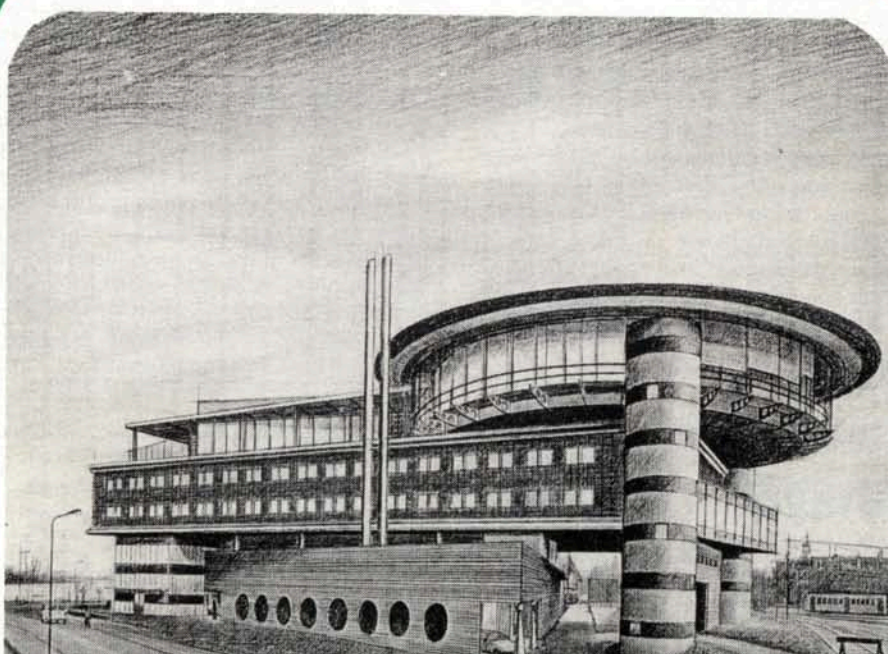
INTERNACIA FERVOJISTO

1996 • 1



Nun haveblas la dulingvaj vortaroj de UIC kun 15000 terminoj

Tiuj riĉenhavaj aktualaj terminaroj en libroformo estas la frukto de multajn jarojn daŭra laboro de la Faka Komisiono (antaŭe Terminara Komisiono) de IFEF. La produktadon de la libroj transprenis la hungaraj fervojoj MAV.

Ĝis nun en tiu sistemo troviĝas jenaj lingvoj: Esperanto, angla, franca, germana, hispana, hungara, itala, nederlanda, pola, portugala, slovaka kaj sveda. Aliaj lingvoj sekvos. Eblas mendi ĉiun ajn dulingvan version inter du el tiuj lingvoj, ekz. hispana-Esperanto aŭ franca-pola. La prezo por IFEF-membroj estas 30 DEM, por nemembroj 60 DEM. Laŭ nova kontrakto inter UIC kaj MAV la hungaroj nun havas eblecon eldoni kaj liveri ankaŭ tri- kaj kvarlingvajn versiojn, ekz. angla-germana-franca-Esperanto. La prezoj estas por trilingva versio 45 DEM resp. 90 DEM, por kvarlingva 85 DEM resp. 170 DEM.

Mendomaniero: Interesuloj bv. skribe mendi ĉe jena adreso:

Inĝ. István Gulyás, Rákos u. 98 I.9.,
H-1155 Budapest.

Post iom da tempo vi ricevos rekte de MAV la libron kun fakturo. La monon vi ĝiros al la IFEF-kasisto Hauge laŭ la fakturo (kontonumeron vidu sur la dorsflanko de IF). Afrankon pagas la mendinto.

La tempo inter mendo kaj liverado antaŭvideble daŭros kelkajn monatojn depende de tio, ĉu tiaversia libro estas en provizo aŭ devos esti nove produktata. Ju pli kreskos la mendokvanto des pli rapide eblos liveri.

Estas rekomendinde multnombre mendi Esperanto-versiojn por pruvi al UIC, ke ĝuste tiuj versioj estas bezonataj.

Gulyás/Giessner

Kontribuo al fonduso

De tempo al tempo mi en IF skribas, ke fonduso estas preskaŭ malplena. Antaŭ nelonge mi skribis, ke la Junulara Fonduso estis malplena. Nun ĝi ne plu estas, ĉar jam en oktobro la IFES-patro, s-ro **J. Geroldinger** donacis 1000 (mil) ATS al tiu fonduso. Pro tio mi tre kore dankas nome de la estraro kaj nome de tiuj junuloj, kiuj poste povas profiti el tio, kaj mi invitas junulojn kaj aliajn sendi proponojn pri subvencio al mi. Ni povas subvencii aktivan partoprenon de ĉiuj seriozaj Esperanto-aranĝoj.

La kasisto

Frontpaĝo: La trafikregejo ĉe la centra stacidomo de Amsterdamo (NL)

Enhavo:

Dulingvaj vortaroj de UIC *2*
Kontribuo al fonduso *2*
48a IFK *3*
La fervojoj en Nederlando *5*
Mazi en Gondolando *6*
Finkonstruo de elektrizado... *7*
Esplorprojekto en Linz *7*
Nova sistemo en ŽSR (ĴSR) *8*
Niaj jarkunvenoj *9*
Kaleŝtrajno kiel jubilea donaco *10*
Honoritoj *11*
Nekrologoj *12*
Adresŝanĝoj *12*
Amikeco sen landlimoj *13*
Kiam metroj fariĝas kilometroj *13*
Fervoja farso *14*
Tito-vagonaroj *15*
Pri grandaj rapidoj en Lille *15*
Poŝta reklamstampo *16*

48a Internacia Fervojista Esperanto Kongreso

11a-18a de majo 1996 DEN HAAG, Nederlando

Adreso: 48a IFEF-Kongreso
POSTBUS 11686,
NL-2502 AR DEN HAAG

Bankkonto: 26.97.38.118
GWK-Bank, Den Haag
48a-IFEF-Kongreso

Poŝtkonto: 1 5 3 3 2
(vidu la instrukcion pkt-o 3 sur la aliĝilo)

Gravaj informoj por la kongresanoj

Ĝis nun ni ricevis ± 80 aliĝilojn. Montriĝis el diversaj, ke ekzistas la ideo ke dum la kongreso LKK povas disponigi al vi aliajn kaj precipe pli malmultekostajn eblecojn por tranokti. Bedaŭrinde **tio ne estas ebla.**
LKK povas disponigi al vi nur la tranokteblecojn, kiuj estas menciitaj en la aliĝilo kaj en IF n-ro 1995.6.
Sekve de letero de la Honora Prezidanto, Joachim Giessner, LKK kune kun la direktoro de sekcio Den Haag denove profunde esploris la eblecon starigi kuŝvagonojn apud la stacidomo Den Haag. Denove montriĝis, ke tio **ne estos ebla**.
Faktoj:

- **ne** ekzistas ebleco tranokti en kuŝvagonoj
- **ne** ekzistas fervojaj hoteloj aŭ fervojaj pensionoj (Nederlando estas malgranda lando, do la fervojistoj povas ĉiam post la deĵoro atingi la propran liton)
- **ne** ekzistas studentaj domoj (la studentoj en nia lando loĝas en luitaj ĉambroj en privataj domoj, aŭ ili loĝas ĉe la gepatroj).

La konkludo estas: se vi volas partopreni en la 48a IFK, vi povas mendi ĉambron nur en hotelo el la tri kategorioj menciitaj en la aliĝilo.

Eble vi opinias, ke tiamaniere partopreni la kongreson estos por vi tro multekosta afero kaj ke tio ne estas afabla agado inter esperantistoj. Tamen vi devas konsideri, ke LKK ne povas ŝanĝi la fakton, ke Nederlando estas relative multekosta lando. Ni ne volas promesi al vi eblecojn, kiuj ne ekzistas. Ni devas esti honestaj kaj realismaj.

Se vi tamen venos al la kongreso esperante, ke oni trovos solvon de via problemo, LKK ne respondecas pri tio, ĉar ĝi ne havas rimedojn por helpi vin.

\- - - - - - - - -

Pli da informoj pri la tuttaga ekskurso

La lasta parto de tiu ekskurso estas la subĉiela muzeo **Zuiderzeemuzeo** en Enkhuizen.

Unue iom da historio: Se vi rigardas la mapon de Nederlando vi vidas en la mezo grandan lagon, la **IJsselmeer** (meer = lago). Tiu lago ekzistas ek de la jaro 1932. Antaŭ la jaro 1932 ĝi estis vera maro kun sala akvo.

En la historio de la iama Ziuderzee, la nuntempa IJsselmeer, la akvo ludas gravan rolon. Unuflanke ĝi estis daŭra minaco por la

enloĝantoj laŭlonge de la bordoj de la maro, aliflanke la akvo donis al multaj la vivrimedon: al la fiŝistoj, kiuj laboris sur la maro kaj al aliaj laboristoj, virinoj kaj infanoj, kiuj laboris en parencaj industrioj.

Pro la miksado de sala akvo el la Nordmaro kaj dolĉa akvo el la riveroj la Zuiderzee havis grandan diversecon en flaŭro kaj faŭno kun pli ol 20 specioj da fiŝoj. Tiu fiŝriĉeco certe ne garantiis al la fiŝistoj bonan ekzistadon. La du plej valoraj fiŝspecioj, anĉovoj kaj haringoj venis en la printempo en Zuiderzee por fraji. En la aliaj sezonoj la fiŝistoj kaptis aliajn speciojn, ekz. angilon, fleson kaj osmeron. Dum la vintro ili kaptis malmulte kaj klopodis akiri alian laboron. En tiu sezono ili kompreneble perlaboris ege malmulte da mono.

La nederlanda historio estas la historio de daŭra batalo kontraŭ la akvo. Preskaŭ la tuta norda kaj okcidenta parto de nia lando suferis de inundoj. Tio kaŭzis multege da damaĝo kaj ankaŭ multe da viktimoj inter la homoj kaj la bestoj. Por pli granda sekureco kaj por eviti pliajn inundojn la registaro decidis konstrui grandan digon en la norda parto de la Zuiderzee inter Nord-Holando kaj Frislando. Tio estas distanco de 30 kilometroj. La leĝo por fari tiun grandegan laboron estis akceptita de la parlamento en la jaro 1918. En la jaro 1927 oni finfine povis komenci la konstruadon post multjaraj esploroj kaj eksperimentoj. La kostojn oni taksis en 1920 je 90 milionoj da guldenoj, sed kiam la digo estis preta la kostoj estis 170 milionoj.

La 28an de majo oni fermis la lastan truon en la digo. La nomo estas **Afsluitdijk** (dijk = digo), kaj dank' al tiu digo Zuiderzee ne plu estas maro, sed lago.

Por la plej grava vivrimedo, la fiŝkaptado, tio havis grandegajn konsekvencojn. La akvo de iama sala maro iĝis pli kaj pli dolĉa kaj pro tio diversaj fiŝspecioj malaperis, sed plej grava estis, ke la nova digo baris la vojon al la fraji-lokoj de haringoj kaj anĉovoj.

Por multaj fiŝistoj tio signifis la finon de la laboro. Sekve de tiu evoluo multaj aliaj malgrandaj industrioj, kiuj dependis de la fiŝkaptado, ricevis pli malmulte da laboro, ekzemple la fumaĵejoj, la velfaristoj, korbfaristoj kaj la ŝipkonstruejoj. Multaj el tiuj industrioj devis fermi la pordojn kaj maldungi la laboristojn. Oni ja ricevis subvencion de la registaro, sed ĝi estis tro malgranda por vivi, sed tro granda por morti. La vigleco en la vilaĝoj ĉirkaŭe de iama Zuiderzee, kiuj dependis de la fiŝkaptado, malaperis.

La subĉiela Zuiderzeemuzeo estas relative juna; ĝi estis malfermita la 6an de majo 1983, sed la muzeo estis grandparte preta. Kontraŭe al multaj aliaj muzeoj ĝi estas laŭ karaktero socihistoria. La celo de la muzeo estas: doni bildon pri la vivo kaj la loĝeblecoj ĉirkaŭe de Zuiderzee dum la periodo 1880 ĝis 1930. Oni ne nur kolektis konstruaĵojn, oni ankaŭ konstruis tutan ordigitan ĉirkaŭaĵon, inkluzive ĝardenojn, stratojn, stratetojn kaj kanalojn. Entute la muzeo havas proks. 130 domojn, dometojn kaj laborejojn. Kelkaj estas kun instalaĵoj kiel mebloj kaj iloj. Tiamaniere vi havos impreson de ĉiutaga vivo kaj laboro de iamaj loĝantoj. En kelkaj domoj oni instalis ekspoziciojn, kiuj donas pli da informoj.

Kompreneble vi ricevos kun la kongresmaterialo pli da informoj.

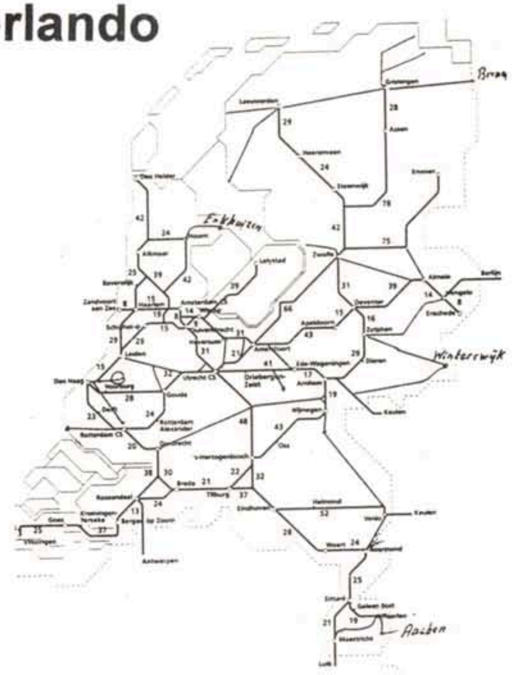
LKK

ĜOJIGA INFORMO

Tuj antaŭ la forsendo al la presisto de ĉi tiu numero de IF ni ricevis la tre ĝojigan informon, ke niaj svedaj kolegoj sukcesis restarigi sian federacion SEFA kaj pagis kotizon por 10 membroj jam ekde 1995. Ni tre kore bonvenigas niajn svedajn kolegojn reen en nian federacion.

La estraro

La fervojoj en Nederlando



Wim van Leeuwen

Sur la apuda mapo vi vidas la fervojan reton en Nederlando. La entuta longo estas 2757 km el kiuj 2190 km elektrizitaj, kio estas preskaŭ 80%. Nur kelkaj linioj en la norda kaj orienta partoj de la lando ne estas elektrizitaj. Sur tiuj linioj dizel(elektraj) motortrajnoj veturas. La sekurecsistemo estas moderna: braksignalilojn vi ne plu trovos, ĉiuj signaliloj estas lumsignaliloj. Pli kaj pli la trajntrafikregejoj estas centralizataj (pri tio la ĉefa fakprelego temos). Sur ĉiuj ĉeflinioj aŭtomata bremssistemo funkcias.

Jam en la jaro 1924 NS aplikis kadenchoraron sur la elektrizita linio de Amsterdamo al Roterdamo kaj ek de la tridekaj jaroj sur la tuta reto. Le frekvenco sur ĉiu linio estas minimume unu trajno ĉiuhore ek de la mateno ĝis noktmezo. Sed sur la linioj en la okcidentaj provincoj la frekvenco estas tiel alta ke diversaj linioj jam satiĝas aŭ baldaŭ satiĝos. Pro tio NS nun laboras pri duobliĝo de multaj (dutrakaj) linioj i.a. Leiden-Hago-Roterdamo; ankaŭ la 6 km longa dutraka tunelo sub la flughaveno Schiphol duobliĝas. Ĉie, kie estas (fervojaj) krucaĵoj kaj sur multaj staciaj terenoj, grandaj konstrulaboroj okazas. Kompreneble tiuj laboroj, speciale dum la semajnfinoj, ofte ĝenas la regulan fervojan trafikon.

La plej multaj pasaĝertrajnkilometroj estas farataj de elektraj motortrajnoj diverstipaj. NS posedas (je 31.12.94) 2631 pasaĝervagonarojn el kiuj 1824 en motortrajnoj; el la 807 vagonoj estas 332 duetaĝaj. Entute NS tiel disponas pri 188.000 sidlokoj. Sed tiu nombro daŭre kreskas, ĉar ankoraŭ multaj vagonoj, speciale duetaĝaj vagonoj en motortrajnoj, estas menditaj kaj atingos nin dum ĉi tiu jaro kaj sekvontaj jaroj. Tamen ankaŭ kelkdekoj da vagonoj baldaŭ eksiĝos, ili servas speciale en motortrajnoj, kiuj datiĝas de antaŭ 30 jaroj. Por la trakciado de la pasaĝervagonoj kaj de la vartrajnoj NS disponas pri 532 lokomotivoj (inkluzive manovradlokomotivojn). Por la pasaĝertrajnoj servas nur elektraj lokomotivoj. Preskaŭ ĉiuj E-lokomotivoj estas francdevenaj el la fabrikoj de la firmao Alsthom. La francaj fervojistoj tuj rekonos kelkajn tipojn (i.a. la SNCF-serio 7100 estas ĉe NS-serio 1300 kaj la pli moderna SNCF-serio 7200 tre similas la NS-seriojn 1600/1700). Ne mirige, ĉar la katenaria tensio ĉe NS estas 1500 V kontinua kurento same kiel sur granda parto de la SNCF-reto.

Tiu tensio intertempe fariĝas tikla problemo: kiel konate SNCF sur novaj linioj aplikas nur la tre altan tension (25 kV) kaj ŝajne ĝi estos la plej rekomenda tensio en la estonteco. Sed tute rekonstrui infrastrukturon kaj veturilaron estas multekosta afero.

Tiu problemo, kune kun tiu de grandrapidaj trajnoj kaj de novkonstruota linio por ŝarĝtrajnoj, ankoraŭ ne estas solvita.

Alia cifero: je 31.12.94 laboris ĉe NS

30.374 personoj. Tiu nombro malaltiĝos dum la venontaj jaroj pro la daŭra aŭtomacio de la sekurecsistemoj. La plej granda parto el la 369 stacioj (haltejoj) por la pasaĝertrafiko estas senpersonala, aŭ giĉetisto deĵoras dum nur kelkaj horoj. Lokaj trafikestroj estas tre maloftaj, bileta vendaŭtomato estas en ĉiu haltejo. Tamen, ĝis nun, sur ĉiu trajno deĵoras minimume unu kontrolisto.

Fine kelkaj vortoj pri la (estontaj) grandrapidaj trajnoj. NS partoprenas en la eŭropaj projektoj por la reto de grandrapidaj trajninterligoj. Tio signifas por nia lando: nova grandrapida linio de Amsterdamo tra Schiphol kaj Roterdamo al la belga limo kaj de Amsterdamo/Schiphol tra Utrecht kaj Arnhem al la germana limo. Pri la unua Nederlando jam dum kelkaj jaroj kverelas kun Belgio pri la traceo. La sekvo estas ke okazas nenio. Tamen la grandrapidaj trajnoj veturos ek de la somera horartabelo 1996 inter Amsterdamo kaj Parizo. Nur inter Lille kaj Parizo ili veturos sur grandrapida linio. Por tiu celo NS aĉetis sep vagonarojn ĉe la franca firmao Alsthom kaj ili ege similas la francan TGV. La unua vagonaro intertempe jam provveturas sur la NS-reto. Pri la grandrapida interligo al Germanio NS verŝajne baldaŭ mendos kelkajn vagonarojn de la tipo ICE, generacio 2.2, ĉe la germana industrio (Siemens-AEG). Sed ankaŭ tiuj trajnoj provizore veturos sur la klasika fervojo, taŭga maksimume ĝis 160 km/h.

La unua instrufilmo:

Mazi en Gondolando

La 'revo' de Andreo Cseh havi rektmetodan instruhelpilon – ne nur por infanoj – realiĝis nur nun per naskiĝo de la E-parolanta **Mazi**.

Dank' al la Internacia Esperanto-Instituto (IEI) ni posedas nun instrumenton por plifaciligi la instruadon kaj la lernadon de la internacia lingvo Esperanto. La baza metodo estas sendube profunde elpensita, ĉar la tuta projekto devenas de BBC-London. Do de la jam pli longe ekzistanta angla instrumetodo.

Mirinde ke IEI ricevis la licencon, ĉar alie nia E-movado ĉefe finance ne kapablus krei ion similan. Estas nun nia vico profiti tiun ĉi unikan bonŝancon.

Konsiderante la strukturon de nia membraro ĉio ĉi povas kaj savi kaj pli altniveligi nian E-movadon. Ni ĉiuj konscias pri la regreso kaj la stato de la 'eternaj komencantoj'. Ĝuste ĉi-lastaj kaŭzas negativan publikan opinion kontraŭ la fakto, ke Esperanto estas facile lernebla kaj praktikebla lingvo.

Siatempe mi – kaj certe ne nur mi – estintus feliĉa havi je dispono tian praktikan helpilon. Tiel vivas dise en la mondo multaj unuopuloj nepovante viziti regulan lokan kurson. Estas pruvoj, ke eblas lerni aŭtodidakte kun iom da entuziasmo, kvankam vere pli pene.

Tial mi aparte bonvenigas *Mazi*.

La videofilmo (VHS-PAL aŭ NTSC) estas 180 minuta kaj konsistas el 12 lecionoj. Per adekvata libro oni povas sekvi legante la tutaĵon. Kroma sonbendo kontribuas samcele. La tuta kompleto kostas 180 NLG kaj haveblas ĉe:

IEI, Riouwstr. 172, NL-2585 HW Den Haag.

La fakto, ke IFEF kongresos ĉi-jare ĝuste en Hago, ĉiu interesato profitu la bonŝancon je persona provizado.

Fine nia federacio vere eniru pli modernan mondon. Per *Mazi* kaj per pli moderna *Statuto*. Tiusence mi aprobas la lastan kontribuon de nia aktiva kolego Horst Theurich.

Martin STUPPNIG

Finkonstruo de elektrizado Sigmundsherberg - Gmünd

Granda mejloŝtono por la internacia fervojlinio Vieno - Berlino

La inaŭguro de la supre menciita linio la 30an de septembro 1995 signifas grandan paŝon al modernigo de la magistralo *Vieno - Prago - Berlino*. Komprenable ankoraŭ oscedas deficito sur ĉeĥa teritorio.

Trafikministro Viktor Klima utiligis la okazon de renkontiĝo kun sia ĉeĥa ofickolego D-ro Jan Strasky transdoni al li simbolan pecon de kontaktdrato aludante la urĝecon de elektrizado.

Regione ebligas la elektrizado de tiu 75 km longa etapo signife pli rapidan ligon kun la ĉefurbo kaj pli da komforto al centoj da navetuloj, kiuj nun pli rapide atingas siajn laborlokojn.

La tempoŝparo estas 14 minutoj kaj krome la komfortaj plurunuaj elektraj motortrajnoj de tipo 4010 povas trafiki. La loĝantoj laŭ la linio profitas de la malpli laŭtaj elektraj lokomotivoj.

La konstrulaboroj donis impulson al la regiona ekonomio. 1.390 milionoj da ŝilingoj de la investoj restis en la regiono.

Ne nur sufiĉis investi en la elektrizado, sed samtempe ankaŭ en la infrastrukturo de la linio kiel en konstruo de novaj super- kaj subpasejoj kaj novaj kajoj.

La ekstran trajnon okaze de la inaŭguro akompanis apud la ministro Klima la provincestro de Malsupra Aŭstrio D-ro Erwin Pröll kaj la ĝenerala direktoro de ÖBB, diplomita inĝeniero D-ro Helmut Draxler.

La komunumoj situantaj laŭ la linio salutis en ĉeesto de urbestroj la trajnon per kulturaj programoj prezentitaj de infanaj ĥoroj kaj muzikgrupoj.

Ernst QUIETENSKY

Esplorprojekto en Linz

La problemo de senhejmuloj ne nur limiĝas al stacidomoj kaj metrooj, sed ĝuste tie ili estas okulfrapaj. Kunhomoj kiel ankaŭ publikaj instancoj reagas diference. Kompato aŭ malestimo, forpeli aŭ prizorgi? La ambivalenca rilato de nia socia strukturo jam retroviĝas en tiuj demandoj.

Ĉu estas senkulpa deglito de la honesta vojo, aŭ ĉu estas malespero de la vivo? Kiel ajn ĝi estas, la problemo ekzistas kaj devas esti – almenaŭ longtempe – solvata.

Post diversaj incidentoj kun senhejmuloj en la ĉefstacidomo de Linz oni transiris al ekago. Kiel la kompetentuloj por la sociala agadkampo de la urbo Linz kaj la provinco Supra Aŭstrio tiel ankaŭ la reprezentantoj de la koncernaj societoj kaj organizacioj de Linz kunsidis tiucele kaj kreis por la lando Aŭstrio unikan *Esplorprojekton Ĉefstacio Linz*. Tiu ĉi modelo komenciĝis en oktobro provizore por unujara funkciperiodo.

La ĉirkaŭ 30, regule aŭ neregule prezentaj senhejmuloj en la ĉefstacio Linz estas registritaj pere de du sociallaboristoj, kategorizitaj laŭproblemo kaj animitaj al akcepto de ankoraŭ ekzistantajn prizorgejojn kaj tranokteblecojn. La sociallaboristoj, jam spertaj pro laboro en aliaj socialinstitucioj, akordigas la laboron kune kun la estraro de la stacio, la ekzekutivo kaj la ekzistantaj socialinstitucioj.

Pro la socialgelaboristoj – unu sinjoro kaj unu sinjorino – povas esti prizorgata ĝis nun ne atingita celgrupo.

Ju pli longe iu troviĝas en sociala aparteco, des pli li/ŝi suspektas la oficialajn instituciojn. Pro tio gravas en la senco de la senhejmuloj,

ke la prizorgo estu ofertata surloke, anonime, sen burokratismo, bezonorientite kaj regule. Krome la esplorprojekto estas observata de la *Sciencbutiko Linz* = instituto por ekologia esploro kaj evoluo.

ÖBB finance kontribuas al la personarkostoj, sed grandparte la kostojn kovras la provinco Supra Aŭstrio. Jam pluraj aŭstraj urboj montris intereson al tiu projekto. Se ĝi montriĝas sukcesa, la respondecaj oficoj celas transformi ĝin en konstantan prizorgadinstitucion.

Ernst QUIETENSKY

Nova sistemo en ŽSR (ĴSR)

Okaze de la transiro al nova horaro en 1995 oni en la ĉefstacio en Bratislava ekspluatis novan perkomputilan sistemon de kompleta prizorgado de pasaĝeroj en la fervojreto de ŽSR (Slovaka Respublika Fervojo) sub mallongigo KVC.

La unua versio de ĉi tiu sistemo, kiu komencis labori la 10an de majo 1995, anstataŭas la ĝisnunan aŭtomatan rezervigan sistemon ARES, kiu en la reto de ČSD laboris ek de la jaro 1985. La sistemo KVC ebligas rezervigon kaj vendadon de sidlok-, lit-, kuŝ- kaj veturbiletoj por enlanda trafiko. Krome ĝi ebligas ankaŭ vendadon de sidlok-, lit- kaj kuŝbiletoj en trafiko inter ŽSR kaj ČD kaj enhavas ankaŭ la informsistemon ELIS.

Komenco de la ekspluatado de la sistemo KVC signifas finiĝon de la unua etapo de la kompleksa programo de modernigo, kiun firmao *Digital Equipment* realigas por slovakaj fervojoj. Malfermo de la sistemo ebligas ĝian simplan envicigon en la tuteŭropan reton de la fervojaj informsistemoj, inter kiuj ĝi apartenas al la plej modernaj.

Nuntempe la sistemo priservas 88 eldonlokojn, kaj tiu nombro havas perspektivon plialtiĝi. La sistemo estas centre gvidata. El ĉi tiu gvidcentro oni povas distribui ĉiujn ŝanĝojn de la tarifoj kaj datenoj al unuopaj finaj eldonlokoj kaj male, kolekti ĉiujn statistikajn informojn pri vendado el unuopaj eldonlokoj al la centro.

Por veturanta publiko la nova sistemo signifas plirapidigon de la servoj kaj ties pli altan nivelon. Kompare kun la ĝisnuna ARES, kiu donis nur sidlok-, lit- kaj kuŝbiletojn kun veturbileto, la sistemo KVC ebligas doni en unu eldonloko ĉiujn servojn. Se laŭ statistiko la meza tempo por eldono de veturbileto fare de ĝisnuna ARES nombris 28 sekundojn, fare de la nova sistemo tio prezentos naŭ sekundojn ĉe simpla veturbileto kaj 13 sekundojn ĉe veturbileto kun sidlokbileto.

Por la fervojo la nova sistemo signifas pli bonan kontrolon de la enspezoj kaj de la trafikfrekvenco sur unuopaj linioj. Tio ebligu kapacitan kaj financan optimumon de la persona trafiko, kio gvidu al malplialtigo de la ŝtata monsubteno kaj samtempe al ne plialtigado de la veturprezoj.

La dua versio de la sistemo KVC, kiu komencos labori ek de la 1a de januaro 1996, ebligos rezervigon kaj vendadon de interlandaj lok-, lit- kaj kuŝbiletoj kaj de interlandaj veturbiletoj en internacia formato ATB. La terminaloj de KVC ebligos doni informojn pri la trajnkunligoj helpe de la informsistemo ELIS kun ebleco signi la trajnŝanĝojn kaj presi la informojn. Oni volas ebligi pagadon de la veturprezoj ankaŭ en valutoj (CZK, ATS, DEM) aŭ pere de bankkartoj en la stacioj ekipitaj per bankomatoj.

Laŭ porfervojista slovaka ĵurnalo *Ž-semafor* prilaboris

M. FEIFIČOVA

Niaj jarkunvenoj

Ĉinaj fervojistoj kunvenis sur Yangzi-rivero

Ĉinaj fervojistaj esperantistoj kunvenas sur la ŝipo laŭ Yangzi-rivero de Chongqing al Wuhan

De la 28a de septembro ĝis la 3a de oktobro 1995 dum la 3a Ĉina Kongreso de Esperanto dekoj da fervojistaj esperantistoj de la urboj Tianjin, Taiyuan (Shansi-provinco), Wuhan (Hubei-provinco), Nanning (Guangxi-provinco), Mawei (Guizhou-provinco) Sanming (Fujian-provinco), Tonghua (Jilin-provinco) kaj aliaj lokoj kolektiĝis en la urbo Chongqing, Sichuan-provinco por havi fakkunsidon pri la Esperanto-movado de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio. Ĉeestis la kunsidon ankaŭ ĵurnalistoj de EPĈ (El Popola Ĉinio) kaj ĈRI (Ĉina Radio Internacia).

La kunsidon prezidis s-ro HAN Zuwu, vicprezidanto de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio. Diverslokaj fervojistoj raportis pri sia E-movado. S-ro Jiang de Taiyuan-fervojbranĉo de Beijinga fervojburoo prezentis pri Esperanto-instituto de Shanxi-provinco. Post varma diskuto ili decidis

- organizi regionajn E-agadojn
- funkciigi E-kurson por altigi la E-nivelon de fervojistoj
- prepari fondon de fervojista E-asocio de Taiyuana fervoja branĉ-buroo
- starigi delegacion de ĈFEA por partopreni en la Unua Azia Kongreso de Esperanto, okazigota en Shanghai venontjare
- prepari prelegojn pri fervoja fako por la fakkunveno dum la kongreso, prelega temo estas *Azia fervojo kaj 21a jarcento*.

Estis tre interese, ke la fervojistoj kunvenis en ŝipo sur Yangzi-rivero por tri tagoj kaj vojaĝis per la ŝipo laŭ Yangzi-rivero de Chongqing, Sichuan-provinco ĝis Wuhan Hubei-provinco.

Kiam ili veturis tra la mondfamaj tri gorĝoj de Yangzi-rivero, la fervojistoj estis tuj mirigitaj de la beleco kaj mistereco de la tri gorĝoj, de la torento kaj impeto de Yangzi-rivero, de la grandiozeco kaj magio de la bordaj montoj. Ili vizitis ankaŭ multajn belajn vidindaĵojn, antikvajn ruinojn kaj modernajn pontojn.

Han Zuwu
vicprezidanto

* * *

Bulgario

En la tagoj 14-15a de oktobro 1995 okazis Bulgara Fervojista Esperantista Jarkunveno. En ĝi partoprenis ĉirkaŭ 70 esperantistoj de la tuta lando. Ĝi okazis en la minerala ripozloko Benke 20 km de Sofio, en fervojista ripozdomo, sufiĉe komforta kun ĉambroj 2- kaj 3litaj.

La prezidanto s-ino Petrana Lalova raportis pri la laboro de la fervojista sekcio dum la pasinta periodo kaj substrekis, ke la situacio en nia lando estas malbona, ĉar la intereso pri Esperanto inter junuloj estas malgranda.

Fare de la partoprenantoj venis multaj proponoj rilate plibonigon de la laboro kaj pligrandigon de la membronombro.

Partoprenantoj en la bulgara jarkunveno

Ni devas pripensi organizi IFEF-kongreson en nia lando en la proksima estonteco.

La kasistino Liljana Stojĉeva raportis, ke en la kaso preskaŭ ne estas mono, kaj ni devas serĉi monon por pli bona laboro.

Vespere okazis vespermanĝo kun muziko kaj danco ĝis noktmezo.

Antaŭ la forveturo dimanĉe la partoprenantoj vizitis la urbon.

La venonta jarkunveno okazos en la bela kaj malnova urbo Plovdiv.

Lazar KARAKAŜEV

Venontaj jarkunvenoj

Fervojista Fako de Hungaria Esperanto-Asocio aranĝos sian jarkunvenon en Budapeŝto la 27an de januraro 1996.

* * *

FFEA (Francio)
La franca jarkunveno okazos 12.-17.04.1996 en Artigues (apud Bordeaux).

Aliĝo antaŭ la 1a de marto al
Jean RIPOCHE,
6 rue des Platanes,
FR-72230 Arnage

* * *

GEFA (Germanio)
La s 4.-6.10.1996 en Alexisbad (nordorienta Harz-regiono), kiel kutime kun alloga programo. Eksterlandaj amikoj estas tre bonvenaj. Ni ne forsendos apartajn invitojn. Aliĝiloj riceveblaj ekde aprilo ĉe la sekretario
Hans-Jürgen RIEHN,
Karlsbader Str. 89,
DE-08355 Rittersgrün.

Kaleŝtrajno kiel jubilea donaco

La fervoja muzeo en Hamar fondiĝis en 1896. La asocio *Jerbanemuseets venner (amikoj de la fervoja muzeo)* antaŭ kelkaj jaroj komencis projekti kaleŝtrajnon preta por veturado en 1996 okaze de la 100jara jubileo de la fervoja muzeo. Ĝi konsistos el lokomotivo kaj kaleŝvagonoj, kiuj laŭlonge de la vagonoj estas ekipitaj per piedbretoj, sur kiuj la konduktoro iris dum la veturado por kontroli la biletojn de la pasaĝeroj.

La lokomotivo estas *Caroline*, konstruita en Anglio kaj ekaplikita en 1861. Ĝi tiris ankaŭ la trajnon kun malnovaj vagonoj en Oslo en 1954 okaze de la 100jara jubileo de Norvegaj Ŝtataj Fervojoj.

Kompreneble pluraj partoj de ĝi, kaj ankaŭ de la kaleŝoj, kiuj devenas de la jaroj 1878-1889, estas eluzitaj, oni anstataŭigis per novaj partoj. Kaj *Caroline* kaj la kaleŝoj estas refunkciigataj en riparejoj de Norvegaj Ŝtataj Fervojoj, nur iom – la kaleŝoj – ankaŭ en privata riparejo.

La pretigado de ĉi tiu nostalgia trajno tre multekostas, kaj preskaŭ la tutan sumon asignis la amikoj de la fervoja muzeo.

El pluraj fontoj kompilis

Odd KOLBREK

Honoritoj

Kiam IFEF distingas membron per honora membreco aŭ FISAIC per medalo, ni priskribas tion en IF. Sed kiu memoras ĉiam ĉiujn. Tial ni jen publikigas liston de nun vivantaj honora prezidanto kaj membroj, honoritoj per FISAIC-medalo kaj membroj de la Honora Patrona Komitato de IFEF:

Honora prezidanto		**jaro**
Giessner, Joachim	Germanio	1990

Honoraj membroj		
D-ro Bácskai, István	Hungario	1976
Gimelli, Germano	Italio	1977
Kruse, Elfriede	Germanio	1980
van Leeuwen, Willem	Nederlando	1980
Engen, Per	Norvegio	1988
Babička, Jaromir	Ĉeĥio	1991
Olsen, Henning	Danio	1995

Honoritoj per FISAIC-medalo		**medalspeco**	
Geroldinger, Johann	Aŭstrio	ora	1967
Hunkeler, Hans	Svislando	bronza	1967
Giessner, Joachim	Germanio	ora	1970
Kruse, Elfriede	Germanio	ora	1975
Bengtsson, Harry	Svedio	bronza	1976
van Leeuwen, Willem	Nederlando	ora	1979
D-ro Bácskai, István	Hungario	ora	1982
Sredić, Gvozden	Jugoslavio	ora	1986
Hartig, Heinz Dieter	Germanio	ora	1988
Robiolle, Pierre	Francio	ora	1994

Honora Patrona Komitato de IFEF			
1970	I.A.Pahin	Francio	Prezidanto de UAICF
	Ceci, Pasquale	Italio	Direktoro de Dopolavoro Ferroviario, Bologna
1972	D-ro inĝ. Azzi, Giordano	Italio	Honora Membro de UEA, prezidanto de Itala Esp.-Federacio
1977	D-rino Boulton, Marjorie	Britio	Universitato Oxford
1987	Inĝ. Rodak, Aleksander	Pollando	Ĉefdirektoro de fervoja direkcio Katowice

Nekrologoj

Apenaŭ tri semajnojn post la 47a IFEF-kongreso la poŝto portis funebran sciigon pri la morto de nia samideano

Géza SZABADOS (1919-1995).

Li estis en 1961 kunfondinto de la Fervojista Fakgrupo en Hódmezövásárhely kune kun sia edzino Gizella kaj la mondvaste konata Lajos KORSÓS. Li estis la motoro de la loka fervojista Esperanto-movado ĝis la lasta tago de sia vivo. Li gvidis kursojn kaj organizis la ĉiusemajnan klubkunvenon de la fakgrupo. daŭre varbis novajn membrojn. Ofte li vizitis IFEF-kongresojn kaj aktive partoprenis tiujn, eĉ la ĉijaran en Pécs.

Profunde ni funebras lin, ni ja perdis tre aktivan kaj diligentan kunlaboranton. gvidanton de la Fervojista Fakgrupo en Hódmezövásárhely.

Sincere ni kondolencas al liaj vidvino Gizella kaj familianoj. Ni konservas lian memoron. Ripozu en eterna paco.

J. Patay

* * *

Kun granda malĝojo ni informas vin, ke la vaste konata veterano

Szilárd BÁLINT (1909-1995)

mortis la 3an de novembro 1995.

Li estiĝis esperantisto en la jaro 1924.

Li agitis multajn gekolegojn por Esperanto. Kiam la hungara politika situacio mildiĝis, li en 1959 troviĝis inter la fondintoj de la fervojista Esperanto-Fakgrupo ĉe la Budapeŝta Fervojdirekcio. Dekomence li estis elektita prezidanto de tiu fakgrupo, kaj li plenumis tiun funkcion ĝis sia pensiiĝo.

Li organizis lingvokursojn kaj mem instruis. Dum multaj jaroj li organizis kaj gvidis tutsemajnan perfektigan kurson por gvidantoj de la landa movado.

Dum la 14a IFEF-kongreso 1962 en Budapest li estis kasisto de LKK; en la 51a UEA-kongreso en 1966 ankaŭ en Budapest li plenumis la direktadon de la ekskursa servo; en la jaro 1974 li estris la loĝigan servon de LKK de Kulturfestivalo en Budapest; en 1983 li estis kunlaboranto de la sekretario de LKK de la 68a UEA-kongreso en Budapest.

Dum multaj jaroj li estis membro de la redakcio de revuoj Hungara Fervojista Mondo kaj Hungara Vivo. Li verkis multajn fakajn kaj literaturajn artikolojn por en- kaj eksterlandaj Esperanto-periodaĵoj.

Szilárd Bálint havis plenan vivon per diligenta faka kaj movada laboro. Li havis akran vidkapablon, organizan talenton, neniam li kaŝis siajn spertojn kaj scion, li ĉiam estis preta distribui tiujn al siaj kunlaborantoj kaj en faka tereno kaj en movada tereno. Pro la morto de Szilárd la hungara fervojista esperantistaro perdis fidelan kolegon, instruiston kaj amikon. Ni konservas lian memoron.

Li ripozu en paco.

J. Patay

* * *

En novembro 1995 ni ricevis la malĝojan sciigon ke

Robert MIKKELSEN (1918-1995)

ne plu estas inter ni.

Jam en 1950 li fariĝis membro de DEFA kaj estis dum multaj jaroj en la estraro de la grupo en Århus. Dum la 10a kaj 25a IFEF-kongresoj li estis gvidanto de Libro-Servo.

Robert Mikkelsen estis dum kelkaj periodoj IFEF-revizoro, kaj en la kongreso en Pécs pasintjare li lastfoje elektiĝis IFEF-revizoro.

Li estis modesta kaj fidela amiko kaj kun granda funebro ni adiaŭas lin.

DEFA

Adresŝanĝoj

La adreso de la sekretario por terminaraj aferoj nun estas:
D-ro **Heinz HOFFMANN**
Finstere Gasse 2
D-01445 Radebeul.

La **deĵoradreso** de la IFEF-kasisto ŝanĝiĝis tiel:
Henning HAUGE
DSB materiel, MR-togsæt,
Brønderslev station.

Amikeco sen landlimoj

Dimanĉe la 10an de septembro 1995 okazis la tradicia supreniro kaj popola festo sur landlima monto Dreiländereck en Karintiaj Alpoj. Sur la pinto de la monto troviĝas landlimoj de tri diversaj landoj kaj de tri diferencaj kulturoj, Aŭstrio (germanoj), Italio (romanoj) kaj Slovenio (slavoj). La dua septembra dimanĉo estas jam dum multaj jaroj kunligita kun solenaĵo, kiam el ĉiuj tri nomitaj landoj alvenas al la supro de la monto miloj da homoj por supre amike renkontadi, babili kaj amuzi sin.

Al la ĉijara renkontiĝo favoris varma suna vetero, kaj sur la montopinto kolektiĝis proksimume 15 mil homoj. La pli aĝaj kaj pli komfortemaj uzis montaran seĝan telferon, la pli junaj kaj pli sportemaj preferis memstare aŭ grupe supreniri la montosupron. Post pli frue forigitaj dratbariloj sur la montosupro okazis popola festo, dum kiu la amuzon prizorgis slovena kapelo kaj kelkaj muzikgrupoj en naciaj kostumoj el ĉiuj tri najbaraj landoj. En konstruitaj aŭ speciale alveturigitaj tien ĉi vendobudoj oni invitis por gustumi, manĝi kaj trinki specialaĵojn de siaj landoj – ekzemple specialan gulaŝon kaj tirolan bieron sur aŭstra flanko, frititajn terpomojn kun aldonaĵoj kaj vinon sur itala kaj freŝe frititajn "ĉevabĉicon" aŭ fiŝojn kaj bongustan prunbrandon sur slovenia parto. Monŝanĝejo tute ne estis bezonata, oni akceptis monon de ĉiuj tri landoj.

Dum la festo tradicie okazas ankaŭ Alp-Adria Esperanto-Renkontiĝo, dum kiu esperantistoj de ĉiuj tri landoj (sed ofte ankaŭ de aliaj) amike renkontiĝas kaj demonstras la facilecon de Esperanto kiel interkomunikilo por homoj de diversaj nacioj kaj lingvogrupoj. Ke Esperanto en tiuj ĉi landoj ne mortas, sed vivas kaj prosperas, atestas intereso de la homoj kaj dekoj eĉ centoj da disdonitaj flugfolioj kaj informlistoj pri Esperanto (en ĉiuj tri lingvoj) kaj kiamaniere oni povas lerni ĝin.

Dum la festo tradicie okazas ankaŭ krozkuro 'Tour 3' ĉirkaŭ la montosupro de la monto Dreiländereck tra ĉiuj tri landoj. Laŭ invito de aŭstraj esperantistoj partoprenis la solenaĵon kaj krozkuron gaste ankaŭ ĉeĥa esperantisto kaj FS-ĈEA-prezidanto Jindřich Tomíšek, kiu kuraĝigata fare de la esperantistoj kaj aliaj spektantoj sukcesis okupi por Esperanto trian lokon inter veteranoj kaj gajni belan memorpokalon. Bona ekzemplo, kiamaniere oni povas propagandi Esperanton dum popola festo kaj inter sportistoj!

-JT-

Kiam metroj fariĝas kilometroj

Inter la du kajoj ĉe la nord-angla fervoja stacidometo Chorley [Ĉoli] ekzistas nur kelkaj metroj ... sed rulseĝuloj kaj aliaj handikapuloj devas submetiĝi al 30kilometra rondvojaĝo por transiri de unu kajo al la alia.

Ne eblas transkajiĝi per la kutima, subtraka tuneleto: ties ŝtupoj – kiel ŝtupoj ĉie – jam delonge malamikiĝas kun rulseĝaj radoj. Kaj la fervoja instanco lastatempe verdiktis, ke estus malpermesate al rulseĝuloj uzi stabanan interkajan transirejon pro timo, ke handikapuloj ne sufiĉe rapide transirus, se alproksimiĝus trajno.

Do la solvo: veturi 15 kilometrojn suden ĝis urbon Bolton; tie iri per lifto de unu kajo al alia; tiam reveni 15kilometrojn norden por finfine atingi la kontraŭan kaj deziratan kajon. Minimuma veturotempo (kun multe da bonŝanco): 45 minutoj.

Sed jen almenaŭ io pri kio jubileti: la rondvojaĝo – por handikapuloj – estas senkosta. Pri kostoj por akompanantoj, tamen, regas embarasa silento.

PPG

(el *MONATO, junio 1995)*

Fervoja farso

La brita fervojo-farso fariĝas ĉiutage pli freneza, pli fantazia. La registaro decidis privatigi la nacian reton kaj disigi ĝin en apartajn kompaniojn – 25 jam ekzistantajn instancojn, kiuj laŭe respondecas pri lokaj aŭ regionaj kliento-servoj (la vorto *pasaĝero* oficiale ne plu uziĝas de la fervojo), plus plurajn aliajn kompaniojn respondecajn pri trako, signaloj, var- kaj poŝtrajnoj, k.s. Celo de la registaro: Kaj pro vendo de ŝtata proprietaĵo ŝveligi naciajn kofrojn kaj – iom pli dubinde – altrendimentigi la fervojon.

Lastatempe tamen reveliĝis, ke post privatigo eblos aĉeti kompletan bileto-gamon nur ĉe 294 el la nunaj ĉ. 2500 stacidomoj. Alivorte: vendiĝos ĉe ĉiuj stacidomoj lokaj, liniaj biletoj, sed nur ĉe ĝenerale la plej grandaj haveblos biletoj por ĉiuj stacidomoj en- kaj (pro la markola tunelo) eksterlandaj. La registaro defendis la decidon, dirante, ke oni devos ŝofori (ne trajni!) nur maksimume unu horon por atingi plene ekipitan stacidoman biletejon.

Jam elspeziĝis ĝis 700 mil pundoj prepare al privatigo. Pliriĉiĝis t.n. konsilistoj, fakuloj – registaraj jesuloj – kiuj jam ĥaosigis la sistemon. Ekzemple: oni veturas per trajno apartenanta al urboserva kompanio X. Sed antaŭa trajno, apartenanta al ekspres-serva kompanio Y paneas kaj malfruigas la alian trajnon. Al kiu plendi? Ĉiu el la 25 kliento-kompanioj starigas propran estraron, burokrataron por i.a. rebati la plendojn; intertempe fervojistoj – mute, senentuziasme akceptante la ŝanĝojn – portas novajn uniformojn kaj la trajnoj laŭkompanie freŝe farbiĝas ... vana, obscena kaj multekosta ŝminkado de kadukiĝinta, preskaŭ pensiiĝinta damo. Mankas rekta investo en trajnojn, trakon ĉar la registaro, sursojle de privatigo, ne deziras ŝuld-ŝarĝi aĉetontojn (kiuj verdire sin montras prudente hezitemaj). Sekve anonciĝis kvarjara frostigo de lokomotivo-, vagono-mendoj ...kaj tuj riveliĝis, ke unu el la nur tri restantaj ĉefaj fervojo-fabrikoj en Britio – en urbo Jorko – post duonjaro fermiĝos (kaj senposteniĝos 700 laboristoj).

Jen jam videblaj konsekvencoj de privatigo, kiu ankoraŭ ne realiĝis. Antaŭvideblas eĉ pli harstarigaj rezultoj: diabla cirklo de prezaltigoj (por subvencii la novajn burokratarojn kaj por financi la iam urĝe bezonatan investadon), fortimigo de klientoj, fermo de linioj, kaj tiam denove prez-altigoj por provi garantii al akciuloj de la novaj kompanioj almenaŭ iom de profito.

Ekzistas du, eventuale tri ebloj elreligi la privatigo-politikon. Unue: investontoj finfine diros al si, ke pli certaj profitoj aliloke troviĝos; ili simple rifuzos investi. Due: la registaro, aŭ principe ties parlamentaj subtenantoj, timos la ĉe-urnan reagon de elektontoj kaj malaprobos la privatigo-leĝaron. Trie: la programo sufiĉe prokrastiĝos, ĝis elektiĝos la nuna opozicio (kies sinteno tamen vid-al-vide al la fervojo, same kiel ties ĝenerala politiko, iom nebulas).

Sed ... se finfine ricevas verdan signalon la nuna privatigo-proponaro, povas esti, ke post dek, dudek jaroj restos en Britio nur urbaj fervojoretoj plus kvar-kvin ĉeflinioj inter Londono kaj urboj, celoj kiaj Edinburgo, Leeds, Manĉestro, Bristolo kaj la markola tunelo. Dume kreskos en Britio aŭto-uzado, poluado kaj spir-, pulmo-malsanoj. Kaj tiel al la venonta jarmilo.

Paul GUBBINS

(el *MONATO*, junio 1995)

Tito - vagonaroj

Ne ĉiuj scias, ke la legenda jugoslava prezidento Josip Broz Tito disponis pri tri vagonaroj. La unua trafikis sur kelkdekkilometra montara tereno de Bosnio en la tempo de partizana milito en la jaroj 1942-1944. Tiu ĉi vagonaro de la legenda gvidanto estis uzata por transporti kaj provizi homojn. Fervojistoj tiam estis unu el la plej multnombraj kaj la plej fidelaj fakgrupoj en la vicoj de la Tito-armeo. El dek mil partizanoj en fervojaj uniformoj duono forpasis dum la milito kontraŭ hitleranoj.

Dua prezidenta vagonaro estis konstruita post fino de la dua mondmilito el salonaj kaj litaj vagonoj de JĴ. En la jaroj 1946-1961 ĝin priservis kvin vaporaj lokomotivoj de tipo 11 konstruitaj en lokomotivfabriko en Budapeŝto. En la jaroj 1946-1948 Hungario transdonis al JĴ enkadre de la militaj reparacioj 50 de tiuj ĉi lokomotivoj (tiam, antaŭ la konflikto Stalin-Tito oni nomis tion *frata helpo*). Tri vaporaj lokomotivoj de tiu ĉi prezidenta trajno staras kiel monumentoj en la fervojaj stacioj en Zagrebo, Beogrado kaj Jesenice.

Tria, la tielnomata 'blua trajno' superis ĉion, kio estis, estas kaj probable estos. Ĝi estis 'donaco de la nacioj' de Jugoslavio al marŝalo Tito, transdonita en majo 1956. Ĝi konsistis el 18 vagonoj konstruitaj kaj ekipitaj en vagonejo Gosa en Smodenrevka-Polanka (Serbio) kaj en vagonriparejo JĴ en Maribor (Slovenio).

Unu salonvagono povis gastigi 118 pasaĝerojn, kaj kuirejo kun 50 glaciŝrankoj povis disponigi 300 manĝaĵojn samtempe. Hotela parto konsistis el 140 litoj. La vagonaron priservis 32 personoj. La prezidento disponis pri salonoj: labora, ripoza kaj dorma, ĉiu iomete diference konstruita, tamen en stilo de la kvindekaj jaroj. Ekipaĵo de la 'blua trajno' estis luksa: ĝi estis inkrustita per ligno, mozaiko, tapetoj, meblita per ekskluzivemaj meblaro kaj molaj tapiŝoj.

De post 1961 la prezidenta vagonaro estis priservata per tri dizelelektraj lokomotivoj, konstruitaj en la usona konzerno *General Motors*. Ili nomiĝis Sutjetka, Kozara kaj Neretva, laŭlokoj, kie okazis gravaj partizanbataloj. La plej multajn oficialajn vizitojn en la patrolando, sed ankaŭ kelkajn eksterlandajn plenumis Tito vojaĝante ĝuste per tiu ĉi 'blua trajno'.

La inaŭgura vojaĝo per tiu ĉi 'donaco de la nacioj' direktiĝis al Svislando. Dum la sekvantaj jaroj la gvidanto de Jugoslavio uzis la trajnon vizitante Francion (1960), Sovetunion (1962), Hungarion (1964 kaj 1976) kaj Aŭstrion (1967). Nuntempe, kiam marŝalo Tito ne plu vivas, daŭras sensenca milito en Bosnio kaj Hercegovino kaj en Kroatio. Nur en stacio de Beogrado staras 'donaco de la nacioj', simbolo de la unuiĝinta Jugoslavio, kies nacioj eble neniam sukcesos forgesi malakordojn por denove unuiĝi. Oni povas aldoni, ke tiun ĉi beogradan simbolon de unueco oni jam proponis vendi. Ĝis nun neniu aĉetanto sin anoncis. Sed ĉu eble morgaŭ?

Esperantigis Jindřich Tomíšek

Pri grandaj rapidoj en Lille

En la tagoj 4a ĝis 6a de oktobro 1995 okazis en Lille (FR) internacia konferenco EURAILSPEED '95 pri grandrapidaj linioj je patroneco de Internacia Fervojunio (UIC) kaj Asocio de la Eŭropa Fervoja Industrio UNIFE. La konferenco en Lille estas jam la dua en la vico; la unua kun tiu ĉi celo okazis en 1992 en Bruselo.

En Lille oni pritraktis ne nur konstruajn aspektojn de fervoja linio kaj kvalito de relveturiloj, sed ankaŭ financadon kaj precipe harmoniigon de la teknikaj normoj de la unuopaj ŝtatoj kaj fervojaj administracioj. Al la konferenco apartenis ankaŭ ekspozicio de la sep grandrapidaj unuoj en la stacio Lille Flandre, kaj en *Granda Palaco*, kie EURAILSPEED '95 okazis, ia 'foiro' de firmaoj kaj fervojaj administracioj lige kun la problemaro de la evoluo de reltrafiko.

J. Tomíšek

INTERNACIA FERVOJISTO
1996.1
48a eldonjaro

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

Redakcio:
Erna Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso +45 98 80 15 99.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

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

Kasisto:
Henning Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso 45 98 80 15 99.

Dana poŝtĉekkonto:
1 25 80 36, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev
(pagante per poŝtĉekkonto el eksterlando aldonu 15 DKK por poŝtelspezoj).

Dana bankkonto:
3717 034856, Den Danske Bank, 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.

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos meze de marto: 25.02.1996

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S

Poŝta reklamstampo

esperanto

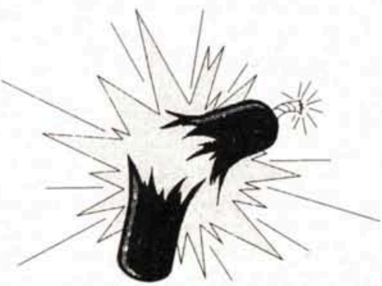
- et mellemfolkeligt sprog

Dum kelkaj periodoj en 1995 diversaj danaj poŝtcentroj uzis reklamstampilon kun la teksto 'ESPERANTO – et mellemfolkeligt sprog' (interpopola lingvo), kaj ankaŭ en 1996 oni uzos ĝin sinsekve en kvin lokoj de po 5-7 semajnoj.

La stampo estos akirebla per sendo de adresita koverto kaj internacia respondkupono al

Esperanto-Unuiĝo de Naestved,
Fyrrevaenget 4,
DK-4700 Naestved.

La periodoj estos: 22.01.-23.02.,11.3.-19.04., 13.05.-21.06., 15.07.-30.08. kaj 23.09.-01.11.



Ni deziras al ĉiuj legantoj feliĉan novan jaron !