INTERNACIA FERVOJISTO

1992.2
44a eldonjaro

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

Redakcio:
E Henning Olsen,
Aderupvej 182,
DK-4700 Næstved.
Tel +45 53 72 73 77.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4,
I-40139 Bologna.

Dana poŝtĉekkonto:
1 25 80 36, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Dana bankkonto:
7353-350550, Den Danske Bank, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bank-elspezoj).

Svisa bankkonto:
471-02, Thurgauische Kantonalbank,
CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto:
CH 85-4110-5
Frauenfeld, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Redaktofino por la venonta IF: 10.4.1992

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S

Tiel aspektas la speciala stampo kiun uzis la poŝto okaze de la hungarlanda Fervojista Esperanto-Renkontiĝo pri kiu ni raportis sur paĝo 14 de IF 1992.1.

Niaj jarkunvenoj k a

FFEA (Francio)
Generala kunveno okazos en PARIZO 28an-29an de marto 1992, i a kun ŝipekskurso sur rivero Marno. Informoj ĉe AFCE, 1 bis, rue d'Athenes, F-75009 Paris.

FSCEA (Ceĥio)
Printempa Renkontiĝo 3an-5an de aprilo 1992 en PREROV. Vidu pĝ 16 de IF 1992.1.

AFEF (Aŭstrio)
Jarkunferenco 24an-25an de aprilo 1992 en KREMS a.d.Donau. Vidu pĝ 15 de IF 1992.1.

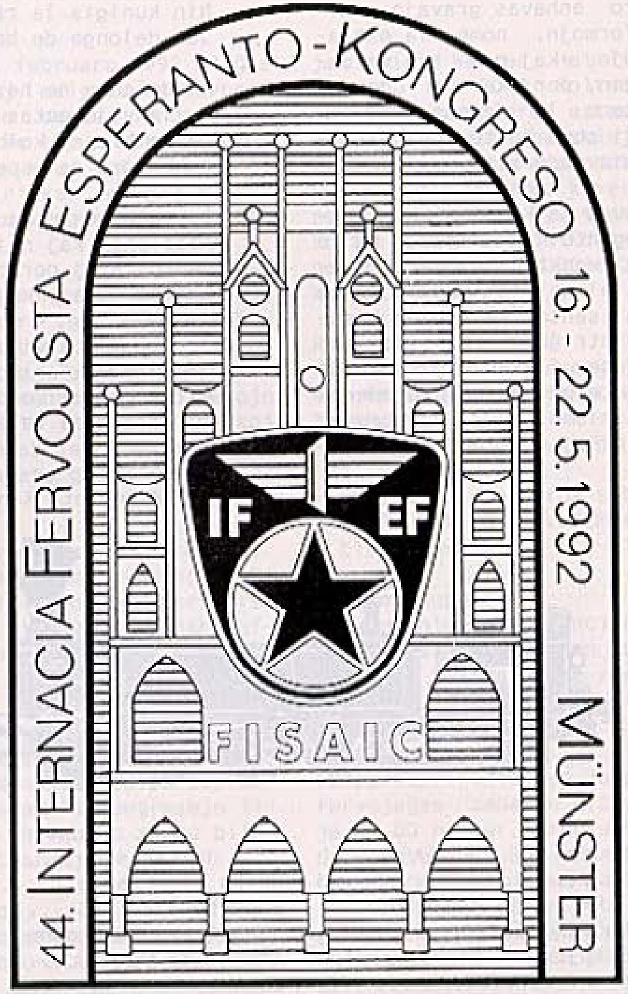
ALIAJ ARANĜOJ

11a Internacia Literatura Forumo, 27a de junio - 2a de julio 1992 en VRACO, Bulgario. Temas pri la porinfana literaturo en Esperanto. Informoj ĉe Kooperativo de Literatura Foiro, cp 303, CH-1008 PRILLY (Svisio).

25a (Jubilea) Somera Studsemajno, 28a de junio - 3a de julio 1992 en JYVÄSKYLÄ, Finnlando. Informoj ĉe s-ino Seija Kettunen, Keihäsmiehenkatu 3, SF-40630 JYVÄSKYLÄ.

INTERNACIA FERVOJISTO

1992.2



REDAKTORA BABILO

Malofte ni havas kontakton unu kun la alia tiel ofte kiel nun. Mi denove bedaŭras la malfruon de n-ro 1, kaj ĉefa kaŭzo de la hasto aperigi n-ron 2 estas, ke mi deziras foriri por dusemajna ferio en marto. Jam ekde la unua de februaro mi estas emeritulo, kaj ĉiuj, kiuj spertis tion scias, kiom streĉa kaj taskoplena estas tiu stato; do, mi vere bezonas malstreĉiĝon.

Ĉi-tiu numero enhavas gravajn administrajn informojn, nome la estrarajn raportojn, kaj pro tio vi detale studu ĝin, por ke vi donu al via komitatano la necesan scion, tiel ke li/ŝi povu juste juĝi pri la estonto de nia federacio.

Krome mi povas malkovri al nia sudhemisfera leganto (ĉu -j?), ke la vintro ĉe la redaktejo estas ekstreme milda, tiel ke jam nun, komence de marto, oni sentas la rapide kreskantan malvintriĝon. Erantidoj kaj galantoj plene floras kaj krokusoj preskaŭ. Printempo do baldaŭ aperos kun sia optimismo. Ke ĝi penetru en niajn animojn kaj fortigu nin deziras

Red

NIA TRAJNO

Ĉiujare dum ferio
Mi almenaŭ unufoje
Aĉetantas en stacio
La bileton por fervojo

Ĉiun jaron mi rapidas
Por alveni ĝustatempe
Al la trajn' kolorigita
Je koloro de printempo

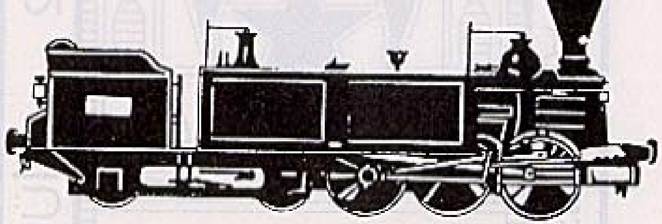
Resaluton al konatoj!
Al konatoj maladiaŭ!
Nin kunigis la radbatoj.
Jam delonge de hodiaŭ.

Mi delonge ne hezitas,
Ĉu la vojo estas vera
De la trajn' kolorigita
Je koloro de espero.

Do, aĉetu kamaradoj
Amaplenaj kaj naivaj!
Jen biletoj pormonataj
Kaj porjaraj, kaj porvivaj!

Ju pli multe vi disiros,
Des pli vi fariĝos riĉa
En la trajn' kolorigita
Je koloro de feliĉo.

M. Korotj
(El Kvinpinta Kantaro)



Enhavo

Frontpaĝo: Emblemo de 44a IFK
44a IFK 19
Tagordoj 44a IFK 20
De Ĉinio al Boĉvano 21
Estraraj raportoj:
de sekretario 22
de redaktoro 24
de kasisto 25
Unika horarŝanĝo 25
Raporto 33a IFES 28
Japana eksprestrajno 29
Anonco de UEA 30
Eŭropaj fervojoj 31
Diversaj aranĝoj 32

44a Kongreso de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)

16a-22a de majo 1992 en MÜNSTER, Germanio

Adreso: 44a IFEF-kongreso, Postfach 10 04 30,
D-W-6360 Friedberg/Hessen

Kontoj: E. Herlitze, 44. IFEF-Kongress Münster
Sparda-Bank Köln (BLZ 370 605 90),
Konto 100 068 675 aŭ
E. Herlitze, D-W-5300 Bonn 3
Postgiroamt Köln (BLZ 370 100 50),
Konto 4185 66 - 501

Kvara informilo

Gis la 20a de februaro 1992 aliĝis 250 kongresanoj malgraŭ malfavoraj cirkonstancoj en certaj landoj. LKK forte esperas, ke tiu nombro ankoraŭ kreskos. Tamen kiu intencas aliĝi tro malfrue, riskas ne plu ricevi prezfavoran tranoktejon.

Aŭtobusbileto
La plej multaj kongresanoj loĝantaj en la urba centro veturas per aŭtobuso inter centro kaj kongresejo. Nia informejo en la stacio Münster apud trako 21 vendas tiajn biletojn je prezo de 15 germanaj markoj (DEM). La aŭtobusbiletoj validas unu semajnon, de sabato ĝis vendredo.

Monŝanĝejo
Kongresanoj alvenontaj sabaton (16. 05.), povas ŝanĝi monon inter 10.00 kaj 17.00 en la Deutsche Verkehrsbank (DVB); ĝi situas en la Bahnhofstrato. Dimanĉon ne ekzistas ebleco por ŝanĝi.

Giĉetoj
Krom la kutimaj giĉetoj, kiuj reguligas la formalaĵojn de la partoprenantoj, troviĝas en la kongresejo librostando, kie haveblas ankaŭ bildkartoj kaj poŝtmarkoj.

Speciala stampo
Dum la kongreso estos uzata speciala poŝta Esperanto-stampo. Samtempe estos haveblaj specialaj poŝtkartoj kaj kovertoj. Ili estas mendeblaj jam nun ĉe Werner Heimlich, Fröbelstr. 4, D-W-3040 Soltau. La prezo por tri ekzempleroj estas 2,50 DEM. Poste ili estas haveblaj ankaŭ kun Esperanto-stampo alsendotaj. Prezoj: poŝtkarto 2,00 DEM, koverto 2,50 DEM po ekzemplero. Bv. transpagi al la konto 165042-308 de Postgiroamt Hannover, banka kodo 25010030 favore al Werner Heimlich.

Programo
Kiel alternativaj aranĝoj estos krome ofertataj dimanĉon (17.05.) posttagmeze:
- ekskurso kun luitaj bicikloj al alloga celo aŭ
- vizito al apudurba subĉiela muzeo Mühlenhof (antikvaj muelejoj, rustikaj domoj).

Teatra vespero
La ensemblo 'Kia Koincido' bone konata depost la UK en Bergen ludos modernan teatraĵon de renomita aŭtoro.

Postkongreso
La partoprenontoj en la postkongreso fervojaĝas sabaton (23.05.) ĉirkaŭ je 11.00 h. per propra fervojbileto de Münster al Bad Harzberg. De tie oni uzos specialan aŭtobuson. La inkluzivprezo estas por la postkongreso pro prezaltiĝo nun 589 DEM (en dulita ĉambro tamen po 489 DEM por persono).

TAGORDOJ POR LA KUNSIDOJ DE LA 44A IFEF-KONGRESO

Kunsido Estraro/komitato (nepublika)

1. Malfermo, konstato mandatoj
2. Diskuto estrarelekto
3. Diskuto aliaj kongresproponoj
4. Honorigoj
5. Diskuto buĝeto 1993
6. Diskuto elekto revizoroj
7. Situacio en kelkaj landoj
8. Nova laborplano
9. Enketo labor-sociaj kondiĉoj
10. Diskuto pri venontaj kongresoj
11. Eksteraj rilatoj
    11.1. UEA
    11.2. FISAIC
12. Eventualaĵoj

Plenkunsidoj en du partoj (publika)

1. Malfermo, konstato mandatoj
2. Ricevitaj telegramoj, leteroj, k.s.
3. Honorigo de la mortintoj
4. Informoj pri gravaĵoj en la nepublika kunsido
5. Raportoj estraraj
    5.1. Sekretario
    5.2. Redaktoro
    5.3. Kasisto
6. Protokolo Olomouc
7. Kongresproponoj
8. Estrarelekto
9. Aliaj kongresproponoj
10. Honorigoj
11. Konfirmo invito al la 45a IFK
12. Raporto ĉefkomitatano
13. Raportoj komisionoj kaj komisiitoj
    13.1. Terminara Komisiono
    13.2. Fake Aplika Komisiono
    13.3. Komisiito por Skisemajnoj
    13.4. Koresponda Servo
    13.5. Komitatano A de UEA
14. Resumo jarraportoj landaj asocioj
15. Buĝeto 1993 kaj kotizkonfirmo
16. Elekto revizoroj
17. Resumo pri la situacio en kelkaj landoj
18. Nova laborplano
19. Enketo labor-sociaj kondiĉoj
20. Rilatoj al aliaj organizoj
    20.1. UEA
    20.2. FISAIC
21. Venontaj kongresoj
    21.1. Elekto de lando por 1994
    21.2. Diskutoj pri pluraj eblecoj
22. Venontaj skisemajnoj 1993 kaj 1994
23. Eventualaĵoj
24. Libera diskutado

Romano BOLOGNESI, IFEF-Sekretario

Kunsido de la Fake Aplika Komisiono (FAK)

1. Raporto de la gvidanto pri agado post la 43a IFK
2. Raporto de la sekretario kaj redaktoro pri agado - prezento de la unua kajero de Fakaj Fervojaj Kajeroj
3. Faka programo de la ĉijara kongreso
4. Faka programo de la venontjara kongreso
5. Prifervoja faka programo dum 77a UK en Vieno
6. Diskuto pri estonta agado de FAK
7. Ceteraĵoj

Petr CHRDLE, gvidanto

Kunsido de la Terminara Komisiono (TK)

1. Raportoj
    1.1. pri nia situacio
    1.2. pri la TK-aktivecoj de gTK kaj sTK
    1.3. aktivecoj de la unuopaj TK-sekcioj (raporto de ĉiu rtk)
2. Nacilingvaj Vortaroj (NV)
    2.1. Evoluo de la laboro en la unuopaj TK-sekcioj
    2.2. Efektivigo de la eldono de NV
    2.3. Venko de malfacilaĵoj
3. Difina Vortaro (DV)
    3.1. Elekto de la difinendaj terminoj
    3.2. Aspekto de DV
4. Aktuala Fervoja Vortaro (AV)
    4.1. Celo kaj intenco de AV
    4.2. Elekto kaj trovo de la traktendaj terminoj
    4.3. Aspekto de AV
5. Adresaro. Situacio
6. Diversaĵoj

Dieter HARTIG, gvidanto

Kompilis ĉefkomitatano,
Lucien de SUTTER

DE ĈINIO AL BOCVANO

110 specialaj ŝargvagonoj produktitaj de Ĉinio por Bocvano transportiĝis februare al ĉi tiu lando. Estis la unua fojo por Ĉinio vendi vagonojn al afrika lando, post kiam ĝi venkis 11 alilandajn kompaniojn en internacia adjudiko kaj en majo 1990 kontraktis kun la Bocvana Fervoja Buroo pri vendo de 284 ŝarĝvagonoj en valoro de 12 milionoj usonaj dolaroj.

(El El Popola Ĉinio 6/1991)

JARRAPORTO DE LA SEKRETARIO PRI LA JARO 1991

Antaŭrimarkigo
La ordo de la raporto estas kiel tiu de la lastaj jaroj por faciligi komparojn. Pli detalajn informojn pri diversspecaj agadoj oni trovas en la lasta "Resuma jarraporto de la landaj asocioj" (IF 5/91 p.75 kaj sekvo en IF 6/91 p.90).

Niaj mortintoj

Belgio:	Eugène COLLET (91.02.)
Danio:	Erik MOGENSEN 72 (91.05.02)
	Edel ANDERSEN (91.)
Francio:	André GIOVENAL 90 (91.01.03)
	Pierre POLY 88 (IFEF-Hon.m.) (91.02.01)
	Susanne DEUM 67 (91.02.16)
	Jean DEMISSY (91.)
Germanio:	Emil NUEMANN (90.12.29)
	Karl PSCHEIDT 76 (91.05.09)
Italio:	Clementina (Nara) NICOLI Ceci 63 (91.01.15)
	Massimo CINTOLESI 44 (91.07.19)
	Medardo BIAGI 84 (91.12.07)
Nederlando:	Ben de JONGE 66 (91.02.05)
	Herman PIETERSE 72 (91.02.07)
	Cornelis van 'T HOOG 70 (91.11.05)

Ke ili ripozu pace.

1. Membrostato
Bonvolu rigardi "Membrostato de IFEF" (aliloke en tiu ĉi IF).

2. Interna laboro
2.1. Estrarkunvenoj
La estraro kunvenis komplete dufoje (krom Olomouc), en Pécs (H) marte kaj en Næstved (DK) oktobre. Aldone ĉeestis, kiel gastoj, en ambaŭ la ĉefkomitatano, kaj en la lasta d-ro Petr Chrdle, LKK-Pr 43a. La densajn tagordojn ni traktis tre kunlabore kaj konstrue.
2.2. Ĉefkomitatano
Li plenumis akurate siajn multflankajn taskojn; i.a. li forsendis unu cirkuleron kun la demandilo pri la landaj jarraportoj por la resumo de la vicprezidanto. Li pretigis adresaron de la IFEF-funkciuloj.
2.3. Vizitoj
Ankaŭ en 1991 estraranoj partoprenis en kelkaj aranĝoj. Menciinda estas la fakkunveno en Bergeno dum la 76a UK en kiu ĉeestis Pr, Vp, Rd, FAK-Gvidanto.
2.4. Evoluo en kelkaj landoj
Landa Asocio en Rumanio estis akceptita en IFEF.

3. Laborplano
3.1. Koresponda Servo
S-ro Germano GIMELLI (I) bone plenumas la laboron, kiu plivastiĝas.
3.2. Junularo
Nenio estas rimarkinda.
3.3. Terminara Komisiono
1991 estis elektojaro. Gvidanto kaj Redaktoro de TeKu: k-go H. Dieter HARTIG (D); Sk: inĝ Jozsef HALÁSZ (H).
Kelkaj "NV" (Naciaj Fervojaj Vortaroj) bone progresas kaj ja baldaŭ ni vidos presaĵojn. Ankaŭ "DV" (Difina Vortaro) estas en prilaboro.
Oni estigis rektajn rilatojn por kunlaboro kun TEC (Terminologia Esperanto-Centro de UEA).
3.4. Fake Aplika Komisiono
1991 estis elektojaro. Gvidanto: d-ro Petr CHRDLE (CS); Sk s-ro Ladislav KOVAR (CS).
Baldaŭ aperos "Fervojfakaj Kajeroj", neregule, sed kun alta nivelo, pri kies formato, enhavo, prezentmaniero, oni funde diskutis.
Reguligon ricevos ankaŭ la dumkongresaj prelegoj/aktualaĵoj.

Estis interese kaj utile ke dum la IFK en Olomouc okazis komuna tre fruktodona kunveno de TK kaj FAK. Tio ripetiĝos estonte.
3.5. Fervojista kontaktkunveno dum la 76a UK
En Bergeno (N) okazis fervojista kunveno. Post prezento de Pr Per Engen, Vp István Gulyás gvidis ĝin. Li priskribis la pasintan IFK-Olomouc kaj prezentis la venontan en Germanio. Prelegojn faris la NEFA-Pr Per Johan KROGSTIE (pri la NSB-preparoj por la Vintraj Olimpikaj Ludoj en Lillehammer 1994) kaj Rolf BERGH (pri norvegaj vagontipoj). Ceestis kvindek kolegoj el multaj landoj.

4. Aranĝoj
4.1. IFEF-Skisemajno
La 32a IFES sukcese okazis 02-09.02.1992 en Montjoie (F) kun partopreno de 51 homoj el 8 landoj (vidu IF 3/91, p.46)
4.2. IFK = IFEF-Kongreso
La 42a IFK okazis 11-17.05.1991 en Olomouc (CS). Ceestis 380 partoprenantoj el 19 landoj.
Jen la plej gravaj eventoj:
a) Ĉiuj aranĝoj okazis en Hotelo-Kulturdomo SIGMA. Blovorkestro kaj folklora grupo salutis alvene kaj forire.
b) Generala Prezidanto de FISAIC, s-ro Gilbert SCHMIT, salutis en Esperanto; Distrikta Direktoro en Olomouc, s-ro Vojtěch KNOP-KOSTKA, salutis por CSD (Ĉeĥoslovakiaj Ŝtataj Fervojoj) kaj Urbestro Milan HORINEK por la gasturbo Olomouc.
c) La estinta IFEF-Pr, K.G.J. de JONG, postmorte iĝis H.Pr. de IFEF.
ĉ) La kolego Jaromír BABICKA (CS) iĝis Honora Membro de IFEF.
d) La Landa Fervojista Asocio de Rumanio estis akceptita en IFEF.
e) D-ro Petr CHRDLE prezentis sian fakprelegon "TER = Transeúropa Fervoja Koridoro Nord-Suda", kaj estis multnombraj interesaj "Fervojaj prelegoj/aktualaĵoj".
f) Oni organizis interesajn ekskursojn: tra la urbo kun blovorkestro al parko en kiu estas Esperanto-monumento; al Sankta Monteto Olomouc kaj al urbeto Šternberk: bela mezepoka kastelo kaj horloĝmuzeo; al urbeto Kroměříž: frubaroka kastelo kaj botanika ĝardeno; al kastelo Bouzov kaj Grotoj Mladeč; al Strážnice: folkloraj muzeo, spektaklo kaj vingustumado; al Rožnov kaj sur la monto Radhošt (kun neĝado).
g) Estis ĉarmaj distraj aranĝoj, inter kiuj folkloraj dancoj, muzikoj, operkantoj, artludoj, koruskantoj. Amuziĝa estis la balvespero.
h) Menciindas ankaŭ antaŭkongreso en Prago kaj postkongreso en Žilina.

5. Eksteraj rilatoj
5.1. UEA
La kontaktoj kaj kunlaboroj inter UEA kaj IFEF daŭre estas tre bonaj. Ja IFEF estas la plej vasta kaj unu el plej bone organizitaj fakaj esperantistaj aliĝintaj asocioj.
5.2. FISAIC
La kontaktoj kaj kunlaboroj inter FISAIC kaj IFEF estas tre bonaj. Post la decido en Berchtesgaden (D), 06-07.10.1990, uzadi Esperanton en FISAIC, nia afero ja pli bone marŝas en tiu medio. Tre gravos la partopreno de esperantistoj en la 40a FISAIC-Jubileo, en Millau (F), 01-05.10.1992.

Fina komentario
La akcepto de nova Landa Asocio (Rumanio) montras kreskon, sed certe la situacio en kelkaj landoj estas tre konfuza. Ne eblas nun antaŭvidi kiel, rilate al ni, ĝi povos evolui, ekz. en la eks-Jugoslavio kaj -Sovetunio. Necesas atendi.

Car ofte oni bedaŭras ke IFEF ne havas asocion aŭ membrojn en ĉiuj landoj (eĉ en Eŭropo), la estraro taskis Sk-on sendi cirkuleron/pres-anoncon por publikigo en la landaj organoj/cirkuleroj. Tion li faris en novembro 1991 kaj oni atendas rezul-ton.

La granda evoluo en la fervojtekniko donas al nia kategorio pli da ŝan-coj, sed tio devigos pli ampleksan kaj pli altan fak-agadan nivelon. Tamen la konstantaj klopodoj de nia kolegaro, kiu ĉiam strebe kaj trafe laboras, donas plenan konfirmon pri nia supera vico inter la fakaj or-ganizoj. La bonege sukcesinta kon-greso en Olomouc reelmontris apartan kapablon kaj nekomunan entreprenemon de nia kategorio.

Ja restas la kutimaj problemoj: stagno en kelkaj landaj asocioj; grandaj kaj rapidaj ŝanĝoj en la fervojaj organizoj (kies nedungado de novaj fervojistoj kondukas al manko de gejunuloj kaj al kresko de pensiuloj); ekonomiaj kaj socipoli-tikaj malfacilaĵoj en multaj landoj kaj ĝenerala timo de malboniĝo en interŝtataj rilatoj multe malhelpas nian agadon kaj la disvastiĝeblecon de Esperanto kaj de ĝiaj homaraj ecoj.

Ja, tamen, 1991 estis jaro esper-kaj fruktohava.

Bolonjo, februaro 1992.
Romano Bolognesi, Sekretario

RAPORTO DE LA REDAKTEJO DE INTERNACIA FERVOJISTO PRI LA JARO 1991

Kiel jam kutime aperis dum 1991 ses numeroj de IF kun sume 96 paĝoj. La kutimaj akurateco kaj zorgemo de la tajpanto Erna Hauge, la rapida kaj profesia presado de 'Gefion Tryk' kaj la fruktodona kunlaboro de areto de verkantoj faciligis la laboron kaj forprenis la ĉagrenojn de la redaktanto.
La eraroj kaj la mankoj do plene ŝuldiĝas al li, kiu dum 1991 dejoris ĉe la fervojo sian lastan jaron, kaj fakte kelkfoje sentis foreston de sufiĉa laborforto ankaŭ por la eks-terdeĵoraj taskoj.

La ekstera aspekto de IF ŝanĝiĝis ekde n-ro 1992.1, ĉar ni ricevis favoran oferton pri alpreso de verda koloro. Nun do denove - post 17jara paŭzo - la stelo estas verda. Oni povas argumenti, ke ĝi estas tro hela, sed tion kaŭzis miskompreno tiel ke ĝi estas haĉita. Kiam la presita paperstoko finiĝos (iam en 1993), ni klopodos pliboniĝi.

Laŭenhave la 1991a jarkolekto estis normala kun priskriboj de la IFKoj, raportoj, protokoloj, resumoj ktp, kiuj estas interesaj al ĉiuj serioze laborantaj IFEF-anoj.

Tamen laŭ la disponeblaj tekstoj kaj loko ni daŭre klopodas aperigi noti-cojn kaj artikoletojn pri fervojaj temoj, kaj ni ĝojas, ke proksimiĝas la apero de la unua Fervojfaka Kaje-ro, ĉar - kiel ni plurfoje substre-kis - la apliko de Esperanto kiel faka lingvo estas netaksebla grava.

Cetere mi havas peton al arangantoj de kunvenoj, seminarioj k.c., kiuj iel adresas sin al fervojistoj, ke vi ĝustatempe informu la redakcion. Mi ne povas promesi ampleksan pri-skribon, ĉar tio dependas de la dis-ponebla loko, sed plej ofte eblas mencii.

Mi ripetas la instigon sendi noti-cojn, artikoletojn ktp pri via fer-vojo, ĉar vi legas la lokajn perio-daĵojn, cirkulerojn ktp, aŭ vi sper-tas persone tion, kio okazas. Kune ni pliboniĝu nian organon.

Næstved, en februaro 1992
E Henning Olsen

RAPORTO DE LA KASISTO PRI LA JARO 1991

Enspezoj:	DKK	Elspezoj:	DKK
Kotizoj	40.199,82	Internacia Fervojisto,j	32.967,85
Terminara Fonduso	1.083,80	Estraro	5.010,00
Vendo insignoj	309,00	Administrado	3.887,78
Rentoj	740,17	Reprezentado	386,00
		Kotizoj	805,05
		Terminara Fonduso	1.083,80
Sumo	42.332,79		
Plielspezoj	1.807,69		
	44.140,48		44.140,48

BILANCO JE LA 31.12.1991

Aktivoj:		Pasivoj		
Kaso	640,00	Kongresa Garantia Fonduso		11.162,27
Poŝtĝirkontoj	18.108,10	Junulara Fonduso		2.597,55
Bankkontoj	38.064,08	Terminara Fonduso		41.541,31
Inventaro	2.781,55	Havaĵo 1.1.9,10	6.190,29	
		Plielspezoj	1.807,69	4.382,60
	59.593,73			59,593,73

MEMBROSTATO

Lando	1991	1990	Lando	1991	1990
Aŭstrio	107	129	Hispanio	118	103
Belgio	50	50	Hungario	201	201
Britio	30	30	Italio	180	170
Bulgario	45	90	Japanio	17	17
Ceño-Slovakio	46	60	Jugoslavio	60	60
Ĉinio	20	20	Nederlando	43	43
Danio	65	65	Norvegio	52	41
Estonio	10	10	Pollando	20	20
Finnlando	17	20	Svedio		66
Francio	210	220	Svisio	75	75
Germanio	575	635	Individuoj	1	4

Brøndorslev, februaro 1992
Henning Hauge

PRELEGOJ/AKTUALAJOJ DE OLOMOUC

Ni faris eraron! Ne estas la unua fojo, sed ĉiam ni malĝojas kaj pardon-petas. En IF 1991.6 sur paĝo 88 ni senpripense represis la resumon pri 'Hi-storio kaj evoluo de la fervojaj horaroj', kiun prelegon prognozis Germa-nio. La vero estas, ke ni ne aŭdis tiun prelegon, sed la sekvan aktualaĵon, kiun verkis kaj prezentis Joachim Giessner, honora prezidanto de IFEF:

UNIKA HORARŜANGO, NOVA VOJAG-KVALITO

Kiel konate, ĉiujare ĉe ĉiuj fer-vojoj okazas la antaŭsomera horar-ŝanĝo, kiu kutime, kvankam ne ĉiam kaj ĉie, estas akompanata de pli-

malpli da novaĵoj en la komplika sistemo de la internacia kaj naciaj trajnretoj. Sed tiu horarŝanĝo, kiu okazis la 2an de junio 1991 en Germanio, estas vera unikaĵo.

Kaŭzas tion ĉefe tri faktoroj, nome:

- la unuan fojon en tiu ĉi jarcento oni ekfunkciigas en Germanio du novajn fervojajn liniojn por longdistanca trafiko. Temas pri la linio de Hannover al Würzburg kun 327 km kaj de Mannheim al Stuttgart kun 100 km da longeco. Ili fariĝas partoj de la jam modernigita reto de ĉeflinioj, sur kiuj trafikas la konataj InterCiti-trajnoj kaj nun ekde la horarŝanĝo ankaŭ la nova kategorio de InterCitiEkspress-trajnoj (ICE),
- la dua faktoro estas, ke la Germana Federacia Fervojo (DB) nun ekfunkciigas 41 el tiuj novaj ICE-trajnunuoj - kaj 19 pluraj sekvos - kiuj aparte estas konstruitaj por tiu nun komenciĝanta grandrapida trafiko. La novaj linioj permesas tra grandaj distancoj veturi 250 km po horo. Tio antaŭkondiĉis priatenti tute novajn principojn sub ofte severaj geografiaj kaj geologiaj kondiĉoj en la konstruado de la trakoj, pontoj kaj tuneloj, sed ankaŭ de la veturiloj mem. Precipe en la tuneloj ekestas terure altaj aerpremoj, kiam renkontiĝas du trajnoj en ili. Tial oni ankaŭ devis konstrui la vagonojn tiel, ke pordoj, fenestroj kaj la vagonoj entute povas elteni tiajn premojn. Por iom mildigi la premondojn, oni faris ĉiujn novajn tunelojn pli larĝaj ol ĝis nun estis kutimo,
- la tria faktoro en tiu unika horarŝanĝo estas la evoluo de novaj trafikstrukturoj kaŭzitaj pro la unuiĝo de Germanio. Ĝis nun ĉefaj trafiktorentoj iris de nordo al sudo kaj inverse. Sed nun aldoniĝas la bezono por multaj vojaĝoj inter okcidento kaj oriento. Necesis komence de 1990 tre rapide - kvankam tiam relative provizore - starigi novajn veturplanojn, por almenaŭ parte adaptiĝi al tiu nova situacio, kiu sur la ŝoseoj kelkloke jam kaŭzis kolapsojn. Tamen nun la du ankoraŭ ekzistantaj fervojoj DB kaj DR interkonsentis pri tute nova definitiva horarkoncepto.

Kiajn gravajn ŝanĝojn tio kaŭzas, oni povas ekkoni el jenaj ekzemploj: Ekzistas nun du linioj inter la okcidenta kaj sudokcidenta partoj de Germanio unuflanke kaj Berlin aliflanke, sur kiuj trafikas IC-trajnoj de duhora takto. Aldoniĝas unuopaj IC inter Hamburg kaj Berlin kaj kelkaj IC, kiuj ĝis nun trafikis inter Paris kaj Frankfurt ĉe Main, kiuj estas plilongigitaj al Leipzig kaj Dresden, do al tereno de eks-GDR. Krome ekestis novaj komfortaj interligoj inter Berlin kaj Amsterdam. La signifon de tiuj ŝanĝoj oni povas prijuĝi aŭdante, ke nun pli ol 600 longdistancaj rapidaj trajnoj potage trafikas laŭ takthoraro. Tio donas bonegajn ofertojn al la pasaĝeroj, ĉar ekestas multe da novaj laŭplanaj trajnkoneksoj en pli ol deko da plej gravaj germanaj fervojaj nodoj.

Tiu rigora takthoraro kun sia vasta interplektado tamen pli multe ol la ĝisnuna, pli fleksebla sistemo, estos atakebla pro transigo de malfruiĝoj de trajno al trajno. Finfine ja ne nur temas pri la grandrapidaj trajnoj, sed same pri proksimume dudekmil aliaj, kiuj trafikas en kaj ĉirkaŭ la ekonomiaj centroj, sed ankaŭ inter pli malgravaj lokoj. Tial estis unu el la gravaj taskoj en la ellaborado de tiu nova horaro, ke oni kreis taŭgajn interplektojn inter la rapidaj longdistancaj kaj ĉiuj aliaj trajnoj. Ankaŭ por ili oni multloke enkondukis takthorarojn.

Ĉi-loke mi menciu, ke sur la reto de DB necesas enkonstrui en tiun jam sufiĉe komplikan sistemon milojn da vartrajnoj, kiuj ja ne malhelpu la trafikon de la pasaĝertrajnoj.

La ĝis nun aŭditaj sciigoj estus nekompletaj, se oni ne donus informojn pri la nova komunikad-sistemo en la ICE-trajnoj. Ili nome prezentas novan modernan, perkomputilan sistemon kaj por la pasaĝeroj kaj por la trajnpersonaro. Tio komenciĝas jam en la vagonaj enirejoj, kie elektronike direktitaj tabuloj indikas la numerojn de la trajno kaj vagono kaj la itineron de la trajno kun haltejoj en diĝita maniero.

Ĉe ĉiu sidloko ekzistas ebleco, ke oni tra kapaŭdilo povas elekti inter 6 programoj, nome tri donitaj el la trajno mem kaj tri de ĵus aŭdeblaj ultrakurtondaj sendiloj el la regiono, kie la trajno troviĝas. En po unu grandsalona vagono de la unua kaj dua klasoj ekzistas ebleco, spekti videoprogramojn helpe de bildekranoj, kiuj troviĝas en la dorsapogiloj de la antaŭaj seĝoj.

Krome en ĉiu vagono estas instalita speco de informcentro, kie la pasaĝeroj povas havigi al si respondojn pri demandoj, kiuj rilatas al la vojaĝo. Aliaj informoj, kiel ekz. pri la venonta haltstacio aŭ malfruiĝoj, kiuj ĝis nun estis faritaj per mikrofono, nun helpe de komputilo diĝite estas donataj. La komputilo cetere estas tiamaniere programita, ke ĝi donas la informojn depende de la linio-kilometro, kie la trajno ĵus troviĝas.

Provizore en la unua klaso, iam poste ankaŭ en la dua, helpe de klavo la pasaĝeroj povas voki anon de la trajnpersonaro, kiuj portas kun si etajn ricevilojn, tiel ke ili tuj povas konstati, de kie oni vokas.

Ĉiu ICE havas 3 telefonojn, el kiuj po unu en vagonoj de unua kaj dua klasoj kaj unu en la konferenckupeo. Eĉ eblas altelefoni pasaĝerojn en tiaj trajnoj el de iu ajn loko.

Fine mi aldonu almenaŭ koncizan informon pri la specialaj sekurigaj instalaĵoj, kiuj entute ebligas veturi per tia granda rapideco. Por tiuj 327 km inter Hannover kaj Würzburg oni konstruis 8 sur-lokajn centrajn regejojn. Ili sufiĉas, por komplete observi, gvidi kaj sekurigi ĉiujn trajnojn troviĝantajn en la linio. En la interspacoj inter tiuj regejoj ekzistas proksimume en ĉiu sepa kilometro la ebleco, ŝanĝi de unu trako al la alia.

Ankaŭ por la lokomotivestroj multe ŝanĝiĝis. Inter la reloj de la trako troviĝas speco de anteno, la tielnomata kontinue aŭtomata trajngvidado, kiu seninterrompe komunikas ĉiuspecajn informojn al la lokomotivkondukejo. Inverse la trajno transdonas ĉiujn datojn al la centralo, kie oni povas kompari ilin kun la firme programitaj datoj. Tiu sistemo funkciis ĝis nun je distanco de 5 km antaŭ la trajno, sed nun ĝis 10 km. Tiel la gvidantoj en la centralo ĉiumomente havas ekzaktan superrigardon pri la stato sur la linio. Fakte per tiu sistemo la trajnoj aŭtomate estas kondukataj. La lokomotivestroj principe nur ankoraŭ havas la funkcion de observanto.

Kompreneble oni ankaŭ devas kalkuli pri perturboj. Por garantii, ke ankaŭ ĉikaze la trafiko funkcias, la trajnoj tiam povas veturi helpe de la normalaj ĉef- kaj antaŭsignaloj, kvankam nur ĝis maksimume 160 km/h.

Por protekti laboristojn, kiuj ie en la linio laboras, oni uzas specialajn avert-instalaĵojn. Helpe de ili la avert-gardisto konfirmas per premo de speciala klavo, ke la laboristoj forlasis la trakon. Nur poste la signaliloj por la alproksimiĝanta trajno povas esti metataj en la pozicion "libera".

Oni substreku, ke ĉio, pri kio ni ĵus aŭdis, estas antaŭŝtupo kaj an

taŭkondiĉo por io, kio iam sekvos: nome la eŭropa reto por grandrapidaj trajnoj. Por ĝin realigi, ankoraŭ necesos konstrui aŭ modernigi en multaj landoj liniojn, kiuj permesos veturi per tiaj grandaj rapidecoj. Sed jam nun oni povas konstati, ke fare de favora internacia komuna laboro de la fervojaj specialistoj ekestis kaj pli kaj pli ekestas eŭropa reto de rapidaj kaj grand-rapidaj trajnoj, favora por la fervojaj pasaĝeroj kaj por la internacia ekonomio, sed same necesa por la fervojoj mem, por povi konkurenci kontraŭ la individua aŭtotrafiko, kontraŭ surŝoseaj kamionoj kaj kontraŭ la aviadiloj.

Joachim Giessner (D)

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-SKISEMAJNO

La 33a IFES okazis de la 8a ĝis la 15a de februaro 1992, en Vratna-Valo, Slovakio, proksime de Ẑilina, (ĉar lastmomente oni devis ŝanĝi lokon pro diversaj obstakloj).

Pli ol 30 el 7 landoj ĝuegis la nekredeble gajan etoson. Ni loĝis en ĉarma kabano, kie ni ricevis bonan manĝaĵon. Estis tuttaga ekskurso al Alta Tatra, bedaŭrinde la vetero estis iom kontraŭ ni, neĝegis, kaj ni ne povis admiri la montaron.

Dimanĉ-vespere ni, parte per aŭtobuso - parte piede, vizitis alian hotelon, kie distris nin bonegaj muzikistoj/kantistoj. Surprizo por ni: magiisto/pupteatristo en perfekta Esperanto rakontis fabelon, kaj magiis. Tre amuze.

En nia propra hotelo ankaŭ muzikistoj venis, ni ĝuis la instigan, viglan muzikon.

Estis eĉ pluraj ekskursetoj, sed mi ne partoprenis en ili, do, ne povas ion diri. Mi klopodis skii, kaj la pistoj estis por ĉiuj kategorioj: por tiuj, kiuj preferas la tiel nomatajn "nigrajn" kaj por ni, kiuj sentas nin pli sekuraj sur la iom horizontalaj.

"Nur" du akcidentoj okazis: danino glitis sur la glacio, eĉ sen skioj, kun la rezulto: gipso ĝis la genuo, sed, tute ne io grava; juna franco estis trafita de ĉampankorko, rekte en la frunto! Certe ankaŭ ne danĝera.

La IFEF-premion gajnis s-ro Horst Theurich el Berlino, cetere multaj premioj estis disdonitaj, mi emas mencii, ke sovaĝa kanibalo (normale li estas gaja homo el Le-Mans) tute merite gajnis la unuan premion ĉe la karnavala vespero.

Pro la brila aranĝo ni dankegas al Magdalena Feifiĉova el Ẑilina. Por estontaj IFESoj ni devas strebi, se ni volas atingi nur proksimuman etoson.

Astrid Birkbak, Danio

PS. La 34a IFES okazos en Svisio, en Hasleiberg, inter la datoj 16a kaj 23a de januaro 1993.

Kvar el la danaj partoprenantoj de la 33a IFES. La kvina fotis (= ABI)

INTERNACIA FERVOJISTA E-SKISEMAJNO IFES 1992, Vrátna-valo, 92-02-08/15

Rezultoj de unuopaj konkuroj

Karnavalo
(premiojn transdonis s-ano Ladislav LANI, organizinto de la 11a IFES en Vrátna-valo en la jaro 1970)
- la plej bela masko: Muso Mickey- Fritz LAUTENBACH, D
- la plej originala masko: la homo el kaverno - Norbert MENU, F
- grupa masko: dana grupo de monaĥoj - Ejlif ANDERSEN, Astrid BIRKBAK, Erik MORTENSEN, Anker NIELSEN, Anne SCHOUSGAARD

Slalom-konkuro
(premiojn transdonis s-ano Johano GEROLDINGER, patro de IFES)
- kategorio de junioroj
  1. Eva KOPECNA, CS
  2. Francois MENU, F
  3. Didier BRANSWYCK, F
- kategorio de senioroj
  1. Erik MORTENSEN, DK
  2. Horst THEURICH, D
  3. Melitta GEROLDINGER, A

Longdistanca konkuro
(premiojn transdonis s-ano Joachim GIESSNER, honora prezidanto de IFEF)
- Kategorio de junioroj
  1. Ivan POTIŠKA, CS
  2. Jiři VENCL, CS
- kategorio de senioroj
  1. Anker NIELSEN (DK)
  Fritz LAUTENBACH, D - aparta premio pro batalemo kun malfavoraj kondiĉoj

Lingva konkuro
(premiojn transdonis s-ano Max FINKENZELLER, honora prezidanto de Monda Turismo)
1. Ivan POTIŠKA, CS
2. Horst THEURICH, D
3. Joachim GIESSNER, D

Konkuro por piedirantoj
(premiojn transdonis s-ano Hilaire HAPPI-FOSSO, brava kameramano el Kameruno)
1. Astrid BIRKBAK, DK
2. Karl STAMMBERGER, D
3. Fritz LAUTENBACH, D

IFEF-premio
(premion transdonis s-anino Magdaléna FEIFIĈOVA, prezidantino de Fervojista sekcio ĉe Slovakia E-Asocio)
1. Horst THEURICH, D

JAPANA EKSPRESTRAJNO

Rapidecon ĝis 350 km hore atingos japana eksprestrajno, kiun decidis evoluigi la fervoja societo 'Japan Railways' (Japanaj Fervojoj). Ĝi superos per 50 km la rapidecon de la franca rapidtrajno TGV, al kiu ĝis nun apartenas la monda rekordo.

La projekto de japana grandrapida trajno kun titolo 'Atlas' (Atlaso), kiu laŭ plano ekfunkcios en jaro 1999, komencos realiĝi ĉi-jare dum monato aprilo.

La uzataj japanaj rapidtrajnoj-ŝinkansenoj - atingas la maksimuman rapidecon de 270 km hore. La unua el ili kunligis en la jaro 1964 la urbojn Tokio kaj Osaka per rapideco de 210 km hore. Tio iĝis inspiro por francaj inĝenieroj evoluigi la konatan rapidtrajnon TGV. Ĝi veturas inter la urboj Paris kaj Bordeaux [bordo'] ek de la jaro 1989 en nur 3 horoj. Tie la trajno atingis la 18an de aŭgusto 1990 dum prova veturo la mondan rapidecan rekordon: 515,3 km hore.

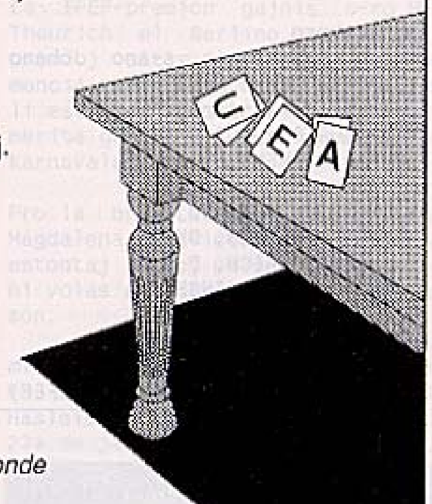
En la jaro 1993 oni planas realigi- dank'al nova 50 km longa tunelo sub la fundo de la markolo Maniko - trafikon inter Paris kaj Lille en 1 horo kaj Paris - Londono en 3 horoj.

Kompilis J. Skalická (CS)

Kiel vi vidas, sen UEA la Esperanto-komunumo estus apenaŭ rekonebla. Ĝi perdus multon. Eĉ sian sencon.

Per membriĝo en UEA aŭ ĝia junulara sekcio TEJO, vi aliĝas al tutmonda reto de pli ol 8 000 individuoj kaj 100 landaj kaj fakaj asocioj. Viaj estas:

La kontaktoj...
La Jarlibro de UEA kaj la Pasporta Servo de TEJO malfermas al vi mondon sen limoj.



La eldonaĵoj...
La plej kompleta Esperanta libroservo regalos vin en 1992 per sia renovigita katalogo de pli ol 3 000 libroj, kasedoj, vidbendoj kaj multe pli.

La kunlaboro...
La revuoj *Esperanto*, *TEJO-tutmonde* kaj *Kontakto* donas unike vastan perspektivon pri nia movado.
Jen ĉio por efike aktivi, inkluzive optimismon!

Ne manku al nia komunumo. Aliĝu al UEA.

Por aliĝi aŭ informiĝi pri membreco, kontaktu vian landan peranton (vidu la Jarlibron de UEA), aŭ skribu rekte al:
Universala Esperanto-Asocio, Nieuwe Binnenweg 176, 3015 BJ Rotterdam, Nederlando.

MA Membro-Abonanto (ricevas la Jarlibron kaj la revuon *Esperanto*)
MA-T Juna Membro-Abonanto (ĝis 29 jaroj – ricevas ankaŭ la revuon *Kontakto*)
MJ Membro kun Jarlibro (ricevas la Jarlibron, sed ne la revuon)
MJ-T Juna Membro kun Jarlibro (ĝis 29 jaroj – ricevas ankaŭ la revuon *Kontakto*)
MG Membro kun Gvidlibro (minimuma kategorio)
DM Dumviva Membro (ricevas la Jarlibron kaj la revuon dum la tuta vivo)

Europaj fervojoj

Albanaj Ŝtataj Fervojoj
Albanaj Ŝtataj Fervojoj trafikas sur 292 km da fervojaj linioj kun ŝpuro 1435 mm. Sidejo de la ĉefa estraro estas en ĉefurbo Tirana.

Unuaj fervojaj linioj sur albana teritorio havas sian komencon en tempo de la unua mondmilito. En la jaro 1918 temis pri 168 km da fervojaj linioj kun ŝpuro 600 mm kaj 336 km da linioj kun ŝpuro 700 mm. Post 1918 oni ĉesigis la trafikon.

En la tridekaj jaroj estis konstruata 12 km longa fervoja linio kun ŝpuro 950 mm, servanta al privata entrepreno por transporto de asfalto el Mavrov al marhaveno Vlore. La unua publika fervoja linio kun ŝpuro 1435 mm fariĝis la 42 km longa kunligo el marhaveno Durres al urbo Peguin. Al ekekspluatado oni transdonis ĝin en la jaro 1947. La plej alta rapido de trajnoj estas 80 km hore.

Nacia Kompanio de Belgaj Fervojoj
Ĝi trafikas sur 3930 km da fervojaj linioj kun ŝpuro 1435 mm. Sidejo de la estraro estas en Bruselo. Per sistemo de kontinua elektra kurento 3000 V oni elektrizis 1662 km da fervojaj linioj.

La unua fervoja linio estis finkonstruita la 5an de majo 1835 sur itinero 49 km longa inter Bruselo kaj urbo Mechelen. Pli poste oni plilongigis ĝin ĝis Antverpeno. Konstruado de la belgaj fervojoj daŭris rapide, en 1843 ilia longo atingis jam 560 km, en 1870 869 km kaj en 1914 jam 4786 km.

En 1926 estis fondita Nacia Kompanio de Belgaj Fervojoj. Ĝi transprenis ĉiujn instalaĵojn apartenantajn ĝis tiu tempo al Belgaj Ŝtataj Fervojoj, kiuj la plimulton da fervojaj linioj en la lando estris dum la antaŭaj 75 jaroj. Belgio estas la unua lando en la mondo, kie pli granda parto de la fervoja reto estis dekomence en ŝtata administrado. Laŭ vidpunkto de denseco de la fervoja reto Belgio okupas nuntempe elstaran lokon en la mondo. Belga fervoja reto estas kunligita kun ĉefaj fervojaj linioj de Britio tra Kaléza markolo pere de ŝipliniaj kunligoj Oostende - Dover kaj Oostende - Folkestone.

La plej granda rapido de trajnoj 140 km/horo estas uzata sur plimulto de la linioj, sur aliaj ĉefaj linioj oni trafikas per rapido 120 km/horo.

Elektrizado de fervojoj en Belgio komencis relative malfrue. La unua fervoja linio kun elektra trakcio estis la 44 km longa linio Bruselo-Antverpeno kun sistemo de kontinua kurento 3000 V. La ekspluatadon oni komencis en la jaro 1935. Komence de 1974 la suma longo de la elektrizitaj linioj estis 1272 km.

Nacia Kompanio de Lokaj Fervojoj en Belgio
Ĝi ekspluatas fervojan trafikon sur 196 km da linioj kun ŝpuro 1000 mm. Sidejo de la estraro estas en Bruselo. Per sistemo de kontinua kurento 600 V estas elektrizitaj 191 km da fervojaj linioj. En 1881 oni starigis komisionon, kiel tasko estis prilabori proponon starigi la plej konvenan fervojan reton por facila loka transportado de pasaĝeroj. En la jaroj 1884 kaj 1885 estis starigita Nacia Kompanio de la Lokaj Fervojoj. La unua linio estis malfermita en 1889 inter Oostende kaj Nieuwport kun vaportrakcio. En 1894 oni komencis trafiki sur la unua elektrizita fervoja linio de tiu ĉi kompanio. Temis tiam pri la unua elektrizita fervoja linio en Belgio.

Meznivela rapido de trajnoj en urboj estas 19 km/horo, en eksterurbaj teritorioj 23 km/horo.

Kompilis kaj esperantigis
Jindrich Tomíšek