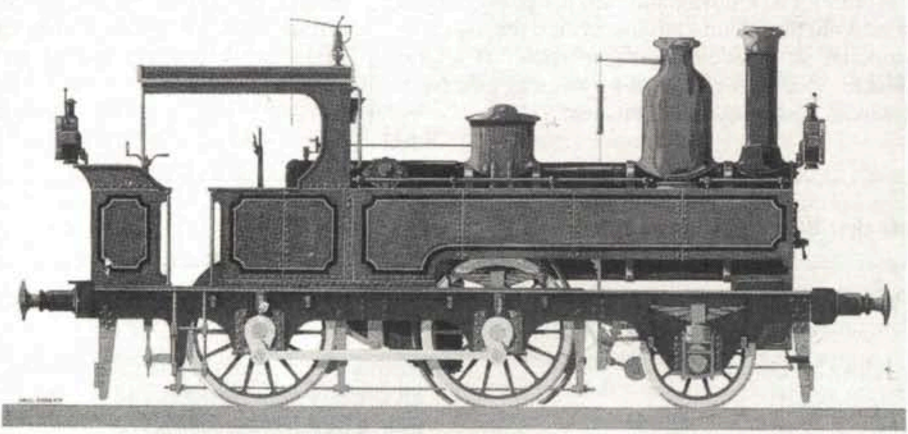
INTERNACIA FERVOJISTO

1997 · 1



Pri la lingva nivelo de IF

Neniam ni sukcesos akiri la plenan regon de la lingvo. Same ankaŭ ne povas la nacilingvaj periodaĵoj. Sed feliĉe ekzistas inter niaj legantoj homoj, kiuj agas en la tereno perfektigi nin.

Ni do enkondukas kolumnon pri eraroj kaj dubaĵoj, precipe prifakaj.

Pri n-ro 1996.6 temas pri jenoj:

Sur paĝo 88, unua kolumno ni skribas pri 'magnetglita relvojo'. La Faka Komisiono de IFEF (FK) proponas 'magnetrelvojo' – eventuale 'magnetvojo' (findecido ankoraŭ ne ekzistas) – , ĉar 'glita' estas superflua: 'magnet*rada*' ne ekzistas.

En la sama artikolo ni parolas pri 'feripakaĵo' (feliĉe ĝuste tiel, do inter citiloj) kaj klubvagonoj. La esprimo 'pakaĵo' supozeble estas rekonebla al plej multaj okcidenteŭropanoj, ĉar plej diversaj firmaoj ofertas ĉion inkluzivitan rilate al la varo. En nia kazo do 'feripakaĵo' estas oferto pri transporto de hejmo al ferioloko kaj reen, loĝloko dum la ferio, eventuale ankaŭ dumferiaj ekskursoj ktp. Sed ĉu alia esprimo estas pli taŭga, ni ne scias. Proponoj estas bonvenaj.

La esprimo 't.n. klubvagonoj' laŭ nia opinio taŭgas, ĉar la artikolo pli-malpli klarigas, pri kio temas, kaj ĉu ĝi sinonimas al 'porsocieta pasaĝervagono' (FT 988), ni pridubas, kvankam ĝi sendube estas speco de tia.

Konklude: komentoj estas bonvenaj.

Red.

Junulara Fonduso

La celo de la fonduso estas subteni partoprenadon de gejunuloj en Esperanto-aranĝoj, ĉu kongresoj, ĉu skisemajnoj, ĉu kursoj. Oni ĉiam povas peti subtenon, kaj la estraro juĝas la taŭgecon de la petoj. Ĉe la jarŝanĝo 1995-96 la saldo de la fonduso estis 791,90, kaj tio ja ne estas multe, sed kiam mi skribis en IF pri tio, jam kelkaj reagis. Mi ricevis de:

DEFA	2000,00 DKK
Ges-roj Loisel, Francio,	250,00 DKK
La DEFA-grupo en Århus	2000,00 DKK

Krome la kolektado de moneroj donis profiton al la fonduso de proksimume 500,00 DKK, kvankam kelkaj estas uzeblaj nur en la koncernaj landoj. Tamen tio estas kontentiga rezulto, pro kio mi en la nomo de la estraro tre kore dankas. La preciza saldo de la fonduso aperos en la jarkalkulo 1996.

La kasisto

Frontpaĝo: Belga lokomotivo tipo 5 – 1880 – 31,1 t – 70 km/h.

Enhavo

Pri la lingva nivelo de IF *2*
Junulara Fonduso *2*
49a IFK *3*
Antaŭkongreso en Ĉeĥio *5*
Honoritoj *6*
Kongresproponoj por la 49a IFK *7*
Konkurenco sur la 'propraj' fervojaj linioj *8*
Karesnomoj en E. de japanaj stacidomoj *9*
Vychylovka *10*
GEFA informas *10*
Resumoj de prelegoj dum la faka kunveno en la Unua Azia Kongreso de E.
a) 21a jarcento kaj ĉina fervojo *11*
b) Nova Nord-Suda Arterio en Ĉinio *12*
Niaj jarkunvenoj *13*
Relvoja gardistdomo en fervojmuzeo *14*
Kleriga enciklopedio *14*
Zamenhoffesto en Vieno *15*
Fervoja antologio *16*
Internacia koresponda lingvokurso *16*

49a Kongreso de Internacia Fervojista Esperanto Federacio (IFEF)
10a-17a de majo 1997 Košice, Slovakio

Adreso:	Inĝ. Magdaléna FEIFIČOVÁ A. Bernoláka 25/5, SK-01001 Žilina
Bankkonto:	40934040/7500, SWIFT: CEKOSKBX ZIL ČSOB, Legionárska 1, SK-01001 Žilina Inĝ. Magdaléna FEIFIČOVÁ, A. Bernoláka 25/5, SK-01001 Žilina
Poŝtkonto:	064274-0014240-005/6500, Poštová banka, P.O.Box B-113, SK-01203-Žilina Inĝ. Magdaléna FEIFIČOVÁ, A. Bernoláka 25/5, SK-01001 Žilina
Kongresejo:	Dom umenia (Domo de Arto) kaj hotelo SLOVAN

Iom pri la postkongreso

Post la fino de la IFK en Košice la partoprenantoj de la postkongreso forlasos la kongresurbon sabaton la 17an de majo 1997 matene per speciala aŭtobuso en direkto al la Tatroamontaro. Tio estos starto al semajno kun belegaj vidindaĵoj kaj travivaĵoj.

Jam survoje ni vizitos la grandiozan Spišský-kastelon. Ĝi jam en la 12a jarcento havis gravan taskon: gardi la proksiman limon kun Pollando kaj ŝirmi sekcion de la komerca vojo inter Mediteraneo kaj Balta Maro. Ĝi ampleksas la imponan areon de preskaŭ kvar hektaroj, en la jaro 1993 estis envicigita en liston de Monda Kultura Heredaĵo de UNESCO kaj en la jaro 1994 nomita Kastelo de Paco.

Post bona tagmanĝo en urbo Levoča [Levoĉa], nomata ankaŭ slovaka Norimberko, ni trarigardos vidindan urban kernon kun granda gotika preĝejo. Ĝi estas fama ĉefe pere de la plej alta gotika altaro de la mondo, produktita en metiejo de mastro Paŭlo el Levoča.

Fine ni atingos tatroan domgrupon Tatranská Lomnica (850 m super la maro). Por la postkongresa restado ni en lasta momento sukcesis kontrakti favorprezan loĝigon en jus finrekonstruita ĉarma hoteleto Wili-Družba [Vili-Druĵba]. En ĉi tristela hotelo (unua kategorio) el la ĉambroj kun bankuvo aŭ duŝo kaj necesejo oni vidas panoramon de tatroaj montopintoj. Allogas ankaŭ stila kabana manĝoĉambro, kie la partoprenantoj travivos kelkajn vesperojn kun allogaj programeroj.

El la ekskursa programo ni menciu:

- Busa ekskurso tra Nízke Tatry (Malaltaj Tatroj) al Čierny Balog, kie ni veturos per nostalgia vaportrajno
- Veturado per t.n. Tatroa tramo (Tatroa elektra fervojo) kun sekva migrado laŭ agrabla arbara vojeto al Popradské-lago (1500 m super la maro), situanta en altvalo enmeze de krutaj montegoj. Apud ĝi ni vizitos meze en arbara deklivo situantan unikan simbolan tombejon memore al montgrimpintoj el multaj landoj, kiuj pro akcidento perdis la vivon en la montoj. Tiun tagon ni finos en Štrbské pleso, belega konata lago en ŝatata turisma regiono. La turismo-emuloj, kiuj kunhavos bonajn firmajn ŝuojn, povos eĉ rekte de Popradské atingi Štrbske lagon laŭ signita turisma vojo (proksimume unu kaj duonhora promeno). Memkompreneble la aliaj veturos per la Tatroa tramo.
- Fervojistoj certe ĝuos veturadon per pend-

telferoj rekonstruitaj antaŭ kelkaj jaroj al la plej proksima montopinto Lomnický štít (2632 m super la maro), de kie eblos ĝui mirinde belan rondrigardon al la ĉirkaŭaj montegoj kaj al la suda ebenaĵo. Allogos certe ankaŭ la observatorio, situanta surpinte. Certe restos ankaŭ tempo por viziti lokan Muzeon de Tatroa Nacia Parko TANAP

- Busa ekskurso gvidos al Červený Kláštor (Ruĝa Monaĥejo) ĉe la pola limo kun vizito en interesa muzeo. De tie ni veturos sur la limrivero Dunajec per flosoj, akompanataj de folklora ensemblo, inter altaj krutaj rokoj ĝis la loko, kie la rivero transfluas la polan limon. Fine de la veturado ni ĝuos agrablan manĝadon ĉe bivakfajro.
- Ankaŭ per piedoj ni esploros la Tatroan montaron. Ni preterpasos dum proksimume duhora arbara promeno belajn akvofalojn por atingi Hrebienok kaj ties kabanon Bilíkova chata kun proksima Obrovský vodopád (Grandega akvofalo). Reveno per ŝnurega telfero al Starý Smokovec, de tie hejmenveturado per tatroa tramo.
- Ne lastaloke estas alloga busa ekskurso al belega kastelo Stará Ľubovňa [Stara Ljubovnja] kun ĝia vidindega subĉiela muzeo kun slovakaj vilaĝaj domoj kaj valora ligna preĝejo.

Sabaton, post vendreda adiaŭa vespero, oni veturos hejmen. Buse ni translokiĝos al Poprad, de kie ekzistas rektaj trajnoj al Prago kaj Děčin en Ĉeĥa Respubliko aŭ al Bratislava. Eblas ankaŭ preni rektajn lit- kaj kuŝvagonojn. Eblas ankaŭ esplori ĉe viaj hejmaj flugkompanioj veturadon per aviadiloj al flughaveno en Poprad.

Iom pri vidindaĵoj en Košice kaj ties ĉirkaŭaĵo

Rekte en Košice:

- Orientslovakia Muzeo kun siaj ekspoziciaĵoj
- Orientslovakia Teknika Muzeo
- Košicea Botanika Ĝardeno
- Košicea Zoologia Ĝardeno

Vidindaĵoj en la proksimeco de Košice

- **Herľany** [Herljany]: Malvarmakva gejsero – eŭropa raraĵo, similaj gejseroj ekzistas nur en Islando. El terprofundo de 351 m ŝprucas akvo en alteco de 20-30 m en periodo de 32-34 horoj dum 25-30 minutoj.
- **Jasov**: Monaĥejo el la 18a jarcento kun riĉa arkivo kaj impresa biblioteko estas nacia kultura memoraĵo. Al la monaĥejo apartenas baroka preĝejo kun belegaj altaraj bildoj kaj barokdevenaj murpentraĵoj
- **Groto Jasov**: La grota sistemo havas kvin etaĝojn kaj longas 1815 m, el kiuj por vizitantoj estas atingeblaj 655 metroj. La groton kreis rivereto Bodva. La groto estis la unua en Slovakio alirebligita al vizitantoj jam en la jaro 1843.
- **Medzev**: Malnovepoka urbeto, kiun koloniigis germanaj enloĝantoj. Famigita per produktado de feraj iloj fare de forĝistoj, kiuj eluzadis akvajn martelejojn sur la rivero Bodva. Tiuj ĝis nun ekzistantaj estas konservitaj kiel teknikaj memoraĵoj.
- **Banloko Štós** [Ŝtos]: Ties lokigo enmeze de foliaj kaj koniferaj arbaroj donas bonegajn kondiĉojn por kuracado de malsanoj de supraj spirvojoj.
- **Zádiel**: Ŝtata naturrezervejo Zádiel-valo disvastiĝanta sur areo de 199 ha, enhavas unu el la plej belaj kanjonoj de la lando, longan 4 km kaj kelkloke profundan eĉ 350 m. Plej allogas atentemon 108 m alta piramida rokego, t.n. Sukerkonuso.

Antaŭkongreso en Ĉeĥio antaŭ la 49a IFK

okazos en la tagoj 6a ĝis 9a de majo 1997 en Moravia Slovakio kaj Bratislava, la ĉefurbo de Slovaka respubliko.

Moravia Slovakio estas regiono en la sudorienta parto de Ĉeĥa respubliko, regiono ne nur de bonaj vinoj kaj gastronomio, sed ankaŭ de kulturmemoraĵoj kaj lokoj tre allogaj por vizito. Ĝia teritorio situas en valo de la rivero *Morava*, sudokcidente limigita per montetaro *Chřiby* [ĥrĵibi] kaj oriente de montetaro *Bílé Karpaty*.

La antaŭkongresa loko estas tre facile atingebla per trajno, ĉar ekzistas rektaj vagonoj el Malmö, Berlino, Prago kaj Vieno al la rapidtrajna stacidomo Břeclav, kie haltas ankaŭ EC- kaj IC-trajnoj, ekzemple *Csárdás, Smetana, Mathis Cervinus*. El Břeclav al Hodonín, kie ni loĝas en hotelo *Panon*, estas 20minuta trajnvojaĝo.

El la programo ni menciu:

Marde 06.05.1997: Post enloĝigo en la hotelo tagmanĝo, kiun sekvas pieda urbovizito. Antaŭvespera veturado per buso al urbeto Čejč, kie ni ĝuos vespermanĝon kun programo en vinkelo.

Merkrede 07.05.1997: Perbusa tuttaga pilgrimado tra la regiono de Jan Ámos Komenský. Ni vizitos la urbojn Uherský Brod kaj Uherské Hradiště. Post tagmanĝo ni vizitos la plej malnovan kaj la plej grandan burgon en Moravio, la burgon Buchlov. Vespermanĝo en proksima restoracio.

Ĵaŭde 08.05.1996: La dua tuttaga perbusa ekskurso gvidos nin tra la regiono Moravia Slovakio kaj al ĝia 'ĉefurbo' Kyjov. Vizito en la urbeto Čejkovice, kie ni tagmanĝos en vinejo. Posttagmeze vizito de la baroka kastelo Milotice kaj urbovizito en Kyjov. Adiaŭa vespermanĝo en la renesanca urbodomo, en tipa vinejo.

Vendrede 09.05.1997: Forveturo per rapidtrajno al la kongreslando, al la ĉefurbo de Slovaka Respubliko, Bratislava, kie okazas urbovizito. Post tagmanĝo ni vizitos la ĉirkaŭaĵon de Bratislava. Vespermanĝo en tipa slovaka vinkelo apud Bratislava. Forveturo per nokta rapidtrajno en litvagono al la kongresurbo Košice.

Kotizo por la kvartaga aranĝo kaj restado en dulita hotela ĉambro (inkluzive tranoktadon kun matenmanĝoj, ekskursojn, tag- kaj vespermanĝojn, ceterajn programojn), sed sen vojaĝ- kaj sanasekuro estas por unu persono:

3 personoj en 3lita ĉambro	po 310 DEM
2 personoj en 2lita ĉambro	po 350 DEM
1 persono en unulita ĉambro	400 DEM

Ladislav Láni, CK Moravie,
Náves svobody 14, CZ-783 71 Olomouc.
Telefakso: 0042-68-33014
Konto: ČSOB Olomouc,
SWIFT CEKOCZPP OLO
8010-0809107603/0300.

Ladislav Láni

Lingva miskompreno

Kiam la unuaj eŭropanoj atingis Aŭstralion, ili vidis strangan beston. Kvankam kvarpieda tiu besto marŝis per du gamboj. Antaŭ sia ventro ĝi havis sakon kiel poŝo. En tiu sako sidis malgranda ido.

– Kio estas tio? demandis la eŭropanoj la nigrajn loĝantojn de la insula kontinento.

– Kan-gu-ru, estis la respondo.

Kaj de tiam oni nomas tiun specon de sovaĝa besto *Kanguruo*.

Pasis kelkaj jaroj. La eŭropanoj lernis la lingvon de la aŭstralianoj, kaj tiam ili eksciis, ke 'kanguru' en ilia lingvo signifas: 'mi ne komprenas'.

Stefan

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 honoraj prezidantoj kaj membroj, honoritoj per FISAIC-medalo kaj membroj de la Honora Patrona Komitato de IFEF:

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

Honoraj membroj		
Gimelli, Germano	Italio	1977
Kruse, Elfriede	FR Germanio	1980
van Leeuwen, Willem	Nederlando	1980
Engen, Per	Norvegio	1988
Babička, Jaromir	Ĉeĥo-Slovakio	1991
Olsen, Henning	Danio	1995
Barnickel, Wilhelm	Germanio	1996

Honoritoj per FISAIC-medalo		**medalspeco**	
Geroldinger, Johann	Aŭstrio	ora	1967
Hunkeler, Hans	Svislando	bronza	1967
Giessner, Joachim	FR Germanio	ora	1970
Kruse, Elfriede	FR Germanio	ora	1975
Bengtsson, Harry	Svedio	bronza	1976
van Leeuwen, Willem	Nederlando	ora	1979
Sredić, Gvozden	Jugoslavio	ora	1986
Hartig, Heinz Dieter	FR Germanio	ora	1988
Robiolle, Pierre	Francio	ora	1994
Hauge, Henning	Danio	ora	1996

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

Kongresproponoj por la 49a IFK

Kongrespropono n-ro 1

Statuto kaj regularoj, paĝo 7, ĉapitro III. KOMITATO, § 12, Konsisto kaj elektoj. Ĝenerala Regularo § 12.

FFEA pere de sia prezidanto Jean RIPOCHE proponas ŝanĝi la Al 1) a) laŭ jena adaptiĝo:

> 'La minimuma nombro de asociaj membroj, rajtiganta havi komitatanon, estas *dekkvin*. Landa asocio kun *15 ĝis 100* membroj delegas unu komitatanon kaj unu plian por ĉiu komencita *cent*, maksimume ses komitatanojn.'

Komentario

Por sekvi la ĝeneralan evoluon de la asociaj membroj de nia Federacio, FFEA konsideras:

- ke venonte malmulte da landoj rajtos havi du komitatanojn;
- ke tiu situacio malhelpos la reprezentadon kaj la debatojn sine de IFEF.

Kongrespropono n-ro 2

Statuto kaj regularoj, paĝo 10, ĉapitro IV. ESTRARO, § 18 Elektoj, Ĝenerala Regularo § 18.

BEFA pere de sia prezidanto Lucien DE SUTTER proponas:

kompletigi la § 18 per la sekvanta frazo:

> 'La kandidato(j) devas esti aktiva(j) aŭ emerita(j) **fervojisto**(j).'

Komentario

1. La landaj FISAIC-sekcioj ne komprenus ke ne-fervojisto(j) aŭ eksfervojisto(j) estus estrarano(j) de **fervojista** federacio.
2. Kiajn rilatojn ne-fervojisto(j) aŭ eks-fervojisto(j) povas havi kun la landaj fervojaj instancoj?
3. Kiajn rilatojn ne-fervojisto(j) aŭ eks-fervojisto(j) povas havi kun la landaj fervojistaj sindikatoj?
4. Ne-fervojisto(j) aŭ eks-fervojisto(j) ne (plu) havas naciajn aŭ internaciajn senpagajn fervojajn biletojn, nek internacian legitimilon (FIP-karton).
   Tio signifas, ke frue/malfrue tiu(j) kandidato(j) bezonos kroman kompenson ĉu de la landa asocio, ĉu de IFEF. Sekve plialtiĝo de la elspezoj, do plialtiĝo de la membrokotizo kaj finfine perdo de membroj.

Kompilis la ĉefkomitatano
Lucien de Sutter

Fervoja trafiko kreskos

Eŭropaj agantoj respondecaj pri fervoja trafiko prezentas fervojojn, precipe ties grandrapidajn liniojn, kiel dominan modelon de la trafiko por la venonta jarcento, kio kaŭzas energiajn reagojn de iliaj kontraŭuloj agantaj en la aviada industrio.

Montriĝas, ke la eŭropa aviada industrio estas preta akcepti grandrapidan fervojan trafikon kiel konkuranton, sed montras tamen al la altaj financaj dotaĵoj al la fervoja infrastrukturo, precipe kompare al la financa memstareco de la flughavenoj.

Estroj de la entreprenoj fabrikantaj fervojan teknikon asertas, ke malpli grandaj distancoj, sur kiuj vojaĝantoj preferas uzi grandrapidan fervojon, estas distancoj ĝis 900 kilometroj. Se temas pri investoj, 0,85% da enlanda produktaĵo estas uzata por financi trafikajn projektojn. Al tiu ĉi meznombro malantaŭas ekzemple Svedio kaj Anglujo.

Esperantigis J. Tomíšek

Konkurenco sur la 'propraj' fervojaj linioj

Laŭ konvencio de Eŭropa Unio konkurenco eblu ankaŭ sur la fervojoj. Kial nur unu kompanio utiligu la nacian fervojan reton? Do, ĉiu privata entrepreno povos ekspluati trajnservojn sur la fervoja reto. Vidu la ĥaoson en Britio! Ne, mi parolu nur pri Nederlando. Ankaŭ la nederlanda ŝtato ebligas la konkurencon: NS (Nederlanda Fervojo) ne plu havu la monopolon. Por eviti nedezirindajn situaciojn kreiĝis aparta (ŝtata)-instanco por 'dividi la kapaciton de la fervoja reto'.

Verŝajne NS – kaj multaj aliaj – opiniis, ke ankoraŭ dum multaj jaroj ĝi (NS) estos la ununura ekspluatanto, kvankam kelkaj aŭtobusentreprenistoj jam diris, ke ili interesiĝos, kaze ke NS rezignos la ekspluatadon de kelkaj t.n. nerenteblaj linioj. Sed antaŭ kelkaj monatoj interesiĝonto prezentiĝis. Li estas ekspluatanto de rondveturado per boatoj en la kanaletoj kaj havenoj de Amsterdam kaj volas (krome) ekspluati trajnservon de Amsterdam al IJmuiden. Rimarkinde estas, ke IJmuiden situas ĉe fervoja linio, kiu estas fermita ek de la jaro 1983. IJmuiden estas la antaŭhaveno de Amsterdam, ĉar ĉi tie la Norda-Maro-kanalo atingas la Nordan Maron. Krome IJmuiden estas fiŝkaptisthaveno kaj dum multaj jaroj la perfervoja transporto de marfiŝoj al diversaj eŭropaj urboj estis interesega. La ŝarĝaŭtomobiloj transprenis tiun transporton. La pasaĝertrafiko al la finstacio IJmuiden ne estis sufiĉe interesa, kaj en la jaro 1983 NS fermis la sep km longan branĉlinion Santpoort-IJmuiden (vidu desegnaĵon). Oni forigis la signal-instalaĵojn, la katenarion kaj unu trakon. Restis unutraka traceo.

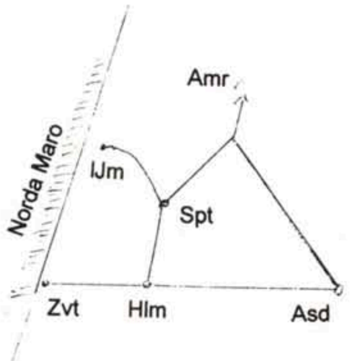
Dum la lastaj jaroj IJmuiden akiris iom pli da intereso kiel banloko (sabla plaĝo ĉe la maro), sed la (eks-)stacidomo situas tre malfavore pri tiu plaĝo. Funkcias bonaj aŭtobusservoj inter Haarlem kaj IJmuiden. NS nepre ne havis (kaj havas) intereson por rekomenci la ekspluaton sur ĉi tiu linio.

Sed nun anoncis sin la firmao *Lovers*. Ĝi akiris la bezonatajn permesojn kaj pagis al la ŝtato por la uzado de la infrastrukturo. NS estas devigata kunlabori, ĉar la trajno de *Lovers* veturas kune kun NS sur la linio Amsterdam – Haarlem – Santpoort (23 km).

Ĉar la firmao *Lovers* posedas nur ŝipojn, ĝi devas lui (eble poste aĉeti) veturilaron ĉe konkurencaj (?) kompanioj. Bezone de ĝia unua sezono ĝi luis du dizellokomotivojn de NS-Cargo kaj kelkajn malmodernajn pasaĝervagonojn de NMBS/SNCB. Sur la linio Amsterdam – Haarlem la trajno kun la nomo *Kennemerland-Ekspreso* estas vere muzea trajno. La tuta veturo (proksimume 30 km) daŭras 45 minutojn precipe pro la parto Santpoort – IJmuiden, sur kiu mankas ĉia signalado.

Por atingi la plaĝon aldona veturo per aŭtobuso de tri kilometroj necesas. Ek de la 11a de aŭgusto la trajno veturas dufoje (dimanĉe kvarfoje) ĉiutage. Vera rivalo por NS la nova trajno certe ne estos. Malgraŭ malaltaj tarifoj: inter Amsterdam kaj Haarlem simple la kapacito ne sufiĉas. Kompreneble ĝi funkcias nur dum la somera sezono. Tamen la fenomeno mem povus signifi: atentu, konkurenco sur la propraj linioj.

Wim van Leeuwen



Asd = Amsterdam C.S
Hlm = Haarlem
Zvt = Zandvoort
Spt = Santpoort
IJm = IJmuiden
Amr = Alkmaar

Karesnomoj en Esperanto de japanaj stacidomoj

De NOBUKE Naosuke (JP)

Antaŭ la Unua Azia Kongreso de Esperanto (22a-25a de aŭgusto 1996 en Ŝanhajo, Ĉinio) s-ro LI Sen skribis al mi, ke mi parolu iom pri japanaj fervojoj. Do, jen mi raportas pri novaĵo interesa, precipe por fervojistaj esperantistoj.

En la 1-a de marto 1995, okaze de la malfermo de la oficejo por la linio *Kamaisi*, orientjapanaj fervojoj – unu el la privatigitaj ŝtatfervojoj, grupe nomitaj JR angle – decidis karesnomi la linion en la nordorienta regiono *Sonĝlinio galaksia* laŭ la novelo *Nokto de la galaksia fervojo* de Miyazawa Kenji, kiu famiĝis en la monda Esperantio post la eldono de la majstra traduko de Konisi Gaku.

La regiono estas la naskiĝloko de la poeto, kaj tiu ĉi jaro estas la centjara datreveno de la naskiĝo de la poeto. La kompanio eĉ instalis en ĉiu stacidomo, entute 29 stacioj, tabulon indikantan ties Esperantan karesnomon kune kun japana traduko apud la oficiala japana nomo, sur malnovstila semaforo. Konsilis pri la traduko Esperanto-societo de Ihatovo, estrata de Satoo Syouiti, profesoro pri la angla ĉe kolegio, kie la regula studfakaro inkluzivas Esperanton.

En la 1-a de marto 1996, okaze de la unujara datreveno de la oficejo por la linio, oni okazigis memorigan ceremonion, kaj la oficejestro petis profesoron Satoo Syouti partopreni la ceremonion kaj preni la taskon de honora staciestro unutaga. Profesoro Satoo Syouti, vestita per la uniformo kaj kepo de staciestro, donis instrukcion al la stacideĵorantoj kaj ankaŭ parolis pri Esperanto kaj la poeto Miyazawa Kenji. La poeto lernis Esperanton dum kelke da tempo, kaj en liaj verkoj troviĝas ne malmultaj vortoj prenitaj el Esperanto.

Ni scias, ke en aliaj landoj troviĝas stratoj kaj placoj nomitaj laŭ Zamenhof kaj Esperanto. Sed ŝajnas al mi, ke ĉi-tiea karesnomiĝo per Esperanto al ĉiuj stacioj, entute 29 stacioj por unu linio, estas tre malofta kaj ne trovebla aliloke.

Ĉielarko 虹	Cervodanco cervo(鹿)danco(踊り)
La Marbordo maro(海)bordo(岸)	Monta Dio 山の 神
Stelaro stelo(星)dro(集結)	Montopasejo monto(山)pasejo(道)
Luna Nokto 月 夜	Kaverno 洞窟
Brila Rivero 光る 川	Minaĵo 鉱石
Ĉeriz - arboj 桜 樹木	Cervoj 鹿
Fervojponto fervojo(鉄道)ponto(橋)	La Suda Kruco 南 十字
Galaksia Kajo 銀河 プラットホーム	Verda Vento 緑 風
Glanoj どんぐり	La Oceano 太洋
Lakta Vojo 天の川	Fiŝhaveno fiŝo(魚)haveno(港)
Akvorado akvo(水)rado(車輪)	Plaĝo 砂浜
Farmista Domo 農民 家	Lumoturo lumo(光)turo(塔)
Teksilo 機織り機	Reĝolando reĝo(王)lando(国土)
Folkloro 民話	Ondokrestoj ondo(白波)krestoj(頭の)
Kapao カッパ	

Vychylovka

En norda Slovakio proksime de la limstacio al Ĉeĥio Čadca [Ĉadca] troviĝas io, kio povas allogi fervojistojn.

Rande de la vilaĝo Stará Bystrica troviĝas Muzeo de Kysucea Vilaĝo en Vychylovka [Viĥilovka]. Ĝi klopodas rekonstrui vivmedion kaj prezenti la vivon kaj kulturon de la vilaĝanoj en la regiono de Kysuce en la periodo de dua duono de la 19a kaj komenco de la 20a jarcentoj.

Ĉi tien estis translokigitaj precipe arkitekturaĵoj el la vilaĝoj, kiuj iam troviĝis surloke de la nuna akvobarajo Nová Bystrica. Oni ĉi tie povas vidi loĝdomojn, grenprovizejojn, stalojn, somerajn paŝtistejojn. Mankas nek kapeleto, nek trinkejo. La muzeo eĉ regule preparas dimanĉajn prezentaĵojn de tradiciaj produktteknikoj kaj de familia, laŭkalendara kaj labora kutimoj el ĉi tiu regiono.

Sed la fervojistojn allogas alio: unika mallarĝŝpura arbara fervojo kun retroveturejoj, kiu komence de nia jarcento servis por transporto de ekspluatitaj arbotrunkoj al la ĉefa fervoja reto. Laŭdire simila teknika solvo de altecdiferenco ekzistas nun nur en Peruaj Andoj!

La linio de Kysucea-Oravaa Arbara Fervojo kun ŝpuro de 760 mm fondiĝis en la jaro 1926, do ĝi pasintjare festis sian sepdekon! Ĝi kunligis arbaran fervojon en la regiono Orava kun arbara fervojo en la regiono Kysuce, kiu situis inter vapora segejo en Oščadnica [Oŝĉadnica] kaj la valo Chmúra [Ĥmura], ĝuste per alkonstruita parto inter Chmúra kaj Erdútka. La flugdistanco inter tiuj du estas 1500 m, sed la altecdiferenco en tiu malgranda distanco estas 217,69 m! La projektanto venkis ĝin per tri retroveturejoj, kie suprenveturanta trajno devas enveturi en kaptrakon kaj halti. Poste ĝi veturas reen tra branĉtrako kun du trakforkoj al alia kaptrako, el kiu ĝi daŭrigas la veturadon en la sama direkto kiel antaŭe, sed kelkajn metrojn pli alte. Ankaŭ la stacioj en Chmúra kaj pasejo Beskyd estis retroveturejaj. La tuta longeco de ĉi tiu kunliga linio estis kune kun retroveturejoj 10,5 kilometroj. La ekspluatado de ĉi tiu arbara fervojo oficiale finiĝis fine de la jaro 1971. La parto inter Chmúra kaj Tanečník [Taneĉnik] kun retroveturejo estis enskribita en ŝtatan liston de kulturaj memoraĵoj de tiama Ĉeĥoslovaka Socialisma Respubliko. Post la malfermo de la subĉiela muzeo en la jaro 1981 rekonstruita parto de la linio inter domgrupo Kubátkovia en la vilaĝo Vychylovka kaj la valo Chmúra proksimume tri kilometrojn longa kreas Historian Arbaran Fervojon, uzatan por veturigado de vizitantoj de la muzeo en panoramovagono. Ĝi antaŭ ses jaroj estis deklarita nacia kultura memoraĵo.

Sur la linio iam veturadis vaporlokomotivoj kun turntrabaj varvagonoj servantaj por transporto de longaj arbotrunkoj. Ĝis nuntempe restis kaj veturigas la vizitantojn de la muzeo vapora lokomotivo numero U 45.903, produktita en la jaro 1916 pere de firmao MÁV en Budapeŝto. Ĉijare ĝi en plena vapora sano eniras sian okdekunuan jaron

FEJFI

GEFA informas

Ne plu deĵora poŝto! Ekde la unua de januaro 1997 ne plu eblos uzi ĉe la Germana Fervojo (DB) deĵoran poŝton. Sekve ni ne plu rajtos forsendi nian organon *Fervoja Esperantisto* aŭ aliajn sendaĵojn (ekz. IF-on) nek ricevi ion ajn. Nur ankoraŭ eblos sendaĵoj per la oficiala poŝto.

Resumoj de prelegoj

faritaj dum la faka kunveno de fervojistoj en la Unua Azia Kongreso de Esperanto

21-a jarcento kaj ĉina fervojo

Li Sen
prezidanto de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

La unua fervojo en Ĉinio estis konstruita en 1876. Ĝi estis konstruita de Britio kaj estis mallarĝŝpura 15 km longa. Sed la loĝantoj ne ŝatis tiun fervojon, kaj tial la Qing-dinastio aĉetis kaj malkonstruis ĝin jam en 1877.

La unua fervojo konstruita de Ĉinio mem estis la linio Tangshan-Xugezhuang, kiu estis normalŝpura kaj 10 km longa. Konstrujaro 1881.

De 1881 ĝis 1949 (la fondiĝjaro de Nov-Ĉinio) konstruiĝis entute 22.000 km da fervojo.

Ĉe la fino de la 8a kvinjarplano (fino de 1995) 55.700 km da fervojo servas al la trafiko, 18 % (10.000 km) estas elektrizitaj, 29% (16.600 km) estas dutrakaj.

En Ĉinio estas ĉe la fino de 1995 entute 60.000 km de fervojo inkluzive regionaj kaj privataj linioj.

La 8a kvinjara plano estis la plej sukcesa inter la kvinjaraj planoj. Dum la periodo la trafiko kreskis per 20 % kompare kun la 7a kvinjara plano.

Dum la 8a kvinjara plano la investoj en infrastrukturo estis 150 miliardoj de juanoj, kio estas preskaŭ la duoblo de tiu en la 7a kvinjara plano.

La plej longa finkonstruita fervojlinio dum la 8a Kvinjarplano estas la Beijing-Kowloon Fervojo longa 2536 km.

La ĉeflinio estas 2381 km kaj situas inter la linioj Beijing-Ŝanghajo kaj Beijing-Gurangzhou.

La fervojo etendiĝis okcidenten kaj en 1992 ĝi kunligiĝis kun tiu de la eks-sovetia ĉe Alataŭ-pasejo, kaj tiel ekfunkciis la dua eŭrazia kontinenta ponto de Lianyunggang, oriente en Cinio ĝis okcidente al Roterdamo en Nederlando kun totala longo de 10.800 km.

La plej granda stacio en Azio, Beijing Okcidenta Stacio ekfunkciis la 21-an de januaro 1996.

21-a jarcento

La periodo ĝis la komenco de la venonta jarcento estas la ŝlosila periodo por realigi la strategian celon de ĉina modernigo. Sciencо kaj tekniko estas la unua produktoforto, kion jam pruvis la historio. Tial ĉina fervojo adoptis la strategion: "Prosperu la fervojo per scienco kaj edukado".

La jaro 2000 estas la lasta jaro por realigi la 9an kvinjaran planon.

La celoj por progreso de tekniko kaj scienco estas i.a:

- Starigi novan scienc-teknikan kaj operacian sistemon bazitan de la socialisma merkata ekonomiko.
- La rapido de la ĉeflinioj atingu 140-160 km/h.
- La nombro de linioj kun granda rapido kresku.
- La elektrizitaj linioj kresku al 18.000 km.
- 12.000 km da ĉefa linio kaj ĝiaj stacioj estos aŭtomate regataj.
- Fervoj-teknika ekipaĵo atingu la internacian nivelon de la 80-oj.

Ĝis la jaro 2010 oni klopodos,

- finkonstrui 300 km de linio Beijing-Ŝanghajo kiel grandrapida linio,
- establi OIS-sistemon (Operacia Informa Sistemo) en la tuta lando,
- la scienc-tekniko atingu la internacian nivelon de la 90-oj.

Dum la 8a kvinjara plano la totala ŝtata pro-

duktonivelo kreskis per 12 %. La antaŭa celo de duobla kresko de 1980 ĝis 2000, estis plenumita 5 jarojn pli frue.

La sinteza ŝtata forto de Ĉinio okupas la sepan lokon en la mondo, la im- kaj eksporta kvoto okupas la 11-an lokon.

Okaze de la alveno de la 21-a jarcento 12 cent milionoj da ĉinoj pretas kunlabori kun la popoloj de Koreio, Japanio, Hindio kaj aziaj landoj por prezenti per saĝo kaj ŝvito elstaran pozicion por certigi la estontecon por venontaj generacioj de Azio.

* * *

Nova Nord-Suda Arterio en Ĉinio

Han Zuwu
Vicprezidanto de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

Kiam la fervojo estis kunligita en la suda fino de Ding-rivera ponto ĉe la koneksiĝejo de Jiangxi kaj Guadong provincoj je h 11.35 la 17an de novembro 1995, vicĉefministro Zou Jiahua anoncis la inaŭguron de Beijing-Jiulong (Kowloon) fervojo. La fervojo iras de Hongkongo al Jiulong tra Shenzen kaj estas 2381 km longa. Ĝi estas la plej longa arterio konstruita je la plej alta investo en la historio de ĉina fervojo. Dum pli ol 30 jaroj la konstruo de tiu fervojo estis sur la tagordo, sed kelkfoje prokrastita ĉefe pro financaj kaŭzoj. En 1979 ĉe la ĉina reformado la planoj denove aktualiĝis.

Post la subskribo de la ĉin-brita deklaro pri la suvereneco super Hongkongo en 1997, altranguloj en Ĉinio proponis etendi la planon de la Beijing-Jiujiang fervojo ĝis Jiulong de Hongkongo kaj inaŭguri la fervojon antaŭ la reveno de Hongkongo. En 1991 ĝi estis enmetita en la 8an kvinjaran planon.

La plano estis fini la sekcion inter Beijing kaj Jiujiang ĝis 1995 kaj la tutan linion en 1997, sed la ŝtata konsilantaro mallongigis la konstruan periodon de kvin jaroj al tri jaroj. Oni devis

- fosi 250 milionojn da m^3 de tero
- konstrui 1045 pontojn kaj
- bori 150 tunelojn.

La ŝtato kaj la municipioj kaj provincoj kunlaboris en la konstruado. Oni pruntis 200 milionojn da usonaj dolaroj kaj 23,6 miliardojn da japanaj jenoj.

130.000 fervojaj konstruistoj, miloj da provizoraj laboristoj kaj granda kvanto de altgradaj ekipaĵoj kaj maŝinoj estis mobilizitaj por la konstruado.

La 1-an de septembro 1995 900 km de Beijing ĝis Fuyang estis malfermita, kaj en la du unuaj monatoj ĝi transportis 2,87 milionojn da tunoj de karbo.

La areoj havas ankaŭ riĉajn turismajn valorojn. Troviĝas kvin famaj historiaj kaj kulturaj urboj, kiel Nanchang, Shangqiu kaj Ganzhou, kaj la bone konata Jinggang-montaro.

La Beijing-Jiulong fervojo egaligos la malegalecon inter la suda kaj okcidenta partoj de Ĉinio, sed ankaŭ Hongkongo kaj Aomen havas ekonomian profiton.

Hongkongo estas nun la plej granda investanto sur la ĉina ĉefteritorio, kontribuas du trionojn de la landa totala transmara investo. La 20an de julio 1993 Hongkongo decidis investi 900 milionojn de Hongkongaj dolaroj en pligrandigo de la Jiulong stacio.

En 1994 oficistoj de Hongkongo kaj Beijing establis komunan kunordigan komitaton pri strukturo. La 23an de januaro 1994 la komitato aranĝis la unuan kunvenon kaj establis kvar spertajn grupojn.

Niaj jarkunvenoj

Okazintaj:

Bulgario

La 19an kaj 20an de oktobro 1996 okazis konferenco (jarkunveno) de Bulgara Fervojista Esperanto Sekcio. Ĝi okazis 50 km de Plovdiv en la fama ripozloko HISSAR en fervojista ripozdomo. En la kunveno partoprenis 50 gekolegoj el la tuta lando.

La prezidantino P. LALOVA en sia raporto menciis i.a. ke la situacio en nia lando havas malbonan influon al Esperanto, kaj ke ni devas plibonigi nian laboron, tiel ke ni per organizado de kursoj por komencantoj povas pligrandigi nian membronombron en la nova sezono.

La kasistino L. STOJĈEVA raportis, ke la kaso estas preskaŭ malplena, kaj ke ni devas serĉi rimedojn por trovi monon por plibonigo de la laboro.

En bona amikeca atmosfero okazis vespermanĝado kun muziko kaj danco.

La 20an de oktobro ni trarigardis la urbeton, kiu estas ĉirkaŭita de muro 3 metrojn dika, 5-6 metrojn alta kaj 2500 metrojn longa. Post la komuna fotado, kiu okazis ĉe la suda enirpordego de la muro (vidu la foton) la partoprenantoj forveturis al siaj lokoj. La opinio de la partoprenantoj estas ke la konferenco bone okazis, kaj ke oni volonte venos denove al Hissar por kunveni. La venonta jarkunveno okazos en la urbo St. Zagora 100 km de Plovdiv.

Lazar KARAKAŜEV

Ĉeĥio

Ĉeĥaj fervojistaj esperantistoj okazigis en la tagoj 25a kaj 26a de oktobro sian 30an jarkunvenon en sia ĉefurbo Prago.

Dum la labora parto en la eleganta *Registara Salono* en la ĉefa stacidomo de Prago tridek partoprenantoj kaj gastoj aŭskultis jarraporton de la prezidanto pri diversaj aktivecoj de la sekcio.

Malgraŭ malfacilaĵoj ekonomiaj kaj tiuj kaŭzitaj per transformado de la fervojo oni sufiĉe multe aktivis. En kunlaboro kun vojaĝagentejo KAVA-PECH okazis sukcesa 37a IFES en Kouty nad Desnou; multaj fervojistoj partoprenis kunlaboron kun la landa asocio de FISAIC, kiu i.a. en kunlaboro kun KAVA-PECH aranĝis dum oktobro la 17an Internacian Konkurson pri Filmo kaj Video en Brno; oni riĉigas per ekspoziciaĵoj la Esperanto-parton de la urba muzeo en Česká Třebová kaj strebas pri reapero de Esperanto-klarigoj en la tutŝtata fervoja horaro k.a. Dum la jarkunveno estis elektita nova komitato por trijara periodo.

Ne mankis fakaj kaj turismaj ofertoj. Vendrede antaŭtagmeze oni faris komunan ekskurson al la entrepreno ČKD lokomotivejo en Prago, kie oni konatiĝis kun riĉa 81jara historio kaj nuntempo de lokomotivfabrikado. Sabate antaŭtagmeze oni ĝuis trajnveturon tra Praga Semmering, teknika memoraĵo el la 19a jarcento, admirante ankaŭ belan panoramon de la traveturata regiono.

Okazis ankaŭ neplanita kaj neatendita malagrabla surprizo dum la vendreda amuza vespero en Registara Salono, kiam nekonata persono duonon post la 21a horo anonime anoncis lokigon de bombo en spaco de la ĉefa stacio en Prago, post kio fervojistaj kompetentuloj kaj sekurecpolico petis ĉiujn forlasi la stacion kaj stacidomon samtempe ĉesigante la trafikon por trovi kaj malfunkciigi la anoncitan bombon, kiu poste ne estis trovita.

FS ĈEA kunlabore kun la vojaĝagentejo CK Moravie Olomouc aranĝos antaŭkongreson de la 49a IFK en la tagoj 6a kaj 9a de majo 1997 en sudorienta Moravio kun alloga turisma kaj amuza programo kaj kun tranoktado en la urbo Hodonín , pri kiu oni pli detale informas aliloke. Pliajn detalojn oni povas ricevi skribante al la adreso de nia vicprezidanto Ladislav Láni, CK Moravie, Náves svobody 14, CZ-783 71 Olomouc. Ni kore invitas vin partopreni.

Jindřich Tomišek

Okazontaj:

Francio
Francaj fervojistaj esperantistoj okazigos jarkunvenon je la 22a-26a de marto 1997 en la ĉemara urbo HENDAYE (suda parto de Francio proksime de la franca-hispana landlimo). En la programo estas interalie vizitoj de ĉemara, ĉemontara kaj historia urboj.

Informojn kaj aliĝilojn bonvolu peti ĉe: Michel LAFOSSE, 6, Impasse Gabriel Voisin, FR-31130 BALMA. Tel/fakso 335 61 24 14 45.

* * *

Rumanio
Rumana Esperanto Fervojista Asocio okazigos sian jarkunvenon je la 8a-10a de aŭgusto 1997 en la fama ripozejo VATRA-DORNEI.

Informojn kaj aliĝilojn bonvolu peti ĉe: Rumana Esperanto Fervojista Asocio, Str. Politechnicii Nr.1, Ro-2200 Brasov.

Relvoja gardistdometo en fervojmuzeo

Ankoraŭ nuntempe estas en Norvegio kelkaj pasejoj trans la fervojaj trakoj, sed ili estas ambaŭflanke ekipitaj per barieroj – kiuj aŭtomate malleviĝas, kiam trajno alproksimiĝas – kaj per averta sonorilo.

Antaŭe la barieroj estis prizorgataj de gardistoj. En Son, loko sude de Oslo, situis ĉe trapasejo relvoja gardistdometo, en kiu loĝis gardisto kun familio. Ĉi tiu dometo kune kun apartenanta provizdometo konstruiĝis en 1879, la jaro kiam finkonstruiĝis la fervojo inter Oslo kaj la sveda limo kunlige al la fervojo en Svedio.

Pasis iom pli ol 100 jaroj, kaj la pasejo fariĝis superflua. En 1985 la gardistdometo kaj la provizdometo translokiĝis al la fervojmuzeo en Hamar, kie oni ekipis ĝin per inventaro, kiu devenas de ĉ. 1900. En la dometo estas antaŭĉambro, manĝĉambro, dormĉambro kaj kuirejo.

La translokigon de ĉi tiu altvalora kontribuo al la fervojmuzeo aranĝis *La amikoj de la fervojmuzeo*, kiuj ankaŭ pagis la kostojn.

Odd KOLBREK

Kleriga enciklopedio

Ĝis nun multaj aŭtoroj esperante verkis interesajn artikolojn pri iuj ajn temoj cele al diskonigi sciojn pri tekniko, scienco, muziko, artoj ktp. Sed post kelka tempo tiuj verkoj malaperas pro neordiga sistemo por kolekti kaj konservi ilin.

Tiu klasifikado estas nun farita de Denizo Sergĉo CLOPEAU en Saint Brieuc (22). Laŭ metoda sistemo ĉiuj verkoj estas entabeligitaj per indekso, kiu rapide permesas sciiĝi pri kio temas la artikoloj kaj pri la graveco de tiu informo.

Se ankaŭ vi deziras verki fakajn artikolojn por partopreni al tiu grava tasko aŭ por ricevi pli da informoj, bonvolu turni vin al

Denizo Sergĉo Clopeau
6, rue J.P. Calloc'h
FR-22000 Saint Brieuc

Reta adreso: Clopeau@mail.cybercom.fr

Jean RIPOCHE

Zamenhoffesto en Vieno

De maldekstre staras s-roj Emil Vokal, Patek, Tomišek, Stuppnig kaj prof. s-ino Katino Fetes-Tosegi

Pola Instituto en Vieno kunlabore kun Aŭstria Esperanto-Asocio aranĝis sabaton la 14an de decembro 1996 je la 16a horo en la Pola Instituto tradician Zamenhoffeston je la memoro de la 137a naskiĝdatreveno de d-ro L.L. Zamenhof. Partoprenis reprezentantoj de la Esperanta Redakcio de Radio Vieno kaj de aro de E-organizoj kaj gastoj el Aŭstrio kaj aliaj landoj kiel Ĉeĥio, Slovakio, Pollando kaj eĉ Japanio.

Post salutvortoj fare de Mag. Alicja Kowalska, la vicdirektorino de la Pola Instituto, kaj Emil Vokal, la vicprezidanto de Aŭstria Esperantista Federacio, oni aŭskultis la unuan parton de la koncerto fare de polaj kaj japana artistoj. Pola kantistino Agnieszka Gerstner kantis kelkajn ariojn kaj kantojn de Scarlatti, Paisiello, Stolz kaj Sieczynski kaj rikoltis longajn aplaŭdojn.

Poste sinjoro Emil Vokal kortuŝe parolis pri la vivo kaj verko de d-ro Zamenhof kaj liaj streboj por paco kaj interpopola amikeco helpe de facila komuna internacia lingvo.

Universitata profesoro d-ro Hans Michael Maitzen prezentis interesajn rememorojn pri la 81a UK en Prago, kiun li aktive partoprenis, kaj pritaksis la valoron de la tie akceptita Praga Manifesto. Kun intereso oni aŭskultis ankaŭ rememorojn de la sepjara Kamil Reinvart, denaska esperantisto kaj filo de slovaka diplomato en Vieno, pri lia partopreno en la Infana Kongreseto en Prago kaj raporton de lia fratino, dekjara Bibiána Reinvartová pri la 18a Renkontiĝo de la E-Familioj okazinta en Bratislava.

Sekvis la dua parto de la koncerto kun *Danksonato* de S. Prokofjev kaj bukedo de belaj kantoj en prezento de Agnieszka Gerstner, inter kiuj ne povis manki la bone konata kristnaska kanto de F. Gruber. La oficialan parton de la programo oni finis per komuna kantado de Zamenhofa La Himno Esperantista. Sekvis projekciado de la pola filmo 'Tio estas Varsovio'. Kelkaj eksterlandaj partoprenantoj sentis kiel manko, ke vortakompano de la filmo kaj kelkaj programeroj estis prezentitaj en la germana anstataŭ en Esperanto.

Fine oni estis regalitaj per bongustaj dolĉaĵoj kaj trinkaĵoj senpage disponigitaj de la organizantoj, mastroj de la Pola Instituto. Dum amika interparolo oni prezentis kelkajn interesajn informojn. Prof. Katinjo Fetes-Tosegi interese informis pri la E-elsendoj de ÖRF, Leopold Patek raportis pri la ĝisdata stato de la Eŭroparlamentanoj, zorge kompilata de Germain Pirlot. Ĉeĥoj invitis partopreni Antaŭkongreson de la 49a IFEF-Kongreso, kiun organizas Ĉeĥa LA de IFEF en kunlaboro kun vojaĝagentejo MORAVIE Olomouc en la tagoj 6a ĝis 9a de majo 1997 en sudorienta Moravio kaj Bratislava kun tranoktado en urbo Hodonín, kun riĉa turisma kaj amuza programo. Oni vizitos krom alia ankaŭ la urbeton Nivnice kun la naskiĝdometo de J.A. Komenský kaj Uherský Brod, la urbon kun muzeo kaj ekspozicio de Jan Ámos Komenský, instruisto de la nacioj kaj mezepoka projektanto de facila 'internacia' lingvo. Multe plaĉis ankaŭ bela E-kalendaro 1997, eldonita fare de E-klubo Přerov en kunlaboro kun Jiří Loucký, la direktoro de ČMŽO (La Bohem-Moravia Fervojista Riparejo) Přerov, kiu pagis la tutan eldonon kaj kies kelkajn ekzemplerojn prezidantino de la E-klubo Přerov Libuše Filipová disdonis donace al reprezentantoj de la Radio Vieno kaj partoprenantaj E-organizoj.

Jindřich Tomišek

INTERNACIA FERVOJISTO
1997.1
49a 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 fine de februaro: 10.02.1997.

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S

Fervoja antologio

Kadre de sia 50a jubilea kongreso, okazonta en la urbo Aalborg 16a-22a de majo 1998 IFEF alvokas ĉies kunlaboron cele al publikigo de eta antologio rilatanta al fervojo.

Povas temi pri

1. Originala verko, eventuale jam publikigita.
2. Traduko el kiu ajn lingvo, eventuale jam publikigita.

La longeco prefere ne preterpasu kvin paĝojn.

Se eble, la aŭtoroj sendu sian kontribuaĵon ankaŭ sur diskedo (programoj: WordPerfect por Windows, Winword aŭ en ASCII-formo.

Limdato: 31a de oktobro 1997.

La kontribuaĵon bonvolu sendi al la IFEF-sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4, IT-40139 Bologna.

Se vi konas indan verkon aŭ verkeron laŭ la supre indikita longeco, kaj ne povas mem traduki, bonvolu same signali ĝin al la supra adreso.

Aparta komisiono selektos la verkojn laŭ literatura kaj faka niveloj.

Por tradukaĵoj bonvolu nepre aldoni la originalon kun ĉiuj bibliografiaj indikoj, kaj se la verko jam aperis, lokon kaj daton de la publikigo.

IFEF

Internacia koresponda lingvokurso

Se vi havas malmulte da tempo, se vi ne povas viziti lingvokurson, se vi mem volas difini vian rapidecon en la lernado, partoprenu la INTERNACIAN KORESPONDAN LINGVOKURSON de progresantoj. La partoprenkotizo diferencas laŭ la jara nacia enspezo. Ekzemple por nederlandanoj ĝi kostas 150 guldenojn, por hungaroj 40 guldenojn, por pakistanoj 12 guldenojn, por braziloj 36 guldenoj aŭ egalvalorojn.

Se vi ne povas transpagi aŭ pagi, skribu al ni kaj ni klopodos trovi solvon por vi.

La kotizo estas pagenda post la ricevo de la unua taskfolio al la konto ĉe UEA aŭ al la Hungara Nacia Banko.

Pliaj informoj ĉe
Hungaria Esperanto-Asocio, pf. 193, HU-1396 Budapeŝto.