INTERNACIA FERVOJISTO

41a jaro n-ro 1 1989

80 jarojn fervojistoj jam laboras por kaj per Esperanto; 40 kongresoj dum 40 sinsekvaj jaroj.

REDAKTORA BABILO

1987 Esperanto 100jara.
1988 = UEA 80jara.
1989 = nia vico 80jariĝi!

Pri tio eseas nia prezidanto sur paĝoj 8-10. Cetere nia unua numero ne estas tre alispeca ol la antaŭaj - eble iom pli ĥaosa rilate al temoelekto. Se mi dirus ke tio estas por devigi vin tralegi la tutan revuon, mi sentus ioman plibonigon de la konscienco.

Denove la TK-motoro Hartig raportas pri gravaj laboroj faritaj kaj farendaj (pĝ 7), kaj la 41a IFK logas al suna sudo. Cu vi forgesis kio estas IFK? Do divenu aŭ (re)legu IF 6/88 pĝ 84!

Pardonu, sed mi ne havas pli da tempo por babili kun vi. Bonvolu akcepti la enhavon de IF kaj estu salutata kun bondeziroj pri sana prospera kaj fruktodona nova jaro de la IFEF-estraro.

Red

VORTOJ DE MODESTULO

Post jaro plenplena de gravaj eventoj - ne nur en la politika kaj ekonomia vivo de nia, sed ankaŭ en la Esperantomovado - iom prokrastite, sed finfine mi decidis peti eblecon gratuli kaj danki al nia estraro kaj membroj de IFEF.

Krom la kutimaj salutoj, aparte mi volas informi la afablan leganton, ke mia naskiĝdatreveno estas escepto, konekse kun kio mi povas dankante akcepti la gratulon; sed ĉiuj aliaj rekonoj baziĝas sur niaj komunaj, multjaraj laboroj!

Antaŭ la kompetentuloj mi ĉiukaze akcentis kaj akcentas, ke la rekonitaj rezultoj estas dankindaj grandparte al la kunagantoj!

Mi havis bonŝancon, ĉar dum jardekoj - kaj hejmlande kaj en la internacia movado - mi sukcesis esti en senriproĉa, - eĉ bonega, rilato kun multaj gesamideanoj helpopretaj.

Kun ĝojo mi mencias, ke la altranguloj -funkciuloj en siaj salutparoloj akcentite motivis la rekonon per la atingaĵoj sur la fakaj kampoj! Finfine inter la nobla kaj merita celoj de Esperanto konvene estis konsiderita la fakoj, kaj la fakkaraktera laboro.

Multe mi esperas, ke niaj kolegoj konsentas, ke ne mi, sed ni , ricevis la rekonon.

Kun malnova amikeco
István Bácskai

Legu pri la honorigo de d-ro Bácskai en IF 6/88 pĝ 93)

INTERNACIA FERVOJISTO
Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D, D-3067 Lindhorst.
Dana poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).
Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH 8590 Romanshorn.
Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.

41a IFEF-KONGRESO SALOU, Hispanio

13a-19a de majo 1989
c/ Ruiz de Padron 45, 2°.2ª.
E-08026 Barcelona

LKK daŭrigas la preparojn por la 41a IFEF-Kongreso (IFK) en la urbo Salou. LKK deziras memorigi vin se vi ankoraŭ ne aliĝis al la kongreso, ke la malalta prezo validas ĝis la 31.1.1989. Vi devas pripensi kaj baldaŭ sendi aliĝilon.

Ni ripetas la kongreskotizon:

Gis 31.1.1989: pesetoj

IFEF-membro 5.000
Familiano kaj junul(in)o
ĝis 20jara 2.500
Ne IFEF-membro 6.000
Infanoj ĝis 15jara .... senpage

Gis 30.4.1989:

IFEF-membro 6.000
Familiano kaj junul(in)o
ĝis 20jara 3.000
Ne IFEF-membro 7.000

PRI LA EKSKURSOJ

Tarragona.

Dum la unua duontaga ekskurso oni vizitos la belan kaj antikvan urbon Tarragona. Gi situas sur monteto 69 metrojn alta, apud la mediteranea maro. La origino de Tarragona estas etruska kaj ibera, kaj poste ĝi estis konkerite de la grekoj, kiuj okupis ĝin dum pluraj jaroj; la urbo atingis famon kiam la roma generalo Skipiono faris ĝin centro de siaj militadoj kontraŭ la kartaganoj. De tiam la nomo de Tarragona konatiĝis pli kaj pli kaj ĝi ludis gravan rolon en la hispana civilizacio; ĝi estis la ĉefurbo de la roma ibera duoninsulo.

Tarragona konservas multnombrajn restaĵojn, originalajn monumentojn, plejparte el la roma epoko kaj mezepoko. La muregoj, ĉirkaŭantaj tri flankojn de la urbo, devenas de la tria jarcento a.K. De la amfiteatro konserviĝis parto de la galerio fiksita en monteto, kun volboj kiuj ĝin subtenas; ankaŭ konserviĝis restaĵoj de la Cirko, la Pletorio, la Forumo, ktp.

La Katedralo estas grandioza konstruaĵo mezepoka, kies konstruado komenciĝis je la fino de la 12a jarcento kaj finiĝis meze de la 14a. Gi apartenas al la transiro de la romanika al la gotika stilo. La interno estas latinkruca kun tri majestaj gotikaj navoj, la absido kaj la suba parto de la transepto estas romanika. En ĝi elstaras la ĉefaltaro, unu el la plej bonaj ekzemploj de la florumita-gotika arto kataluna.

Delto de la rivero Ebro.

La Delto de la rivero Ebro havas specialan karakteron de la pejzaĝo de Katalunio. Kun marismoj, diversaj sistemoj de terkulturoj, lagetoj, la insulo Buda de aluvia tipo, retoj de kanaloj por akvumi, ktp.

La vojo de la vino.

En tiu ĉi ekskurso ni vizitos la faman vin-regionon Priorat, kie oni produktas vinon el la plej altaj gradoj de Katalunio. Ni sekvos ĝin ĝis la regiono de Ribera d'Ebre vizitante vinkelojn kun gustumado de altkvalitaj vinoj.

TURISME PRI NIA KONGRESURBO SALOU

Salou estas unu el la jam delonge fame konataj somerumejoj de la kataluna marbordo, pro kio oni nomas ĝin Eŭropa Strando. Pluraj el ĝiaj neprofundaj kaj nedanĝeraj plaĝoj, el subtila kaj blanka sablo, estas nefermitaj al libera maro, dum aliaj malpli grandaj estas ŝirmitaj inter arboj.
Salou havas elstaran gastronomion. Oni povas mencii kiel tipajn pladojn la tast mariner, la paella (maristmaniera), la (fiŝaĵa) zarzuela kaj la langustetoj.
Dum la roma imperio Salou atingis apogeon pro sia privilegia situo proksima al Tarragona, ĉefa urbo de la "Hispania Citerior". En la mezepoko por ŝirmi sin de pirataj atakoj, kiuj okazis ĝis la 17a jarcento, oni starigis serion de gvataj turoj, el kiuj ankoraŭ restas belegaj spuroj. Salou estis unu el la komercaj kaj primitivaj havenoj plej gravaj de la Aragona Regno. Tial ne mirigas, ke de ĝi ekveturis la ekspedicioj de la kataluna-aragona armeo por konkeri Majorkon.
Turisme interesaj lokoj en Salou estas

- la antikva turo, konstruita en 1530 kaj nun rekonstruata, kiu servas kiel sidejo de diversaj kulturaj kaj folkloraj aranĝoj,
- la promenejo Jaume la 1-a la konkerinto, borderita de pompaj palmoj, kiun prezidas kiel memorigilo pri la konkero de la Balearaj Insuloj, monumento al la reĝo Jaume la 1-a,
- la naŭtika klubo kaj urba haveno. Tiu haveno estas tia, ke ĝi ne havas bolardojn,
- la kataluna kampodomo, kiu estas ĝusta imitaĵo de la antikvaj katalunaj kampodomoj,
- la luma fontano, instalita en la Promenejo Jaume la 1-a. ebligas ĝui 210 malsamajn ludojn el akvo, lumo kaj muziko, kio estas fascina spektaklo.

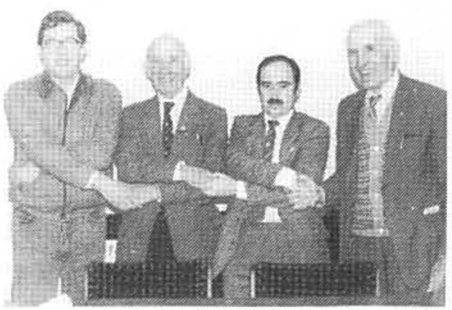
\- - -

LKK informas pri la postkongreso al Majorko: Pro aviadila kapacito ni estas devigataj provizore limigi la nombron al 100.

EL NIAJ LANDAJ ASOCIOJ

BAEF (Britio)
Je la 12a de novembro 1988 post multaj jaroj de forta laboro por BAEF, ties prezidanto Peter Harvey kaj sekretario Frank Curtis rezignis siajn postenojn. Estis malgaja okazo, ĉar ili ambaŭ laboris dum tre multaj jaroj - Peter estis prezidanto dum 25 jaroj!
La nova prezidanto estas Alan Burgess kaj la nova sekretario estas Ray Exley - ambaŭ loĝas en la fama fervoja civito de York (Jorko) en norda Britio.
Je la okazo la nova prezidanto kaj sekretario dankis al Peter kaj Frank pro ilia laboro kaj promesis peni daŭrigi ilian bonegan laboron.
Sendube la geamikoj de Peter kaj Frank tra la tuta mondo ankaŭ dezirus sendi bondezirojn okaze de ilia rezigno.

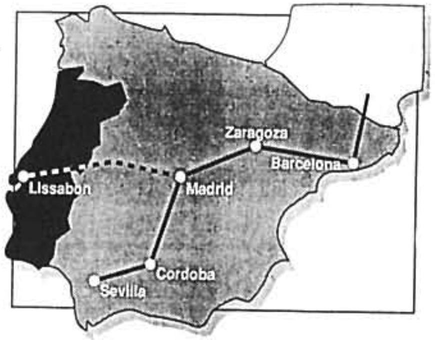
Alan Burgess



De maldekstre: Ray EXLEY, Frank CURTIS, Alan BURGESS, Peter HARVEY

RENFE parte "normalŝpura"!?

Sur eŭropa normalŝpuro al Hispanio.



Niajn hispanajn kolegojn ni petas pardoni la titolon, ĉar kiu rajtas juĝi, ĉu 1435 mm aŭ 1668 mm aŭ kiu ajn alia reldistanco estas la normalo, aŭ la normo.
Ni trovis artikolon en dana taĝjurnalo, el kiu ni ĉerpas jenajn informojn:

Meze de decembro 1988 hispana ministra konsilio decidis adopti la "eŭropan" reldistancon 1435 mm en parto de la fervojreto. Historia decido.
Pro timo pri invado pere de la tiam plej rapida transportilo la hispanaj fervojoj en la pasinta jarcento elektis reldistancon de 1668 mm. Sed per tio oni malfaciligis transporton de pasaĝeroj kaj varoj.
Unua etapo de la "eŭropa" reldistanco estos nova fervojlinio de la franca limo ĝis Barcelona, pluen al Zaragoza - Madrid - Cordoba (elp. Kordova) - Sevilla (elp. Sevija). Entute 1700 km, kiu interligas la landon norde-suden per umbilika ŝnuro al la cetera eŭropa fervojreto. La limo estos konstruata por rapideco de 300 km/h per nova generacio de supertrajnoj.
La parto inter Madrid kaj Sevilla devos esti preta en 1992, kiam nova trajno estos speco de emblemo de la mondekspozicio EXPO '92 en Sevilla.
Nur post duona jaro oni decidos, kio okazu pri la cetera reto de 9300 km. Estos lukso havi du reldistancojn en unu lando, sed ne estas sen problemoj ŝanĝi la malnovajn liniojn.
Alia konsiderenda afero estas, ke la portugaloj deziras apliki la "eŭropan" reldistancon, almenaŭ en nova rapidlinio inter Lisboa kaj Madrid.
Enkonduko de "eŭropa" reldistanco sur la ibera duoninsulo estos kvazaŭ revolucio por la transportfako. Dum kvarono de la pasaĝertrafiko inter Francio kaj Italio utiligas la trajnojn, inter Francio kaj Hispanio temas pri apenaŭ 5%. Ankaŭ la vartrafiko gravege profitos.
La menciita elekto de eŭropa normo necesigas decidon pri aĉeto de vagonoj kaj trakciiloj. Bezonataj estas minimume 24 vagonaraj kompletoj por la rapidtrafiko kaj 75 lokomotivoj.

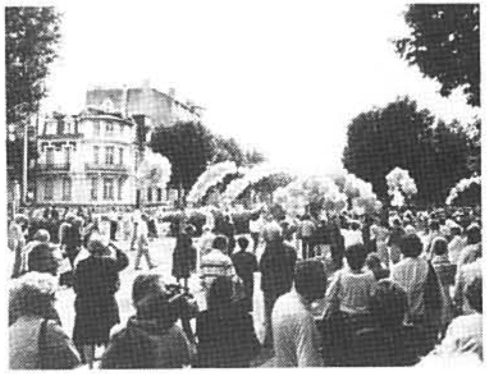
JOACHIM GIESSNER 75

Grava tago por la IFEF-prezidanto estis la 23a de decembro 1988. Joachim Giessner festis sian 75an naskiĝtagon. En bona sanstato li travivis tiun tagon. Kelkaj iamaj kolegoj venis por gratuli lin. En agrabla harmonio oni babilis pri iamaj deĵoraj tagoj. Vere bongustis la manĝaĵo kaj kompreneble la biero. La edzino de nia amiko Joachim Giessner regalis kaj dorlotis la gastojn. Por IFEF gratulis sekretario O.Rösemann la prezidanton. Parte en nia komuna lingvo li salutis, por ke la ĉeestantoj spertu la taŭgecon de Esperanto. En la germana lingvo la sekretario klarigis la signifon de IFEF kaj substrekis la ampleksan laboron, kiun faris la prezidanto en jardekoj por IFEF kaj Esperanto.

Sk

UNUAJ REZULTOJ DE LA BALON-ELLASO EN PERPIGNAN

Raporto de Jean Mevel.



En Perpignan okazis por la unua fojo en IFEF-kongreso ellaso de balonoj. Ĉirkaŭ mil diverskoloraj balonoj ornamitaj per esperanto-stelo kun kelkaj linioj pri IFEF-kongreso invadis la ĉielon de Perpignan kaj flugis for tra maro, montoj kaj valoj al aliaj ĉieloj. Mallonge daŭris la tempo de tiu ellaso kompare al longa deviga preparado, sed precipe gravis la farita varbado por konatigi la vorton "Esperanto" al diverslokaj popolanoj.

Ĉu tio sukcesis? Nenia enketo povos respondi al tiu demando, sed io estas certa: tiu ludo tute ne malhelpis al nia komuna celo: kunlabori por ke disvolviĝu pli kaj pli la varbado por nia internacia lingvo. Ni estonte devos malfermi novajn pordojn, imagi novajn solvojn por ĉiam akordigi nian agadon al nunaj modoj, kiuj povus interesi la informmediojn. Espereble la sekvontaj kongreslandaj organizantoj agados por trovi similajn originalajn temojn por plibonigi la konon de nia esperantolingvo ĉe la popolamaso.

Flanke de la rezultoj de la balonellaso estis retrosenditaj kvardek unu kartoj. Tridek naŭ kartoj estis senditaj de la regiono de Avignon (ĉirkaŭ 250 kilometroj de Perpignan), kaj du kartoj estis ricevitaj el la regionoj de Milano kaj Trento, Italio (ĉirkaŭ 650 kaj 880 km). Mi tamen volis kontroli ĉu tiuj balonoj efektive tra aero flugis al Italio. Pro tio mi skribis al amiko G.Gimelli kiu itallingve skribis al unu el la du koncernaj personoj. Li ricevis respondon de tiu sinjoro, kiu kun multaj detaloj konfirmis, ke li efektive trovis la balonon kun la karto en Albairate, ĉirkaŭ dudek kilometroj de Milano.

Konklude: ĉu mi povas riski jenan komparon? Ke la vento kiu blovis sur tiuj du balonoj samforte blovu estonte en la cerboj cele revoluciigi la antaŭeniron de Esperanto.

NOVA ALFABETO

DSB (Danaj Statfervojoj) evoluigis novan punkt-alfabeton. Ĝi estos uzata i a en la novaj IC/3-trajnoj, kiuj - kvankam malfruigitaj pro elektronikaj neperfektaĵoj - veturos ĉiaŭtune. Dumvoje la pasaĝeroj daŭre estos provizitaj per informoj pri tempo, itinero ktp, montrita sur ŝildoj per la t.n. DOT-alfabeto.

Ĝi enhavas 16 punktojn laŭ la alto kontraŭ la kutimaj sep aŭ naŭ. Krome ĝi havas individuajn larĝojn de literoj kaj interspacoj. Per tio oni havas skribobildon facile legeblan kaj harmonie rigardatan.

Kiam DSB antaŭ du jaroj planis la enkondukon de novaj, elektronike direkteblaj ŝildoj, oni trovis neniun kontentigan alfabeton. Tial oni petis grafikistojn krei novan = la DOT-alfabeton.

TK-INFORMOJ

En IF 6/88 finiĝis la raporto pri la novaj projektoj de la Terminara Komisiono per la fokusado, ke ni per niaj planoj celas konsekvence utiligi niajn komunajn atingaĵojn.

El tio komprenu:

1e nian spertiĝon per nia traduklaboro. Ekzemple, ĉiu el ni kapablas utiligi kaj elĉerpi enciklopediojn - krom PIV.

Jam tio estas menciinda kapitalo!

2e nian gigantan stokon da tradukitaj fervojaj fakvortoj; la plej multaj en formo de la tradukitaj Fervojaj Terminaroj LG III+IV. En tio kuŝas la bona fundamento por nia daŭriga laboro.

3e nian komputilon, kiu fariĝis fakte nia "ilo" kaj kiu estas speciale programita por Esperanta leksikografio.

Per la 3a projekto, kiun mi prezentas, ni utiligos rekte la traduklaboron por la Fervoja Terminaro LG IV.

Temas pri la "Naciaj Fervojaj Vortaroj".

Ni apartigos la Esperanto-indekson de la Fervoja Terminaro kaj aranĝos ĝin tiel, ke ĉiu nacio povos aldoni sian propran lingvon. Ekestas tiamaniere

"Fervoja Vortaro Esperanta - nacilingva / nacilingva - Esperanta".

Certe okulfrapas la fakto, ke ĉiu nacio uzas la saman stokon da Esperanto-tradukaĵoj.

Tio signifas, ke la Esperantaj fervojaj fakvortoj povas esti egalaj ĉie, kie fervojistoj parolas Esperanton, se ili adaptas la "Esperanto-flankon" de la indekso de la Fervoja Terminaro LG IV.

Kompreneble ni disponigos al ĉiu nacio kaj ĉiu instituto en la mondo la "Esperanto-flankon" de niaj "Naciaj Fervojistaj Vortaroj" por realigi la celon:

Unuecigi la fervojajn fakvortojn en Esperanto.

La Terminaraj Kunlaborantoj laŭforte strebas unue al la pli proksima celo: prespretigi la Fervojan Terminaron ĝis majo 1989.

En Salou ni transdonos nian verkon en viajn manojn. Sed:
esti preta - tio signifas por la Terminara Komisiono: NOVA KOMENCO !

Dieter Hartig

Lasta informo:

LG IV aperis! La 6an de decembro 1988 ĝi estis solene prezentita ĉe UIC. Amplekso 1250 paĝoj, prezo 120 svisaj frankoj por la publiko, por "ni" espereble iom malpli. Verda estas la koloro de la kovrilo - ĉu hazarde?

Ritt

FERVOJA KUNLABORO INTER DANIO KAJ TANZANIO

Dum la lastpasintaj tri jaroj la danaj ŝtatfervojoj DSB helpas la tanzaniajn fervojojn TRC per la laboro de kvin fervojistoj. En decembro 1988 oni interkonsentis pri pli firma kunlaboro tiel ke la du fervojoj eniras kvazaŭ "fratinan" rilaton. La tanzania generaldirektoro Petro Bakilana dum semajno vizitis DSBn por rigardi, trakti kaj lerni, kaj nun DSB disponigos scion kaj helpon por transformi TRCn en pli komerceman kompanion.

Korektoj: IF n-ro 6/1988 enhavas jenajn erarojn, kiujn vi bonvolu pardoni:
paĝo 87 - d-ro Ferenc Phersy = s-ro Ferenc Phersy;
paĝoj 82-96 supre - 5/1988 = 6/1988.

NUN LA FERVOJISTOJ JUBILEAS

NUN LA FERVOJISTOJ JUBILEAS

Okazis en la Universala Kongreso 1909 en Barcelona: 11 fervojistoj el 6 landoj sub gvidado de la franca A.Berlande tie fondis la unuan Esperanto-organizon de fervojistoj sub la nomo "Internacia Asocio de la Esperantistoj Fervojistoj" (IAEF). Tiu asocio ekzistis - laŭ la cirkonstancoj eĉ "ombre" ekzistis - sub diversaj nomoj, ĝis ĝi ekde 1963 havas la nunan nomon "Internacia Fervojista Esperanto-Federacio" (IFEF). En 1984 IFEF aperigis broŝuron pri sia historio. Sed certe decas, en tiu jubilea jaro denove resuman superrigardon pri tiu 80jara evoluo, kiun oni devas pritrakti laŭ tri periodoj.

Unua periodo

Ĝi daŭris ĝis la fino de la unua mondmilito. Sub daŭre ŝanĝantaj prezidantoj la membronombro atingis 227 en la jaro 1913. Jam en 1910 oni kreis propran organon kun la nomo "Fervoja Esperantisto". En ĝi oni publikigis fakajn artikolojn el deko da landoj. Kaj unu el la celoj de la asocio jam tiam estis, krei terminaron, kio tamen ne realiĝis. En la Universalaj Kongresoj (UK) la fervojistoj aparte kunvenis. La mondmilito haltigis ĉion, sed ne povis detrui la ideon.

Dua periodo

Tion oni povis konstati, kiam en la jaro 1919 en kelkaj landoj ekĝermis nova fervojista agado, kiu en la 13a UK 1921 en Praha rezultigis

restarigon de IAEF sub germanĉeĥa estraro. Estas notinde, ke en la sama jaro la finna horaro enhavis Esperanto-klarigojn por pasaĝeroj, kio ripetiĝis ĝis 1949. Entute la asocio tamen stagnis, ĉar la ĝeneralaj vivkondiĉoj en Eŭropo tiam estis malbonegaj. Nur en 1924, kiam du kolegoj el Jugoslavio, Stojnić kaj Puhalo, transprenis la gvidadon, IAEF revigliĝis. Denove aperis internacia revuo, nun sub nomo "La Fervojisto", en kiu krom altkvalitaj fakaj artikoloj troviĝis eĉ kolektaĵoj de terminoj. 1923 G.Habellok (Germanio) eldonis terminareton, la unuan entute. Ekzaktajn ciferojn pri la membrostato ni ne konas el tiu tempo, verŝajne ĉirkaŭ 300 en proksimume 20 landoj. Ankaŭ novan statuton la asocio tiam starigis, en kiu ekz. oni deklaris, ke "viroj kaj virinoj estas egalrajtaj". La administrado estis tro burokrata kaj multe superis la fortojn de la sekretario. Pro manko de kunlaboro, tempo kaj mono la revuo aperis tre malregule, kio kaŭzis ofte ĉagrenon ĉe la membroj. Anstataŭ landaj estraroj ekzistis t.n. asesoroj. En 1929 la revuo prezentis fotojn de 20 asesoroj.

Pro grava malsano de Puhalo la gvidado pli kaj pli lamis, ĝis fine en 1930 la internacia organizo kolapsis. Kelkaj aktivuloj, ĉefe svedoj kaj svisoj, tamen savis la "Esperanto-vivon" tiamaniere, ke 1931 en la SAT-kongreso Amsterdam ili fondis Esperanto-organizon en la kadro de la sindikata "Internacia Transportlaborista Federacio" (ITF). Tiel ili kapablis funkciigi kunvenojn en la SAT-kongresoj kaj eĉ lingve enpenetri en tiun potencan sindikatan organizon, sed ĉio tio kompreneble signifis perdon de la propra sendependeco. Sed ankaŭ tion detruis la furiozaj ŝtormoj de diktatorecaj reĝimoj kaj la dua mondmilito.

Tria periodo

Sed tamen kiel fenikso el la cindro tuj post fino de la milito nederlandaj kolegoj kolektiĝis en sia lando. Poste ili renkontiĝis kun francaj fervojistoj, el kio rezultiĝis restarigo de pure fervojista internacia federacio, la nuna IFEF. Tio okazis la 4an de aŭgusto 1948 en Amsterdam kun 60 gekolegoj el 5 landoj sub prezidanto W.Stapel. La "motoro" de tiu nun tute sendependa federacio fariĝis ties sekretario J.Lok. Komence la federacio havis 3 landajn asociojn kaj 250 membrojn, sed en 1950 jam estis 7 asocioj kaj 560 membroj, en 1955 = 1700, en 1958 = 2000. Kulmino estis atingita en 1970 kun iom pli ol 3000 membroj. Nur personoj, por kiuj estas pagita la jarkotizo, estas konsiderataj "membro". Pro konataj kaŭzoj en multaj landoj ne eblas pagi en valuto. Fakte la imageblaj membrociferoj povus esti multe pli altaj. Preskaŭ ĉiuj IFEF-membroj estas aliĝintaj membroj pere de siaj nun 21 landaj asocioj.

Karakterizaj por la nova federacio estis striktaj neŭtraleco, sendependeco kaj demokrateco, tiel ke fervojistoj kun ĉiu ajn mondkoncepto povis aliĝi. Kaj miraklo okazis, kiu pli frue neniam eblis: ekde 1949 IFEF kapablis aranĝi ĉiun jaron internacian kongreson. Denove la terminaran laboron oni rigardis grava celo. Jam en la dua IFEF-kongreso 1950 fondiĝis Terminara Komisiono (TK). Krome oni starigis unuan koncizan regularon, al kiu dum la jaroj sekvis ses pli detalaj regularoj, poste statutoj. Kaj ĝuste nun nova aktuala statuto estas en preparo. Laŭ tiuj statutoj iom post iom estis fiksita la hodiaŭa "regadformo" de IFEF, nome kvinkapa estraro (plenumanta registaro), kiu estas respondeca al la komitato (leĝdona parlamento). Tiamaniere demokrata gvidado estas garantiita. Kiel administra kaj konsilanta "krampo" inter estraro kaj komitato funkcias ĉefkomitatano.

En la IFEF-kongreso 1953 la unuan fojon post la milito eblis, prezenti fervojan horaron (germanan) kun klarigoj por la pasaĝeroj. Kelkajn jarojn poste sekvis la fervojoj de 8 aliaj landoj (BG, CS, DK, H, I, YU, N kaj PL). 1955 Francio prezentis terminareton kun 5000 ĉefe teknikaj terminoj, valora rezulto de tiu speciala laboro.

Jen kelkaj vortoj pri la federacia organo. Ĝi aperis sub titolo "Bulteno" en septembro 1948 en stencilita formo, ĉefe kiel informilo por aktivuloj. Ekde 1950 ĝi aperis sesfoje jare laŭ rotaprinta metodo kaj por ĉiuj membroj. Ekde 1957 ĝi estis presita, ekde 1958 sub nomo "La Internacia Fervojisto", ekde 1970 kiel "Internacia Fervojisto". La ekstera formo kaj ankaŭ la redaktejoj kelkfoje ŝanĝiĝis laŭ aktualaj cirkonstancoj. La eldonkvanto daŭre estis adaptita al la membronombro.

En 1958 komenciĝis nova periodo en la federacia gvidado. Estis elektita K.G.J.de Jong (NL) kiel prezidanton, kaj samtempe ekkreskis la intenco, internaciigi la estraron. Tio okazis la unuan fojon en 1964, kiam O.Walder (CH) elektiĝis vicprezidanto. En 1968 la estraro definitive fariĝis internacia sub prezidanto J.Giessner (D).

En la impona laŭ nombro de partoprenantoj kaj aliaj kaŭzoj kongreso 1962 (Budapest) maturiĝis la ideo, fondi Junularan Sekcion de IFEF, kiu praktike ekagis baldaŭ poste. Jam en la sekvinta vintro la junularo aranĝis la unuan internacian fervojistan skisemajnon (IFES).

Tamen pro diversaj kaŭzoj la aktivecoj dum la postaj jaroj iom post iom malfortiĝis. Mankis kaj gvidantoj kaj junuloj. Sekve en 1977 la Junulara Sekcio devis esti "ripozigita".

Eksteraj rilatoj. Pli kaj pli evoluis rilatoj inter IFEF kaj aliaj organizoj. Tio okazis unuavice kun UEA, nome en 1953 kiel kunlaboranta faka asocio, ekde 1966 kiel aliĝinta faka asocio. Tio donas al IFEF la rajton, esti reprezentata ĉe UEA pere de komitatano A. Same en 1953 IFEF fariĝis subtenanto de SAT.

Krome jam ekde la kvindekaj jaroj unuopaj IFEF-aktivuloj intensive kunlaboris kun **FISAIC** (Federacio internacia de kulturflegantaj Fervojistoj) kaj konsiderinde subtenis ties klopodojn, fondi novajn landajn FISAIC-sekciojn. La plej multaj landaj asocioj de IFEF havas lokon inter aliaj kulturaj organizoj de fervojistoj en la respektivaj landaj sekcioj de FISAIC. Rekta membreco de IFEF en FISAIC ne eblas laŭ ties statuto. Ekde 1967 (Fulda) la IFEF-Kongresoj okazas sub aŭspicioj de FISAIC. 20 plej aktivaj sur internacia nivelo IFEF-membroj ĝis nun ricevis FISAIC-medalojn kiel plej altan agnoskon flanke de tiu kultura fervojista organizo. Kunlaboro krome ekzistas kun la Internacia Esperanto-Muzeo en Vieno.

Malgraŭ multaj klopodoj la **Terminara Komisiono** (TK) ĝis 1965 ne sukcesis starigi la sopiritan terminaron. Tial unuopaj landaj asocioj eldonis proprajn naciajn terminaretojn. Komencis Germanio en 1966, kaj sekvis en la postaj 10 jaroj laŭvice H, N, YU, NL, S kaj F. Nur post 1976 la plano pri kompleta terminaro denove ekmaturiĝis. Helpe de memredaktita "**Terminara Kuriero**" la germana kolego D.Hartig konsiderinde aktiviĝis kaj kunordigis la agadon de TK. Pro la oferema kunlaborado de la anoj de TK kaj precipe de G.Ritterspach kaj ties treege helpaj rilatoj al UIC en Parizo dum deko da jaroj la plano, pri kiu revis IFEF-anoj jam en frua tempo, fariĝis realeco. La IFEF-terminaro kun pli ol dekmil terminoj estas preta.

Al la pure terminara laboro aldoniĝis dum la tuta ekzistado de la fervojista movado tradukoj de internaciaj fervojaj reglamentoj kaj konvencioj.

Ankaŭ la **Fakprelega Komisiono** (FK) ĉiam fosis sian sulkon. La fakprelegoj en la kongresoj, kiuj okazis kutime kun helpo kaj konsiloj flanke de la FK, fariĝis plej seriozaj programeroj, al kiuj ofte estis ligitaj fakaj vizitoj de fervojaj instalaĵoj. Sed ankaŭ en UK-oj, en kiuj de tri jardekoj regule okazis specialaj fervojistaj kunvenoj, ĉiam estis aranĝitaj ankaŭ fakprelegoj.

Menciinda estas modesta, sed efika interna institucio, nome la **Korespond a Servo**, kiu funkcias ekde 1975. Sen multe da bruo ĝi peras nultajn kontaktojn trans la limojn.

Vorton ankoraŭ pri la **IFEF-Kongresoj**. Post la dua mondmilito la fervojista movado akiris forton, organizi ĉiujare kaj seninterrompe siajn fakajn kongresojn kun allogaj faka, kultura kaj turisma programoj. Precipe la forta faka karaktero de la kongresoj donas al IFEF la moralan rajton aranĝi ilin apud la UK-oj. Entute la serioza labormaniero de la fervojistaj esperantistoj havigis al IFEF konsiderindan reputacion en la Esperanto-movado. Pli kaj pli la kongresoj estis utiligitaj por informi la vastan publikon per la amas-komunikiloj, sed kompreneble ankaŭ la fervojajn entreprenojn, sindikatojn, FISAIC kaj kiel eble plej multajn kolegojn.

Konkludoj

Bedaŭrinde la plej akra problemo estas la evoluo de la membraro. Ne nur, ke la membronombro ĝenerale montras negativan tendencon, sed ankaŭ la konsisto de la membraro laŭ aĝo fariĝas de jaro al jaro pli malfavora. La kaŭzoj estas konataj kaj de ni ne influeblaj. La aĝopiramidoj de multaj popoloj evoluas simile malbone. Ni nenion alian povos fari ol plifortigi kaj modernigi - same kiel la Esperanto-movado entute - la informadon kiel eble plej vaste. En tiu 80a jaro de IFEF ni administras la heredaĵon de multaj miloj da kolegoj. Nia tasko kaj devo estas zorgi, ke ni transdonos la heredaĵon bonorde al la generacioj post ni. Por ke en la jaro 2009 IFEF povu festi sian centjaran jubileon en bona stato. Tio estas nia plej sincera deziro kaj promeso.

Giessner
prezidanto

GENERALA PREZIDANTO DE FISAIC EN LA JUBILEA LIBRO DE UEA

Antaŭ kaj dum la Jubilea Jaro de Esperanto funkciis "Internacia Patrona Komitato", en kiu estis akceptitaj elstaraj personoj de ŝtatoj, scienco, edukado kaj kulturaj organizoj. Laŭ propono de IFEF ankaŭ la ĝenerala prezidanto de la Internacia Federacio de kulturflegantaj Fervojistoj (FISAIC), Gilbert Schmit el Luksemburgo, estis ano de tiu komitato.

Kiel dokumentan verkon okaze de la Jubilea Jaro UEA eldonis Jubilean Libron, kiu i.a. enhavas liston de la membroj de tiu komitato. La IFEF-prezidanto Joachim Giessner persone transdonis en ĉeesto de la ĉefkomitatano Lucien de Sutter ekzempleron de la Jubilea Libro al s-ro Schmit en ties oficejo en Luksemburgo kaj gratulis al li nome de IFEF.

Subskribita de la IFEF-prezidanto en la libro troviĝas jenaj dediĉaj vortoj:

"Al sinjoro ĝenerala prezidanto de FISAIC, GILBERT SCHMIT, memore al la jaro 1987, en kiu la internacia lingvo ESPERANTO festis sian centan jubileon. Al vi, kiel ano de la Internacia Patrona Komitato ni transdonas, tre estimata s-ro ĝenerala prezidanto, la JUBILEAN LIBRON, en kiu via nomo estas indikita sur paĝo 25.

Internacia Fervojista
Esperanto Federacio."

INTERNACIA PATRONA KOMITATO
POR LA CENTJARA JUBILEO

Lia Reĝa Moŝto Juan Carlos (reĝo de Hispanio)

Vigdis Finnbogadottir (prezidento de Islando)
Petr Tanĉev (vicprezidento de Bulgario)

Ingemund Bengtsson (prezidanto de la sveda parlamento)
Roman Malinowski (prezidanto de la pola parlamento)

Willem Drees (iama ĉefministro de Nederlando) †
Józef Cyrankiewicz (iama ĉefministro de Pollando)
Amintore Fanfani (iama ĉefministro de Italio)
Bettino Craxi (iama ĉefministro de Italio)
Giulio Andreotti (iama ĉefministro de Italio)

Peter Várkonyi (ministro pri eksteraj aferoj de Hungario)

Ralph Harry (iama ambasadoro de Aŭstralio ĉe Unuiĝintaj Nacioj)

Amadou Mahtar M'Bow (iama ĝenerala direktoro de Unesko)
Aureliano Oreja (prezidanto de Eŭropa Konsilio)

Sándor Gáspár (prezidanto de Monda Federacio de Sindikatoj)
Romesh Chandra (prezidanto de Monda Pac-Konsilio)
Gilbert Schmit (prezidanto de FISAIC, monda fervojista kultura organizaĵo)

Ludoviko Zaleski-Zamenhof (nepo de la aŭtoro de Esperanto)
H. Lionel Elvin (iama edukdirektoro ĉe Unesko kaj la Universitato de Londono)
Tadao Umesao (estro de la japana Nacia Muzeo de Etnologio)
Paul Ariste (renoma finn-ugra lingvisto el Estonio)
Chang Choong-sik (prezidanto de Korea Edukа Konferenco)
Chen Yuan (direktoro de la ĉina Instituto pri Aplika Lingvistiko)
Vasil Peevski (honora prezidanto de la Internacia Federacio de Geodeziistoj)
Miguel Sancho Izquierdo (honora rektoro de la Universitato de Zaragoza, Hispanio)

Bakin (ĉina verkisto)
Harry Harrison (usona sciencfikcia verkisto)
Astrid Lindgren (sveda infanaŭtoro)

Luciano Pavarotti (itala operkantisto)
Montserrat Caballé (hispana soprano)

LA 2a IAKSTE EN PEKINO

La 2a Internacia Akademia Konferenco pri Scienco kaj Tekniko en Esperanto okazis de la 10a ĝis la 16a de aŭgusto 1988 en Pekino, Ĉinio.

Kvankam oni povas opinii, ke ĝi nur periferie rilatas al la fervojo, do al la interesosfero de IFEF, la redakcio de IF sentas ĝin grava paŝo en la direkton, kien ankaŭ ni rampas.

Permesu do citadon de fragmentoj el la raporto en "El Popola Ĉinio:"

Ĝi estis kunveno, kie oni interŝanĝis scienc-teknikajn fruktojn per Esperanto en la internacia sfero.

La konferencon partoprenis pli ol 1400 sciencistoj, teknikistoj kaj esperantistoj el 23 landoj. La nombro de konferencanoj estis kvaroblo de la unua konferenco julie 1986. Oni povas diri, ke la konferenco estis senprecedenca en la historio por praktiki Esperanton en scienc-teknika kampo. Propagandi Esperanton al sciencistoj kaj teknikistoj kaj sciencon kaj teknikon al esperantistoj, jen la celo de la konferenco.

Oni prezentis entute pli ol 300 disertaĵojn, kio montras, ke Esperanto akiris riĉan rikolton en la kampo de sciencoj kaj tekniko.

Estas menciinde, ke la disertaĵoj prezentitaj al la konferenco ampleksis preskaŭ ĉiujn gravajn fakojn de la scienc-teknika kampo, kiaj matematiko, fiziko, kemio, astronomio, lingvistiko kaj ekonomia administrado.

En la ferma kunsido oni proklamis ok decidojn de la konferenco, el kiuj ni menciu jenajn:

- fondi ĉinan scienc-teknikan E-unuiĝon kaj internacian kontaktan reton,
- prepari internacian E-centron pri scienc-teknikaj informoj kaj internacian scienc-teknikan E-universitaton,
- kolekti monon por redakto, traduko kaj eldono de Esperantaj scienc-teknikaj legaĵoj.
- okazigi la 3an IAKSTE 25an-30an de majo 1990 en Pekino.

Car Esperanto estis la sola laborlingvo, la konferenco iris ĉiam en harmonia atmosfero.

KABLOTRAMO EN ĈEĤOSLOVAKIO

Raportas Hana Vaŝkova, Zákolany.

Jam 50 jarojn daŭras la trafiko de kablotramo de Tatranská Lomnica al Lomnický ŝtit (2632 m) en Altaj Tatroj. La kablotrama haltejo Lomnický ŝtit en alteco 2620 metroj super marnivelo estas la plej altsituata fervojista laborejo en Ĉeĥoslovakio. En 1934 oni decidis konstrui la kablotramon sur unu el la plej altaj pintoj de Altaj Tatroj. En konkurso oni elektis la plej avantaĝan solvon, kaj la taskon konstrui ĝin ricevis entrepreno František Wiesner el urbo Ĥrudim, nuna entrepreno Transporta. Je la 22a de oktobro 1937 oni inaŭguris trafikon en unua parto de Tatranská Lomnica (898 m) al Skalnaté Pleso (1760 m). Pli malfacile estis konstrui la duan parton de Skalnaté Pleso al Lomnický ŝtit. Oni devis ĉiun materialon alporti surŝultre, ankaŭ la vetero en la altmontara zono estis ne favora. Tamen, kontraŭ ĉiuj malfacilaĵoj, oni inaŭguris ĉi tiun parton je la 19a de decembro 1947. Dum la tagoj 16a ĝis 18a de novembro 1987 oni aranĝis sub protekto de ministro de trafiko Inĝ. Vladimír Blažek fakan seminarion okaze de 50jaraĝa trafiko de la kablotramo. Krome prelegoj de ĉeĥoslovakaj kaj eksterlandaj prelegistoj oni organizis solenan vojaĝon de Tatranská Lomnica al Skalnaté Pleso kaj aranĝis ekspozicieton pri la kablotrama historio. Gia estonteco estis prezentita per dokumentaro pri komencita rekonstruado de la parto de Skalnaté Pleso al Lomnický ŝtit. En urbo Starý Smokovec estis aprezitaj laboristoj meritintaj pri ĝia konstruado kaj ĝisnuna trafiko.

FERVOJOJ DE LA MONDO

Ĉinio

Plia fervojo al la limo inter Ĉinio kaj Sovetunio estas konstruata, 485 km longa, sur dezerto en Nordokcidenta Ĉinio. Gi etendiĝos de Urumĉi, la ĉefurbo de la Sinĝjang-a Ujgura Aŭtonoma Regiono, al la limo. En majo ĉijare komenciĝis ĝia konstruado.

Urba subtera fervoj-konstruado

Nun en Pekino estas subtera fervojo 39,7 km longa, kaj tiu en Tjanĝin longas je 7,4 km. Por mildigi la urban trafikon de tage 14 milionaj pasaĝerfojoj Sanhajo komencis konstrui sud-nordan, orient-okcidentan kaj rondiran subterajn fervojojn. La totala longeco de la konstruotaj subteraj fervojoj de Kantono estos 43,15 km. En la venontaj jaroj Pekino konstruos unu rondiran kaj 7 unuopajn subterajn fervojojn. Post plenumiĝo de tiuj fervojoj Pekino havos interkruciĝan kaj radiantan subteran trafikan reton.

(Raportis El Popola Ĉinio)

LA FERVOJOJ DE LA MONDO

Novaj pasaĝervagonoj en Usono.

Komence de la okdekaj jaroj la usona kompanio Amtrak komencis anstataŭigi malnovajn vagonojn per novaj. Ciu nova vagonaro enhavas specialajn elvidejajn vagonojn kun sidlokoj lokigitaj rekte al la fenestroj. Amtrak nuntempe disponas pri 2400 vagonoj, veturantaj sur fervojlinioj dudek mil km longaj en kvardek tri ŝtatoj de Usono. Dum 1987 tiu ĉi kompanio transportis 21 milionojn da pasaĝeroj kaj por la somero 1988 estis ĉiuj litlokoj antaŭvenditaj. La plej konataj trajnoj ricevis specialajn nomojn. Ekzemple laŭlonge de la pacifika marbordo trafikas San Diegan, de Novjorko al Orleans - Cresent. Ankoraŭ pli poezio sonas Desert Wind (dezerta vento) de Las Vegas al la marbordo de Kalifornio.

Ankaŭ FS renovigas veturilparkon

Italaj fervojoj investis en 1988 grandan monsumon por aĉeti novajn lokomotivojn kaj vagonojn, precipe por la pasaĝertrafiko. Oni planis aĉeti 60 elektrajn lokomotivojn de tipo E 642, 60 elektrajn unuojn, 70 komfortajn pasaĝervagonojn de la unua klaso, 350 kombinitajn vagonojn de la unua kaj la dua klasoj por rapido 200 km/h, 450 pasaĝervagonojn de la dua klaso por interŝtata trafiko, 80 duetaĝajn vagonojn por antaŭurba trafiko kaj krome 30 kuŝvagonojn, 10 manĝovagonojn kaj 120 pakaĵvagonojn.

Pli rapida vartrafiko en Hispanio

En februaro 1988 la hispanaj fervojoj (RENFE) lanĉis novan regulan vartrajnon kun rapideco 120 km/h. Gi estas destinita por transporti pereemajn varojn - fruktojn kaj legomojn - en konteneroj el regiono de Valencio al Madrido. Se tiu ĉi eksperimento estos bonrezulta, oni supozas uzi ĝin ankaŭ sur aliaj fervojaj linioj.

La signala sistemo en Svisio

Sur svisaj fervojaj linioj oni praktike provas signalsistemon por trajnorapidecoj ĝis 200 km/h. La pli frue instalitaj signaliloj restas uzataj kaj oni kompletigas ilin per numermontriloj de rapideco. Sur konservata normala longo de linia bloko 1350 metrojn la minimuma postsekva interperiodo de la trajnoj estas 83 ĝis 85 sekundojn.

50 000 fojojn trans Balta maro

Pramŝipo Warnemünde festis en majo 1988 25 jarojn de sia ekzisto. Tiu ĉi ŝipo, kapabla transporti ĝis 30 fervojajn varvagonojn, estis dum sia trafikperiodo uzata sur ambaŭ pramlinioj de DR, do sur linio Sassnitz - Trelleborg kaj Warnemünde - Gedser. Dum kvaronjarcento la pramo Warnemünde navigis sin kvindek-milfoje trans Balta maro.

Zeebrugge - Harwich

Pramŝipa kunligo inter belga Zeebrugge kaj brita Harwich, lanĉita en 1924 estis malfunkciigita en 1987 en la kadro de vastaj raciigaj aranĝoj de britaj fervojoj. La pramŝipoj navigis sur linio Zeebrugge - Harwich sep horojn. Nuntempe por fervoja vartrafiko inter Britio kaj kontinento estas je dispono nur la pramŝipa kunligo inter brita Dover kaj franca Dunkerque, por kiu oni bezonas nur du ĝis du kaj duono da horoj. Tie ĉi navigas la nova pramŝipo Cambridge Ferry (elp. Kembriĝ Feri). Sed Belgio ne estas kontenta pro la perdo de la pli ol sesdek jarojn ekzistanta pramkunligo kun Britio kaj strebas lanĉi novan pramŝipan kunligon el Zeebrugge aŭ Oostende.

Sur trakoj de DR

Sur trakaro de Germana Regna Fervojo (DR) trafikas ĉiutage proksimume 7500 vartrajnoj kaj 7000 pasaĝertrajnoj. La fervojo en Germana Demokratia Respubliko transportas

tri kvaronojn de ĉiuj varoj. Sur ĉiu kilometro de la linioj estas transportataj meznivele dum jaro 25 000 tunojn da ŝarĝo. Tiu ĉi indiko signife superas la meznivelon de Eŭropo. En 1988 oni rekonstruis 830 km da fervojlinioj kaj interŝanĝis 1,5 milionojn da betonaj ŝpaloj. Oni elektrizis 358 km da trakoj, ekipitaj per moderna signaltekniko. En 1988 oni planis transporti 349 milionojn da vartunoj, tio estas 5 milionojn da tunoj pli multe ol en 1987. Signife oni plialtigis transporton en kontenerojn.

Nova sistemo de trakforka varmigado en Danio

Danaj fervojoj establas novan sistemon de la elektra varmigado ĉe trakforkoj. Ĝi estas prilaborita en Danio kaj kompare kun la sistemo ĝis nun uzata ĝi havas multajn avantaĝojn. Oni povas instali ĝin sub trakforko facile, rapide, sen asisto de pli multaj faklaborantoj kaj sen ĉesigo de trafiko sur la koncerna trako. Ĝi garantias pli grandan sekurecon kaj fidindecon kaj ŝparas elektran energion helpe de aŭtomata regulado de la uzenda elektra kurento. Neĝdetektoro faras kelkcelan mezuradon, ekzemple ĝi mezuras kvanton de forvaporado, temperaturon de la reloj ktp.

Aŭstralia - japana projekto

Konsorcio de du aŭstraliaj firmaoj kaj la japana firmao Kumagai Gumi planas analizon de ekonomiaj kaj teknikaj eblecoj por realigi projekton Very Fast Train - konstruon de grandrapideca fervoja linio Sydney - Kanbero (Canberra) - Melbourne. La linio laŭ la projekto longos 868 km; maksimuma rapideco estos 350 km/h, tradicia sistemo rado-relo ebligos traveturi la distancon dum tri horoj. Nuntempe tiu ĉi vojaĝo daŭras pli ol dekdu horojn.

Kompilis Jindřich Tomíšek

NEKROLOGOJ

Lajos Kapitány mortis la 10an de julio 1988 en sia 77a jaro. Elstara esperantisto de Dunakeszi, Hungario, li ĉiam aktivis depost 1932, ne malplej kiel fervojfaka vortaristo en la kadro de la hungara sekcio de Terminara Komisiono de IFEF. Li partoprenis en la preparo de la fervoja terminareto Esp - hungara kaj hungara - Esp, kiu estis eldonita en 1968. Li de ĵoris ĝis la emeritiĝo en 1971 kiel fervoja teknikisto en vagonfabriko de MÁV en Dunakeszi. Tie li organizis en 1946 fervojistan Esp-fakgrupon. Inter pluraj aliaj distingoj li en 1986 elektiĝis Honora Membro de HEA.

Ĉiam entuziasme kaj rezultohave li laboris sur diversaj terenoj de la Esperanto-movado.

IFEF

La 1an de decembro 1988 sinjoro Paul Keil forlasis ĉi tiun mondon en la aĝo de 88 jaroj.

Tuj post la lasta milito li lernis Esperanton kaj fondis la fervojistan Esperanto-movadon en la tiama Reichsbahndirektionsbezirk Kassel. Li diligente kaj celeme ĉiam varbis por Esperanto. Estis lia merito, ke fondiĝis la grupoj Fulda, Hann.-Münden kaj Kassel.

Sinjoro Keil ĉiam estis tre vojaĝema kaj partoprenis multajn Esperanto-kongresojn.

Per partopreno ĉe lia enterigo ni elmontris al li la lastan honoron. Li nun ripozu en paco!

Al lia edzino ni esprimas nian sinceran kondolencon.

Fervojista Esperantogrupo Kassel kaj IFEF.

NIAJ JARKUNVENOJ 1989

okt 6.-8.: GEFA en Verden (Aller), D

apr 15.-16.: DEFA en Odense, DK

sep 22.-24.: LS de PEA en la ĉirkaŭaĵo de Bydgoszcz, Pl.

ĈU LA NEPOJ NIN BENOS ?

Nova video-filmo

En la 32a jarkunveno de GEFA oni povis ĝui monologan drameton luditan de la pola profesia aktorino Jadwiga Gibczyńska sub titolo "Ĉu la nepoj nin benos?" Ĉu ili nin benos post ĉio, kion ni, la dua generacio antaŭ ili, kapablis kaj kapablas foruzi kaj detrui de iliaj vivbezonoj?

Antaŭ kelkaj jaroj la germana aŭtorino Gudrun Pausewang, kies libroj estas tradukitaj en multajn lingvojn kaj kiu krom pli fruaj premioj en 1988 ricevis la germanan premion de porjunulara literaturo, skribis libron, kiun la prezidanto de IFEF, Joachim Giessner, tradukis en Esperanton. Ĝi aperis omaĝe al la centjara jubileo de Esperanto sub titolo "La lastaj infanoj de Oldravalo". Tiu libro tiel forte impresis la polan aktorinon, ke ŝi dramigis ĝin kaj en oktobro 1988 prezentis tiun monologon en kvin germanaj urboj, i.a. en la GEFA-jarkunveno. Kaj la libro kaj la unuhora drameto fikcie rakontas pri falo de atombombo kaj ties sekvoj. Fikcie, jes, sed tamen la spektanto de tiu prezentaĵo estas vole-nevole kaptata de la terura okazintaĵo, sentas profundan emocion kaj samtempe, kiel komplete senpotenca estas la homo kontraŭ tiuj malbenitaj radioj.

Ĉu necesas prezenti ion tian? Guste nun, kiam ekkreskas la unuaj hezitemaj provoj, malgrandiĝi la nepriskribeble teruran minacon per mondvasta arsenalo da bomboj kaj raketoj? Jes, necesas. Necesegas eĉ. Car fine de la drameto la spektanto estas rekte demandata: kion vi faris aŭ ne faris kontraŭ la konata minaco? Li/ŝi estas vokata, aktive kunhelpi ŝirmi la teron, sur kiu ni vivas kaj la generacioj post ni ankaŭ volos vivi. Por ke la nepoj ne malbenu nin.

La teatraĵo estas filmita per unuhora videofilmo. Ĝi estas luebla kontraŭ pago de 30 DM aŭ kontraŭvaloro al poŝtĉekkonto 531 16-307 Postgiroamt Hannover (FRG) favore al Joachim Giessner. La prezo inkluzivas la sendkostojn per registrita sendaĵo. Estas rekomendinde, klare indiki la celon de la pago aŭ eble samtempe mendi per poŝtkarto ĉe Joachim Giessner, An der Nicolaischule 3, D-3420 Herzberg am Herz.

Jen bonega okazo, prezenti en grupvesperoj, feriosemajnoj, eĉ en propraj hejmoj aktualegan dokumenton de nia nuntempo, majstre prezentitan en la Internacia Lingvo de profesiulino.

Jogi

EL NIAJ LANDAJ ASOCIOJ

Oka Bulgara Fervojista Esperanta Konferenco.

La 12an kaj 13an de novembro 1988, en mondfamakonata Internacia Esperanta kursejo **Pisanica** okazis 8a landa fervojista konferenco. 78 gekolegoj de Sofio, Pleven, Ruse, Varna, Stara Zagora, Plovdiv, Burgas k.a. partoprenis ĝin. Grava fakto estas, ke tiu konferenco koincidas kun 100-jariĝo de Bulgaraj Ŝtataj Fervojoj. La programo de la konferenco estis tre riĉa kaj fruktodona: jarraporto de la sekcio, informo pri la 40a IFEF-kongreso en Perpignan, "100 jaroj bulgaraj ŝtataj fervojoj", financa raporto, "La disvolviĝo de la francaj fervojoj-TGV-Atlantika", "Nova litvagono en Norvegio", raportoj de la klubprezidantoj k.a. Okazis ankoraŭ interkona vespero, tre interesa viktorino kun Esperanta kaj fervoja enhavo. Antaŭ bulgaraj fervojistoj staras grava tasko: traduko bulgarlingven la terminara fervojista vortaro. La rezulto estos bona landa kaj eksterlanda kontribuo.

TRAJNO DE VIZITKARTOJ

Ciun trian monaton speciala trajno veturas tra la montara kaj naturbela japana regiono inter Tokio kaj Fukuŝimo. Sed la 170 pasaĝeroj ne atentas la pejzaĝon, ili interŝanĝas vizitkartojn!

Ciuj pasaĝeroj de la trajno estas komercistoj, kiuj pagis konsiderindan biletprezon por povi transdoni sian vizitkarton al la kunpasaĝeroj. Inverse iliaj poŝoj post la dutaga ekskurso ŝvelas pro 170 diversaj nomkartoj.

La "Vizitkart-trajno" iĝis granda sukceso. Ciuj vagonoj estas ekipitaj per televidaparato kaj de studieto fronte de la trajno ĉiu pasaĝero havas la eblecon dum tri minutoj prezenti sin kaj sian firmaon.

Interŝanĝo de vizitkartoj estas en Japanio ne nur maniero memori nomojn, sed por ĝuste interkomunikiĝi estas necese koni titolon kaj laborstatuson unu de la alia.

Same la transdono de vizitkarto morale devigas akcepti, aŭ almenaŭ aŭskulti al tiu, kiu posedas onian karton.

Oni supozas, ke ĉiutage en Japanio estas interŝanĝataj 10-12 milionoj da vizitkartoj, kaj sukcesintaj politikistoj kaj komercistoj ĉiujare uzas milojn.

La japanaj fervojoj ja nun estas privata entrepreno kaj devas ĉiel klopodi grandigi la spezojn, kiel ekzemple per tiaj specialaj trajnoj.

JORGOS kaj kunbiciklantoj en Perpignan (vidu IF 5/1989 pĝ 68)

Strato Zamenhof en Perpignan (Fotoj Karen Olsen)

ENHAVO

Vortoj de modestulo 2
41a IFK 3
Turisme pri Salou 4
Nova gvidantaro de BAEF 4
RENFE "normalŝpura" 5
IFEF-prezidanto 75jara 5
Rezultoj de balon-ellaso 6
Nova alfabeto 6
TK-informoj 7
Fervoja kunlaboro 7
Nun la fervojistoj jubileas 8
Generala prezidanto de FISAIC ... 11
Konferenco en Pekino 11
Kablotramo en CSSR 12
Fervojoj de la mondo 12
Nekrologoj 14
Nova videofilmo 15
Bulgara konferenco 15
Trajno de vizitkartoj 16

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos en februaro, estas 30.01.1989

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved.