INTERNACIA FERVOJISTO

1997 · 6

La lingva nivelo de IF

Ĉiama tempomanko kelkfoje malpermesas necesan trakton de la komentoj, kiujn ni ricevas pri la faka lingvouzo de IF. Tamen: dankon pro ĉia rimarko.

Paĝo 74 de IF 1997.5: Resumo de la faka prelego pri fervojaj horarlibroj, unua kolumno, tria alineo indikas pri 'afiŝoplanoj' kaj ' horartabeloj', dum FT 142 konsilas 'horarafiŝon'. Dua kolumno, linio 2 menĉias 'faldfoliojn'. Temas pri 'horarekstrakto' (FT 5148).

La artikolo 'Fervojo interligas, kion akvo disigas' (paĝo 74), dua kolumno paĝo 3-4 priskribas, ke 'Ĉiu el tiuj blokoj pezas ĉirkaŭ 500.000 tunojn'. Eble pli bone estas la esprimo 'maso' anstataŭ 'pezo' (kvankam FT 5478 kaj 6411 ŝanceliĝas inter la du esprimoj). PIV ekzemplas jene: 'la maso mezuras la kvanton da meterio, kiun entenas unu korpo'.

eho

39a IFES en Maribor

Se vi ankoraŭ ne aliĝis al la 39a Internacia Fervojista Esperanto Skisemajno, kiu okazos **07.02-14.02 1998** en hotelo Bellevue en Porhorje montaro rande de la urbo Maribor, Slovenio, ni petas vin relegi la mencion pri ĝi en IF n-ro 1997.4, p. 54, kie estas indikitaj la prezoj por aliĝo kaj hotelo.

Prezoj por skibiletoj: 7taga 120 DEM kaj 6taga 105 DEM. Nenie en Eŭropo oni povas skii 14 horojn tage (ĉu sur natura ĉu sur artefarita neĝo) je prezo de 20 DEM.

Ĝis nun aliĝis 30 personoj el 8 landoj. Limdato de aliĝo estas 20a de novembro 1997.

Petu aliĝilon kaj pliajn informojn ĉe
Fervojista Esperanto Societo
pf. 825, SI-2001 Maribor (Slovenio)
tel +386-62-417 822, fakso +386-62-25522.

Frontpaĝo: Dum la solena kunveno en la pola jarkunveno (vidu paĝon 91) salutparolis en la nomo de IFEF ĝia honora prezidanto Joachim Giessner. (La foton sendis Jindřich Tomíšek).

Enhavo

La lingva nivelo de IF *82*
39a IFES en Maribor *82*
50a IFK *83*
Protokolo de la kunveno 'Movadaj aferoj' *84*
Resuma jarraporto de la landaj asocioj (daŭrigo) *85*
82a Universala Kongreso de Esperanto *87*
Lokomotivo el alumetoj *87*
Rusa fervojisto rakontas *88*
BDĴ al merkata ekonomio *89*
Niaj jarkunvenoj
Rumanio *90*
Pollando *91*
Francio *91*
Bulgaroj kunvenis *92*
'Eksonis' alarmo *92*
Relbusoj *93*
Naskiĝtago de pramlinio Sassnitz-Trelleborg *93*
Atesto pri envagoniĝo *94*
Fervoja muzeo ÖBB *94*
Trajnvojaĝo en 1840 *94*
20tuna vetarano en la aero *96*

50a Kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)

16a-22a de majo 1998 en Aalborg, Danio

Adreso: 50a IFEF-Kongreso
Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev

Pagojn bv sendi pere de via loka ĝirosistemo aŭ pere de "SWIFT"-kodo **BIKU DK KK** rekte al Bikuben Girobank A/S, DK-0800 Høje Taastrup, kredite je nia konto 1-659-1165

LKK-komuniko n-ro 3 pri 50a IFK

Je nia konsterniĝo ni eksciis, ke en kelkaj landoj la poŝto resp. banko ne komprenas nian informon pri la kongresa konto.

La poŝta ĝirosistemo – eminenta, facila, malkara – estas ja detruita pro avido de la bankoj. En Danio oni ŝanĝis ĝin en bankon, kaj tial ni kredis je la informoj, kiujn donis tiu banko, ke el eksterlando oni povus ĝiri monsumon ĉu de hejma poŝta ĝirsistemo, ĉu de banka ĝirsistemo de tie, kie ne ekzistas poŝta.

La pli detala esploro rezultigis ĉi-supran indikon pri kontoj. Se iu renkontas malfacilaĵojn, bv. tuj informi nin!

Reformlandoj, atentu:
LKK pretas mildigi laŭ ankoraŭ ne konataj maniero kaj amplekso la sorton de kongresanoj, kiuj serioze partoprenas la kongresajn aranĝojn. Skribu laŭeble baldaŭ al LKK pri viaj eblecoj, por ke ni havu superrigardon pri la problemo.

Ekskursoj
Unu duontaga kaj unu tuttaga ekskursoj estos planitaj. La duontaga celos plurjarcentan kastelon de Voergaard (elp. vorgor), kiu enhavas eminentan kolekton de artaĵoj, luksaj mebloj kaj alia internajo. Multo estas francdevena, ĉar juna dano estis sekretario de franca artkolektanto, heredis poste ties vidvinon kaj translokigis ŝin kaj la artaĵojn al Voergaard!

Dua celo de la duontaga ekskurso estos muzeo kaj tombeja areo Lindholm Høje (elp. linholm hoje), kie troviĝas restaĵoj de loĝado antaŭ 1500 jaroj.

La tuttaga ekskurso okazos per trajno al Skagen kun vizito al la norda pinto de Jutlando, kie renkontiĝas du maroj, kio formas specialan, intensan lumon. Tiu lumo altiris pentristojn de la antaŭa jarcento, mondfamajn en la tuta lando.

Alveturo
De la sudo bonvolu mem esplori la vojaĝon ĝis Hamburgo, kie ĉiam estas trajnŝanĝo, escepte al la du noktaj trajnoj EN 233 kaj EN 482.

Ses horoj sufiĉas de Hamburgo al Aalborg, tri tagaj trajnoj ekzistas. ekveturo je 08.30, 12.30 kaj 16.30, alveno resp. je 14.39, 18.39 kaj 22.39. Al ĉiuj necesas trajnŝanĝo en Fredericia.

Por iri al la fervojmuzeo en Odense vendrede je la kongresfino ni prognozas ekveturon de Aalborg je 09.31, alveno en Odense je 12.45. Post la rigardo en la fervojmuzeo eblos daŭrigi por postkongresa vizito en Kopenhago (vidu sube), ekveturo de Odense je 16.47. Se vi hejmenveturos de Odense, iru je 17.31 al Fredericia por tie 'kapti' la trajnon por Hamburgo (alveno je 21.29), aŭ iru per EN 483 aŭ EN 232, ekveturo de Odense je 20.23 resp. je 22.00.

Postkongresa vizito en Kopenhago
Eblas resti en Kopenhago laŭdezire. Prezoj por tranokti en dulita hotelĉambro varias inter ĉ. 760 kaj ĉ. 275 DKK je nokto kaj persono. Amasloĝejo en junulargastejo 80-135 DKK depende de membrokarto aŭ ne.

Prognozita loza programo estas sabata antaŭtagmeza butikumado kaj vespera vizito en

amuzparko TIVOLI, dimanĉa antaŭtagmeza gvidata promenado kaj posttagmeza spektado de ekspozicio pri la konstruata firma konekso trans la Sundo (inter Danio kaj Svedio), kaj lundvespera vizito en la DEFA-klubo. Aliaj eblecoj laŭ viaj deziroj kaj niaj kapabloj. – Speciala aliĝilo por la postkongresa vizito en Kopenhago baldaŭ estos haveblaj ĉe via landa asocio aŭ ĉe la konstanta adreso de la 50a IFK.

Protokolo de la kunveno 'Movadaj aferoj'

en la 49a IFEF-kongreso en Košice (SK) - 15.05.1997.

La IFEF-Sk bonvenigas la multajn partoprenantojn (57 el 14 landoj) kaj kiel kutime rapide klarigas la kunvenintencojn, kiuj jam de jaroj celas libere diskutigi traktante ne fakajn temojn, sed ĝeneralajn primovadajn temojn, ĝuste por interŝanĝi spertojn kaj doni/ricevi plej lastajn utilajn informojn, en la espero utiligi kaj propagandi ilin en la propra agado.
K-go Jovan Mirković (SI) informas pri enketo traktanta eventualan enkondukon de Esperanto kiel pontolingvo por komuna fervoja projekto inter HU kaj SI. 200 homoj respondis, sed inter ili 37% ne sciis pri kio temas.
K-go Joachim Giessner (DE) substrekas la neceson ĉiam fokusigi niajn Esperanto-celojn.
K-go Leopold Patek (AT) informas pri evoluo de interesiĝo de la Eŭropaj parlamentanoj por Esperanto: ili estas 115 inter 626 (18,37%).
K-go Martin Stuppnig (AT) mencias pri kelkaj iniciatoj ĝuste por kontakti tiujn parlamentanojn; pri speciala komisiono celanta reagi al la jurnalaj artikoloj pri la internacia lingvo; pri filmo projekciita en Villach Sud, nova plejmoderna ranĝstacio en Eŭropo, kie AFEF faris bonan laboron kaj impreson.
K-go Ferenc KÁPSÁNDI (HU) notigas ke la kongreso, de kiu ni atendas multon, estas propagande ne tro efika, ĉar, laŭ li, en la urbo neniu scias pri la 49a IFK.
LKK-anino Lucia Fedorová reage diras ke ili faris la plej eblon, fakte: estas anoncoj en diversaj ĵurnaloj, estos pavimero sur la katedrala placo; 10 ĵurnalistoj estis invititaj por la gazetara konferenco (kaj venis 2).
K-go Stuppnig instigas LKK-ojn adopti pagmanierojn jam uzataj ĉe UEA, Alp-Adrio, ktp.
K-go Giessner klarigas ke por la organizantoj tiu ĉi pagmaniero estas preskaŭ senkosta.
K-ino Teresija Kapista (YU) memoras sian surlokan pagon, tre taŭge, pro kiu ŝi dankas.
K-go Mirković, pri la sama temo, atentigas ke por la 51a IFK Maribor oni devos pagi antaŭmendon de ĉambroj, ktp.
K-ino Fedorová anoncas baldaŭan fondon de tutlanda slovakia Esperanto-Asocio.
K-go Giessner esprimas sian vidpunkton pri iu malfavora sinteno de la fervojoj rilate la kulturajn flankojn de la vivo de la fervojistoj.
Li rapide priskribas la grandajn disdividojn de la administracioj kaj la konsekvencajn rezultojn. Fine li diras sian opinion pri la sekvoj de la 49a en Slovakio.
Estas kelkaj variaj reagoj kaj intervenoj, inter kiuj k-go Stuppnig priskribas la malbonan politikon de la estroj de la fervojoj kaj de la sindikatoj (kiuj ofte jam estas eminentaj en la multaj akciaj societoj), kiuj, sekve, ne plu pensas pri la laboristaro. Li dankas kaj gratulas la LKK-n pro la granda laboro.
La Sk Bolognesi, komentarie tuŝas la diversajn traktitajn temojn, kaj konkludante ĝenerale instigas la partoprenantojn montri pli da orgojlo, pli da entuziasmo, pli da energio. Fakte li notas ke dum la lastaj tempoj ne nur malkreskas la aliĝintoj, sed ankaŭ la esperantista vervo, kiu neniam devas lasi nin. Ni devas esti ĝisostaj optimistoj por la plibonigo de niaj interpersonaj kaj intergentaj rilatoj kaj kontaktoj. Ni estas kaj estu certaj pri niaj ideoj kaj ni devas subteni kaj racie propagandi ilin, spite al kelkaj skeptikoj kaj mokoj. Do, laŭ Zamenhof: "Obstine antaŭen! ..." kun plena espero kaj senlima pacienco.

Bologna, 30.06.1997.
Protokolis: Sk Romano BOLOGNESI

Resuma jarraporto

de la landaj asocioj de IFEF pri la jaro 1996

(daŭrigo)

7. **Kongresa gazetara servo. Prelegoj dum la kongresoj**
Dek sep landaj asocioj uzis bone aŭ apenaŭ la oficialan materialon de la gazetara servo de la 48a IFK, ĉefe por verki raportojn al diversaj instancoj, por traduki al nacilingvaj fakrevuoj, por prelegi en la kluboj ktp.
La kongresajn fakajn prelegojn oni konstante bone povas uzi. Multe da landaj asocioj tradukis al nacilingvo, transdonis al gvidantoj de la fervojoj kaj sendis al la fakaj nacilingvaj gazetoj.

8. **Junularo**
Dek tri landaj asocioj raportas pri junularo. En sia membraro IFEF havas 265 gejunulojn sub la trideka vivjaro. En 1995 IFEF havis 240 gejunulojn, do la altiĝo donas al ni pozitivan bildon. En Ĉinio 65, en Hungario kaj Rumanio 60 gejunuloj troveblas inter la fervojistaj esperantistoj, sed bedaŭrinde el ili nur kelkaj estas IFEF-anoj. Estas ĝojiga afero, ke en Francio 28 gejunuloj apartenas al la landa asocio de IFEF.
En Ĉinio ekzistas tri junulgrupoj, kaj en Rumanio kaj Slovenio po unu memstara junulgrupo.
Mi ricevis proponon analizi la kialojn de la malgranda nombro de gejunuloj en nia federacio. Mi serĉis la kaŭzojn kaj la motivojn, kaj mi spertis, ke ĉiu lando havas diversajn eblecojn kaj cirkonstancojn, malsamajn situaciojn, kondiĉojn, pretendojn kaj dezirojn por varbi gejunulojn. Ĉiu landa asocio devas ekzameni la kialojn en propra lando, kaj decidi la taskojn pri tiu temo.
Kompreneble la estraro, la komitato kaj la membraro de IFEF devas kune labori por ke la gejunuloj volonte venu al ni, kaj ni bezonas serĉi tiujn eblecojn, allogajn programojn, malmultekostajn kunvenojn, vojaĝojn, kongresojn, kie la gejunuloj sentas sin bone kaj gaje. Ni komune devas serĉi kaj doni tiujn cirkonstancojn, ke la gejunuloj povu sperti la utiligon de la lingvo Esperanto, ili havu eblecojn interveni al la aferoj, ili havu rajton ŝanĝi la nunan praktikon de IFEF ktp. En la kadro de IFEF estas demokratio, uzu tion ĉiu membro de IFEF, inter ili la gejunuloj. Ni amplene atendas la gejunulojn al ni, al la fervojista Esperanto-movado, ĉar sen nova generacio ni ne havos estontecon.

9. **Terminara kaj traduka laboroj**
Laŭ la raportoj dek du landaj asocioj laboras sur la tereno de terminara kaj traduka laboroj. Helpe de la Hungaraj Ŝtatfervojoj la hungaraj fervojistaj esperantistoj pretigis, redaktis kaj presis – laŭ la dua CD-ROM – belaspektajn kaj binditajn dulingvajn naciajn vortarojn pri ĉiu nacia lingvo (Esperanto – nacia lingvo kaj inverse), kiuj aperis en la dua eldono de CD-ROM de UIC. La naciaj lingvoj estas jenaj: angla, ĉeĥa, dana, franca, germana, hispana, hungara, itala, nederlanda, pola, portugala, rumana kaj sveda. Tiu rezulto – kion la kongresanoj povas konstati kaj sperti dum la kongreso – estas granda sukceso por la fervojista Esperanto-movado, kaj por la uzo de Esperanto kiel faklingvo. Tiun rezulton ni komune atingis per multjaraj laboroj kun la gvido de Terminara Sekcio de Faka Komisiono de IFEF.
Kelkaj landaj asocioj – ĉefe dana, germana, hungara, jugoslava – kunlaboris en la reviziado de fervojfakaj terminoj en PIV.

10. Ekonomio

La ĝenerala ekonomia situacio en la jaro 1996 estis relative kontentiga en Ĉinio, Danio, Francio, Germanio, Italio, Hungario, Nederlando, Norvegio kaj Svislando. Tiun rezulton akiris tiuj landaj asocioj pro la helpo, financa kaj alia apogo de fervojo, FISAIC-sekcio aŭ aliaj organizaĵoj.

En kelkaj landoj la ekonomia situacio estas malbona, ĉefe en Pollando kaj Slovakio.

11. Diversaĵoj

En la raporto de bulgara landa asocio estas menciite, ke la bulgaraj fervojistaj esperantistoj partoprenis en la pasinta jaro multe da Esperanto-aranĝaĵoj. Ankaŭ pri tiu temo raportas la ĉeĥa asocio de IFEF.

La danoj plendas, ke du junaj kaj laboremaj membroj forlasis la fervojon kaj la landan asocion por vivi kaj labori en Gronlando.

La germanoj atentigas nin, ke la dejora poŝto ne plu ekzistas ĉe DB.

La italoj raportas, ke dum 1996 okazis multaj pri- kaj poresperantaj manifestacioj, en kiuj ili vigle agadis.

En Hispanio kaj Aŭstrio la fervojistaj esperantistoj kun diversaj Esperanto-grupoj florkronis Zamenhof-monumenton.

La hungaroj anoncis, ke ekde 1996 la landa asocio estas jure memstara kaj en la jaro 1997 la asocio festas 40jaran jubileon.

La bulteno Jugoslavia Fervojisto en la jaro 1996 fariĝis 40jara.

En Slovenio mankas instruistoj kaj homoj por pli aktiva agado, kiuj estas pretaj senpage agi kaj instrui.

La slovakoj rimarkas, ke la estraro de la landa asocio dronas en la preparlaboro de la IFK, kiu laboro estas treege interesa, sed en nuna freneza kapitalisma tempo kostas multajn fortojn.

12. Fina komentario

Laŭ la raportoj de la landaj asocioj mi povas konstati, ke la membronombro plejparte kreskis, en kelkaj landoj stagnas, en ceteraj malkreskis. La membronombro de IFEF sume malkreskis. Tiu ĉi fakto devigas nin direkti nian atenton al tiu agadtereno, nome al la organizaj taskoj.

En kelkaj lando – ĉefe en la tielnomataj reformlandoj – malboniĝas la financa kaj ekonomia situacioj. La ekonomia krizo sentigas sian efikon en la tuta mondo ĉefe en Eŭropo. Ŝanĝiĝas la fervojaj organizoj, malaltiĝas la apogo por la Esperantomovado en preskaŭ ĉiuj landoj.

Mankas gejunuloj en ĉiu lando, kaj maljuniĝas la fervojista Esperanto-movado, eĉ mankas la posteuloj, kiuj volus kaj kapablus transpreni la gvidadon de la asocioj.

Laŭ mia opinio – legante la raportojn de la landaj asocioj de IFEF – tamen en multaj landoj vigliĝas la Esperanto-agado, kaj ni havas multnombrajn pozitivajn rezultojn. Inter la fakaj asocioj de UEA la fervojistoj havas la plej multnombran kaj aktivan federacion. Sur la faka tereno ni produktis kaj flue produktas rezultojn, kiel la belaspektaj naciaj fakvortaroj, la fakaj kajeroj, la multnombraj fakprelegoj, la altnivelaj fakaj revuoj ktp.

Tiuj pozitivaj faktoj donu al ni esperon por la estonteco. Nur la espero povas krei laborforton, kredon al la plua agemo eĉ al pli bona kaj fruktodona laboro. La celoj kaj la decidoj donas al ĉiu membro de nia federacio multajn taskojn kaj konsekvencajn laborojn. Se ni senĉese laboras, tiam ni atingas nian celon, kaj ni povas progresi la komunan vojon.

Budapest, la 9an de majo 1997

István Gulyás

82a Universala Kongreso de Esperanto

Inter la 19a kaj la 26a de julio okazis la 82a UK de Esperanto en la fora kontinento Aŭstralio, en la urbo Adelajdo. Partoprenis 1244 esperantistoj el 57 landoj. Tiu Universala Kongreso estis la unua mondkongreso en Aŭstralio.

La kongresa temo estis *Toleremo kaj justeco en multkolora socio*.

Kiel ĉiujare ankaŭ en Adelajdo okazis dum la kongreso multaj fakaj kunvenoj, inter ili la fervojista kontaktkunveno. La 22an de julio okazis la tradicia kunveno kun partopreno de 20 gekolegoj el 9 landoj. István Gulyás, vicprezidanto de IFEF, gvidis la kunvenon. Li konigis la historion de IFEF kaj faris raporton pri la 49a IFK okazinta en urbo Košice (SK) en majo 1997. Poste sekvis fakprelego de d-ro Imre Ferenczy, prezidanto de UMEA (= Universala Medicina Esperanto-Asocio) pri la temo *Sanon por ĉiuj ĝis 2000*. La ĉeestantoj vigle diskutis pri la venonta jubilea IFK okazonta en Danio, pri la plurlingvaj fervojfakaj terminaroj, pri la taskoj rilate al la UEA-programo *Kampanjo 2000*. Novaĵo estas, ke IFEF kaj UMEA volas kunlabori en la kadro *Kampanjo 2000*, por preventi kronikajn malsanojn de fervojistoj. La precizan kunlaborantan programon kaj proponon IFEF pritraktos dum la aŭtuna estrarkunsido. En la kontaktkunveno oni faris multajn demandojn pri movadaj aferoj, la sekretario kaj vicprezidanto de IFEF donis respondojn.

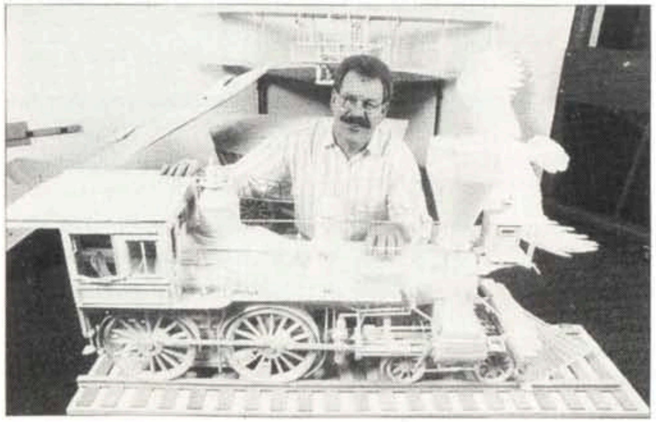
Ĝojiga evento estis, kiam du emeritaj fervojistoj el Aŭstralio kaj Usono aliĝis al IFEF kiel individuaj membro.

Post la UK en Prago denove okazis faka kaj scienca forumo, en kies kadro s-ro Amri Wandel, estrarano de UEA, detale konigis la situacion de la faka agado, la rilatojn, rezultojn kaj planojn. Kelkaj fakaj asocioj – inter ili la fervojista – prezentis sin, siajn agadojn, kion la partoprenantoj aŭskultis kun granda interesiĝo.

Dum la kongresa semajno okazis multaj interesaj kulturaj programoj, ekskursoj, akceptoj kaj aliaj eventoj.

Dum la solena fermo la estraro de UEA konstatis, ke tiu kongreso donis al Esperantujo novan koloron, novajn impresojn kaj resultohavan semajnon. La adiaŭa esprimo estis: 'Ĝis revido en 1998 en Francio en la urbo Montpellier dum la 83a Universala Kongreso de Esperanto'.

Budapest, la 26an de aŭgusto 1997
István Gulyás



Lokomotivo el alumetoj

Sur la bildo videblas lokomotivo, kiun konstruis Pat Acton, Marshallton, Iowa, Usono, el 75.000 alumetoj.
Tibor Kristály

Rusa fervojisto rakontas

Kiam mi gastis en Košice dum la 49a IFK multaj esperantistoj demandis pri miaj laboro, kondiĉoj, vivo. Ĉar eble ankaŭ aliaj interesiĝas pri tio, mi volas respondi ankoraŭfoje pere de IF.

Mi laboras en Ljangasovo, kiu estas granda fervoja stacio apud la urbo Kirov. La stacio kreskis kaj iĝis granda fervojista vilaĝo, kie la plejmultaj laboras en fervojaj organizajoj.

Mi laboras en vagona deponejo, ĉiam en freŝa aero apud trajnoj, kiuj alveturas kaj forveturas. Mia laboro estas kontroli, pririgardi, ripari, reguligi bremsojn aŭ pli ĝuste aŭtomatajn bremsojn ĉe ĉiu vagono de vartrajno. Mi laboras en la fino de la trajno, en la kapo aŭ en la mezo, dependas de la kvanto de laboristoj. Kiel mi laboras? Ekzemple dum lundo mi laboras ekde la 7a horo ĝis la 19a horo, do dum 12 horoj. Marde mi ripozas dumtage kaj komencas labori ekde la 19a horo ĝis la 7a horo merkrede. Poste mi revenas hejmen kaj dormas kaj ripozas dum merkredo, kaj la sekvonta tago, ĵaŭdo, estas libera tago. Mi povas ripozi aŭ labori en mia ĝardeno. Vendrede mi denove laboras ekde la 7a horo ĝis la 19a horo, kaj denove ripetiĝas la kvartaga ciklo ĝis libertempo. Nun mi havis libertempon ekde la 21a de aprilo ĝis la 31a de majo (t.e 30 tagoj + festaj tagoj).

La trafiko malkreskas kaj estas krizo, kio kaŭzas maldungojn de fervojistoj, kaj oni neniujn dungas. Post la reveno el Košice mia edzino Marina, kiu laboras kiel pentristo en fervoja organizaĵo zorganta pri reloj kaj ŝpaloj, eksciis, ke ekde la 1a de aŭgusto ankaŭ ŝi laboras nur duonon de sia nuna tempo, do ankaŭ ŝia salajro iros malsupren duone. Nun ŝi havas salajron 400.000 rublojn. Se unu usona dolaro valoras 5.800 rublojn, vi povas kalkuli, ke ŝi havas nur 69 dolarojn. Mia plej granda salajro sen impostoj estis 1.400.000 da rubloj, do 241 usonaj dolaroj. Ankoraŭ mi devas pagi por loĝejo, gaso, elektroenergio, infanejo, manĝo, varmaj vestoj (la vintro estis longa kaj malvarma). La salajro konstante malfruas. Kiam mi estis en Košice en majo mi estis ricevinta nek februaran salajron, nek la martan, nek la aprilan kaj eĉ nek libertempan monon. Ĉu vi povas imagi tion? Bone ke mi (kaj ankaŭ mia edzino) havas liberan fervojan bileton, dank' al kiuj ni traveturis ĝis la ukraina-slovaka limo. Bedaŭrinde mi ne havas liberan bileton al aliaj eŭropaj landoj, kiel ekzemple bulgaroj havas. Pri tio mi dum la kongreso eksciis de bulgaraj fraŭlinoj. Necesas ke Rusio traktos pri tio kun aliaj eŭropaj landoj. Vi povas demandi, kion faras nia sindikato. Bedaŭrinde, en Sovetunio la sindikato estis kvazaŭ dua komunista partio, kaj ni alkutimiĝis al tiu stato de sindikato. Nuntempe nur la sindikato de ŝaktolaboristoj ion signifas kaj povas organizi strikojn. En la fervojo strikoj estas malpermesitaj, kaj mi grandatente tralegis la artikolon *Post striko* de Jindřich Tomíšek el Ĉeĥio.

Nuntempe multaj entreprenoj ne funkcias, ekzistas senlaboreco kaj krimo, kaj perdi laboron estas terure. La fervojista salajro estas sufiĉe granda, se oni komparas kun aliaj entreprenoj en nia regiono aŭ kun kamparanoj, kiuj preskaŭ ne vidas monon, sed vivas nur per sia propra mastrumado. Mi tre ŝatus legi en IF pri la kondiĉoj de alilandaj fervojistoj. Pri kio ili pensas kaj zorgas, ĉu ili bone vivas? Kia estas ilia salajro, iliaj elspezoj?

Sergej Paĥomov

(En posta letero al la redaktoro s-ro Paĥomov rakontas, ke la rusia registaro subite rapide trovis monon por pagi siajn ŝuldojn al pensiuloj, al fervojistoj, al oficiroj kaj soldatoj. Dum 1-2 semajnoj ili ricevis salajron por 3-4 monatoj).

BDĴ al merkata ekonomio

La resaniga projekto de BDĴ (= Bulgaraj Ŝtataj Fervojoj) por la periodo 1995-1998 estas tre grava elemento en la realigo de la nacia transporta strategio por la transigaj projektoj. Por BDĴ tiu ĉi projekto estas reala ŝanco por ke ĝi marŝu antaŭen per modernigo de infrastrukturo al internaciaj fervojaj niveloj, renovigo de la pasaĝera vagonaro, de la deponejoj kaj fervojaj uzinoj, enkonduko de pli efikaj sistemoj por regado de ekspluatado, de la komerca kaj financa agadoj.

La prioritato de la fervoja projekto dependas de kelkaj fundamentaj faktoroj. Ĉar Bulgario estas aliĝinta al la internaciaj konvencioj por la eŭropa fervoja infrastrukturo por la grandrapidaj fervojaj koridoroj, por la kombina trafiko, la koridoroj de projekto, estas necese resanigi la feran vojon de la fervojaj direktoj kun internacia kaj interna signifo por pligrandigo de la rapidoj. Al la sekvontaj jaroj necesas disvolviĝo de la novaj transportaj rilatoj al Makedonio kaj Albanio okcidente kaj tra la Nigra Maro oriente.

La novigaj laboroj en la kadroj de la kontraktaj rimedoj laŭ la interkonsentoj por pruntoj enmetas la plej gravajn urĝajn taskojn en la sfero de la infrastrukturo, la movebla kompozicio, la informaj teknologioj. En ĝia fundamenta parto la rimedoj de la pruntoj estas distribuitaj tiel:

A. Infrastrukturo – 72,2% aŭ 122,7 milionojn da usonaj dolaroj.
El tiu sumo:
- por subtenado kaj riparo de la fera vojo – 57,9%
- por telekomunikoj, informaj ligoj, asekura tekniko k.a. – 10,5%
- por drezinoj por bontenado kaj riparo de la kontakta reto – 3,8%

B. Movebla kompozicio, teknologia ekipaĵo – 18% aŭ 30,6 milionojn da usonaj dolaroj.
El tiu sumo:
- riparo de pasaĝervagonoj, teknologia ekipaĵo por deponejo de rezervpecoj por lokomotivoj kaj vagonoj.

C. Informaj teknologioj – 7,4% aŭ 12,6 milionojn da usonaj dolaroj.
El tiu sumo:
- por regado de la pasaĝera trafiko, por la vartrafikoj kaj financaj sistemoj.

D. Regado de la projekto kaj instruado – 2,4% aŭ 4,1 milionojn da usonaj dolaroj.

En kvar fundamentaj direktoj okazos la reorganizado de la fervojoj:

1. Konstruado de la institucia kadro en kiu BDĴ disvolviĝos dum la sekvontaj jaroj.
2. Teknologia reorganizado de la fundamentaj komercaj agadoj en la fervojoj, kunligitaj kun trafiko de la ŝarĝoj kaj pasaĝeroj, la plibonigo de teknologio de la trafikoj.
3. Financa reorganizado de la komerca agado kaj ĝia apartigo el la infrastrukturo kaj la aliaj agadoj, kun la celo sekurigi pli efikan financan regadon de la elspezoj de pli fundamentaj agadoj, de la monomovadoj kaj aliaj.
4. Reorganizado de la paralelaj agadoj kiel la fervoja industrio kaj aliaj. Nia agado devas baziĝi de la komercaj principoj, kiu efektiviĝos per altirado de eksterlandaj investoj kaj kreado de komercaj societoj por teknologia renoviĝo kaj paralela produkta agado, plibonigo de la ripara agado en la deponejoj kaj uzinoj kaj reformigo de la produkta agado en aliaj strukturoj.

NIAJ JARKUNVENOJ

Rumana jarkunveno en Vatra Dornei

Laŭ invito de REFA mi faris la longan vojaĝon al Vatra Dornei, kie okazis la ĉijara jarkunveno de la rumanaj fervojistoj de la 7a ĝis 10a de aŭgusto. La loko estis bone elektita, ĉar ĝi estas malnova kuracloko en la karpata regiono de Bucovina. Oni tie ankoraŭ povas admiri malnovstilajn konstruaĵojn el la tempo de la Aŭstria-Hungara Monarkio.
Bonkvalita fervojista hotelo dum la tuta tempo servis kiel kunvenloko. Nur la oficiala ĉefkunveno okazis en digna urba salonego.
Honoris la kunvenon per sia ĉeesto multaj altrangaj personoj, el kiuj estu menciataj la ĝenerala direktoro de la rumanaj fervojoj CFR kaj gvidanto de la landa FISAIC-sekcio, dipl. inĝ. Leancu, la vicprezidanto de CFR, dipl. inĝ. Suileam, la ĝenerala direktoro de la fervoja esplorinstituto, Dumitrescu, por la sindikato s-ro Sandel. Rumana Esperanto-Asocio estis reprezentata de sia prezidanto dipl.inĝ. Hehn. Organizis la tutan aranĝon la ĝenerala direktoro de la direkcio Iaşi, dipl.inĝ. Nazarie. Partoprenis ĉ. 180 personoj el la tuta lando. El la raportoj estis ekkonebla, ke la membronombro kreskis. Ĝojige estis, ke kelkflanke aŭdiĝis la deziro havi pli da eblecoj lerni la lingvon kaj krei respektivan lernmaterialon. Oni povis vidi multajn junajn vizaĝojn inter la ĉeestantoj. Post la ĝenerala kunveno sekvis akcepto flanke de la urbestro en belega malnovstila salonego.

La kadra programo ofertis tre interesan aŭtobusan ekskurson al la famaj moldaviaj monaĥejoj, sur kies eksteraj muroj ankoraŭ brilas la originalaj pentraĵoj el la 16a jarcento. En tiuj monaĥejoj nun vivas kaj laboras monaĥinoj. Post tiu vizito la malsataj ekskursantoj povis ĝui nekutiman tagmanĝon ĉe longaj tabloj sur granda herbejo. Konvenaj trinkaĵoj aldone zorgis por gaja etoso. Alia ekskurso per

Gaja vivo sur vagono de la ekskurstrajno

nostalgia trajno kun vaporlokomotivo gvidis al la plej alta stacio de tiu transkarpata linio (1200 m), kie denove estis servata subĉiela tagmanĝo tre bonvena. Tria ekskurso per busoj havis kiel celon montaran gastejon *Dracula* alte en la montoj.

Vespera dancado laŭ bedaŭrinde tro laŭta muziko, kiu permesis nur krie paroli, kontentigis la dancemulojn. Marĝene eblis trakti diversajn problemojn de la rumana asocio, i.a. la interŝanĝon de ĥoroj. Entute denove oni povis travivi rumanan jarkunvenon en konata amikeca atmosfero. Dankon meritas la REFA-estraro kaj ĉiuj, kiuj kontribuis al la aranĝoj de tiuj tagoj.

Jogi

XIVa Kongreso de Polaj Esperantistoj Fervojistoj

Landa Sekcio de Polaj Esperantistoj Fervojistoj fondiĝis antaŭ 40 jaroj – 6.10.1957 – en Gdańsk. Por honorigi sian jubileon kaj miljariĝon de Gdańsk okazis tie en parto Sopot-Kamienny Potok en la tagoj 19.-21.09.1997 la XIVa Kongreso, kiun partoprenis pli ol sesdek membroj kaj alvenintaj gastoj el Aŭstrio, Ĉeĥio, Germanio kaj Belgio. La kongreso okazis en bela naturo, en trankvila Feria Centro de Polaj Fervojistoj en Sopot-Kamienny Potok, kie oni prizorgis por ni ĉiujn servojn.

Dum solena konferenco en salono de la feria centro oni raportis pri la kvardekjara agado. Post salutvortoj de la eksterlandaj gastoj sekvis arta programo.

Notinda estas, ke en la nove elektitan estraron envenis kvinopo da virinoj, prezidantino restas Maria Fedorowicz, vicprezidantino fariĝis Janina Wereszka kaj sekretariino Barbara Kierejsza.

Sabate kaj dimanĉe ni multe ekskursis. En Gdańsk ni vizitis historian parton de la urbo kun multaj vidindaĵoj, i.a. kelkaj preĝejoj.

En Sopot ni vizitis la faman Operejon Leina kaj konatan Moleon, sed ankaŭ la Pacan Kverkon en Sopot-Wyścigi, plantitan 1.8. 1927 dum la 19a UK de Esperanto kiel Amika Kverko, kiun poste faŝisma reĝimo detruis. Nova kverko 32-jara estis replanita dum la 15a Internacia Junulara Kunveno de TEJO la 26an de julio 1959. Poste ni en Andreo Bobola-preĝejo partoprenis solenan sanktan meson celebratan tute en Esperanto de la esperantista pastro Stanislaw Płatek.

En Gdynia ni vizitis krom stacidomo konstruita en 1951 (jam la tria) historian parton de la urbo kaj Sudam Moleon ĉe la maro, kaj kelkajn monumentojn. Longmemora fariĝis ankaŭ pli ol unuhora ŝipveturado tra la haveno en Gdynia kaj apudborda maro.

Ni ne forgesu distrajn vesperojn. Vendrede ni amuziĝis kaj kantis kun esperanta ensemblo "Gaja Velo" ĉirkaŭ fajro kun rostitaj kolbasoj. Sabate post solena vespermanĝo en salono de

Grupo de partoprenantoj dum refreŝiga paŭzeto

la feria centro okazis maskobalo, dum kiu oni dancis kaj amuziĝis ĝis noktomezo.

Impresa fariĝis ankaŭ dimanĉa posttagmeza vizito de Oliva Katedralo kaj aŭskultado de orgena koncerto prezentata je famaj Olivaj Orgenoj. Precipe en somera periodo okazas tie ĉi imponaj koncertoj en plenumo de la plej eminentaj virtuozoj el Pollando kaj eksterlando.

Per supre menciita koncerto la kongreso oficiale finiĝis. Danko por la tre sukcesa aranĝo apartenas al E-klubo Verda Vojo el urbo Gdańsk.

Jindřich Tomíšek

Okazonta jarkunveno:

Nacia kongreso en Francio

Nacia kongreso de FFEA okazos de la 31a de aprilo ĝis la 5a de majo 1998 en Plestin-les-Grèves. Tiu ĉarma urbeto situas en Bretonio kaj estas atingebla de la stacidomo Morlaix (TGV-linio de Parizo al Brest). Krom ĝenerala kunveno de FFEA la aranĝo enhavas ekskursojn laŭlonge de la marbordo.

Informoj kaj aliĝiloj estas haveblaj ĉe FFEA, 1bis rue d'Athènes FR-75009 Paris.

Bulgaroj kunvenis

La estraro de la fervojista sekcio en Bulgario organizis la 5an kaj 6an de julio 1997 renkontiĝon kun prezidantoj kaj sekretarioj de la fervojistaj esperantistaj societoj kaj kluboj.

La renkontiĝo okazis en la belega kaj historia urbeto Koprivŝtica ĉe la bela montaro *Sredna gora* en esperanta ripozdomo (Hadĝi Nejkovata domo), kiu estas posedaĵo de Bulgara Esperanto-Asocio. La domo estas duetaĝa kun ĉirkaŭ 20 litoj. Ĉiuj esperantistoj – ankaŭ eksterlandaj – povas tie tranokti kaj ripozi. La urbeto troviĝas 120 km de Sofio al direkto Karlova-Burgas.

Ĉeestis la kunvenon 12 esperantistoj. Sekretario de esperantista societo, T. Valev, salutis la partoprenantojn per sia propra ŝercversaĵo. Poste la prezidantino de la sekcio inĝ. Vesselka Kamburova malfermis la kunvenon, kaj la sekretariino inĝ. Daria Maneva rakontis pri la 49a IFK en Košice.

Inĝ. Kamburova metis por diskuto kelkajn problemojn, i.a.:

- varbado de novaj kaj junaj membroj,
- organizado de Esperanto-kursoj,
- sekvonta konferenco de la sekcio en urbo Stara Zagora en oktobro ĉijare,
- traduko de la terminara vortaro al la bulgara lingvo,
- organizado de estonta IFEF-kongreso en Bulgario.

La diskutoj estis tre fruktodonaj. Speciale viglaj diskutoj kaj proponoj okazis pri la organizado de estonta IFEF-kongreso en Bulgario. Kelkaj reprezentantoj de urbaj societoj proponis sian urbon kiel kongresurbon, kaj fine estis aprobata la oferto de la urbo Plovdiv, kiu troviĝas en la mezo de Bulgario. Do, dum la venonta 50a IFK en Danio la bulgara komitatano donos deklaron okazigi venontan kongreson en Bulgario.

Post la oficiala parto de la renkontiĝo ĉiuj partoprenantoj iris en restoracion por vespermanĝi kaj amuziĝi.

La 6an de julio okazis ekskurso en la urbeto. Per tio la renkontiĝo finiĝis kaj la partoprenantoj adiaŭis ĝis la sekvonta konferenco en Stara Zagora en oktobro.

T. Valev, St. Zagora
L. Karakachev, Plovdiv

"Eksonis" en nia IF (1997/4): **Alarmo**

kiu sendube tuŝas ankaŭ nian movadon!

Iom kuraĝe, sed sincere, atentigas nin s-ano Kristály Tibor pri "reganta" situacio en sia lando/metropolo.

Bone, ke (se!) la ŝtataj instancoj reagos konforme. Do, neniu samlandano koleru lin. Kontraŭe: **Alarmi** oni devus ne nur en Hungario.

Pli kaj pli impertinente oni priŝteladas homojn, tiel ke oni devas daŭre nur gardi siajn havaĵojn, eĉ bone kaŝitajn valoraĵojn, dokumentojn ktp.

Sed kontraŭ veraj bandoj, rabistoj organizataj, oni restas kvazaŭ senhelpa.

Plej allogas ilin unuopaj turistoj, kiuj ja devas havi ion kun si, krom pezaj valizoj. Kaj helpon ĉi-okaze oni apenaŭ atendu. Nu, kaj la sekvantaj procedoj policejaj povas esti kromaj aventuroj. Montriĝas la lingvaj problemoj, la edukiteco de la policanoj ktp. Post aldona perdo de valora tempo oni forlasas la oficejon plej ofte kvazaŭ kulpulo, sen pardonpeto! Kaj ja ne estas jam fino por la prirabito.

Rezulte de ĉio ĉi eĉ la plej entreprenemaj unuopuloj – vole-nevole – devas limigi siajn vojaĝojn al diversaj landoj, perdinte la fidon al la sekureco!

Estas iel komprenebla, ke oni provas prisilenti tiajn "hontaĵojn". Tamen, almenaŭ "niaj" vojaĝantoj estu avertitaj!

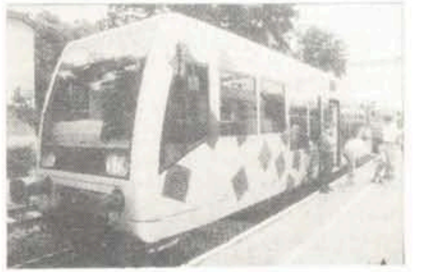
M. Stuppnig

Relbusoj

Pro la grava financa stato de MÁV la estraro serĉas solvon pli kaj pli malmultekostan, funkciigi la branĉliniojn. Interalie estis anoncita programo projekti malmultekoste funkciigeblan trakciilon, relbuson. Diversaj entreprenoj prezentis sian produktaĵon inter 7a kaj 12a de julio. Laŭ la plano oni funkciigis ilin laŭhorare, kaj dumvoje demandis pri la opinio de la pasaĝeroj. La estraro elektos por uzado el la provitaj tipoj laŭ la opinio de la pasaĝeroj.

1a tipo – *Regio Shuttle* (Regiona Pendolo). Planita en Germanio, konstruita en Hungario. Ĝi estas moderna, belaspekta, malpeza, funkciiga per dizela motoro.

2a tipo – *Inter Picy* (Inter-Eta). Planita kaj konstruita de MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft. Ĝi estas modernigita sur la bazo de BZ motorvagono. La renovigita vagono donas altnivelan, komfortan veturadon kiel per IC-trajno.



3a tipo – *DWA* novtipa relbuso. Simile belaspekta kaj komforta veturilo. Ĝi funkcias malmultekoste ĝis distanco 50-100 km. Ĝia malpeza konstruaĵo estas grava.

Kristály Tibor

Naskiĝtago de pramlinio Sassnitz-Trelleborg

Tiu linio estis inter la unuaj internaciaj komunikiĝoj inter Germanio kaj Svedio kaj la plej mallonga itinero trans la Baltan Maron. Centjaran naskiĝtagon ĉi-jare festis la *Reĝolinio*.

La 29an de aprilo 1897 la prusa fervoja ministro kaj la sveda ministro por internaj aferoj inaŭguris la 'Nova Poŝtvaporŝipa Linio'-n. La sekvantan tagon la vaporŝipo *Rex* trafikis la unuan fojon inter la du urboj. Kvar kaj duonan horojn daŭris la veturado. Pro granda bezono jam post kelkaj semajnoj sekvis dua ŝipo *Imperator*, tiel ke ĉiutage eblis du veturadoj en ĉiu direkto.

En la jaro 1907 la du landoj kontraktis, ke ankaŭ trajnoj povis esti transportataj per la ŝipoj. La 7an de julio 1907 la sveda reĝo Gustav V kaj la germana imperiestro Wilhelm II komune uzis la unuan tian trajnon, el kic devenas la nomo *Reĝolinio*.

Nuntempe la du pramoj *Sassnitz* kaj *Trelleborg* ofertas transigon en tri kaj duona horoj.

El *Bahnzeit* 6/97

Jogi

Atesto por envagoniĝo

En Internacia Fervojisto n-ro 1997.1 vi povis legi pri la fervojlinio en Japanio, kiu havas karesnomojn en Esperanto. Hodiaŭ mi povas informi vin pri novaĵo rilate al tiu fervojlinio.

Mi partoprenis al la 84a Japana Esperanto-Kongreso, kiu okazis de la 8a ĝis la 10a de aŭgusto 1997 en intermonta urbeto Ikeda en la gubernio Tokusima sur la insulo Sikoku. Ĝin ĉeestis 302 personoj kaj sukcese finiĝis kun riĉa regiona karaktero. En la kongreso mi renkontis profesoron Satoo Syouiti, kiu konsilis pri la traduko de la karesnomoj en Esperanto kaj okaze de la unujara datreveno de la linio prenis sur sin la taskon de honora staciestro por unu tago.

Mi ricevis de li kelkajn ekzemplerojn de dulingva (Esperanto kaj japana) atesto pri envagoniĝo por la trajno trenata de reviviĝanta vaporlokomotivo D 51-498 sur la Galaksia Revlinio (vidu la ateston sur la apuda paĝo). La trajno kuris 3 tagojn de la 1a ĝis la 3a de aŭgusto, kaj ĉiuj envagoniĝintoj en la trajno ricevis ĉi tiun belan, luksan ateston (vidu apude), kies Esperanto-teksto estis aranĝita de profesoro Satoo Syouiti.

NOBUKI Naosuke, sekretario de JELF

Fervoja muzeo ÖBB

La fervoja muzeo en fervoja stacio Unter-Retzbach rememoris en la tagoj 14an kaj 15an de junio 1997 la 10an datrevenon de sia fondiĝo.

La muzeo troviĝas en fervoja stacio (de post 1995 daŭre sen dejorposteno de trajnekspedisto), kaj ĝi estas lokigita en la unua etaĝo de la stacidomo. Ĉi tie oni povas trovi riĉan kolekton da fotodokumentoj kaj ekspoziciataj objektoj, kiuj dokumentas la historion kaj nuntempon de ÖBB – evoluon de la fervojaj linioj, trajnhorarojn, biletojn, legitimilojn de la fervojdungitoj, sed ankaŭ signalil- kaj sekurecinstalaĵojn, unifomojn kaj reglamentojn.

Antaŭ la ekspeddomo apud traknivela pasejo oni jam de malproksime vidas braksignalilojn kaj belan flavan motordrezinon. La ekspoziciataj objektoj estas bone konservitaj kaj ĝojigos la koron de ĉiu fervojŝatanto. La muzeajn ekspoziciaĵojn bone prizorgas personaro de la fervoja stacio Retz, laŭ kies iniciato la muzeo estis fondita.

En la jubileaj tagoj pasaĝertrajnoj trafikantaj sur la fervoja linio Znojmo – Šatov – Retz haltis en Unter-Retzbach, kaj la vizitantojn bonvenigis blovmuziko. Antaŭ la muzeo oni ankaŭ povis rigardi la plej novajn pasaĝervagonojn duetaĝajn, fabrikitajn de la firmao Siemens, kies regulan ekspluatadon ÖBB supozas enkonduki jam ĉijare, precipe en regiono de Vieno. Se vi veturos per aŭtomobilo, vi veturu al civito Mittelretzbach, kie vi povas flankenveturi sur ŝoseo direkte al Unterretzbach – Klein Höflein. La fervoja stacio troviĝas proksimume en la mezo.

Jindřich Tomíšek

Trajnvojaĝo en 1840

La dana poeto Hans Christian Andersen skribis en unu el siaj taglibroj pri sia unua trajnvojaĝo en 1840 de Magdeburg al Leipzig en Germanio (iom mallongigita):

"*Marde la 10an de novembro*. Mi iris je la 7a kun iomete da fervoja febro por la unua fojo en mia vivo fari veturon per vaporo. Ŝajnis al mi, ke mi nun transdonis min al la potenco de mia Dio. … Nun mi havas la imagon, ke la tero turniĝas. Tuj apud mi herbo kaj greno moviĝas kiel turniĝanta ŝpinila rado; nur la plej malproksimaj objektoj ŝajnas konservi sian kutiman trankvilon. Nun mi povas imagi al mi la flugadon de la migrantaj birdoj, kiel ili lasas post si la urbojn.

Estis kvazaŭ unu urbo situus tuj post la alia. Estas en tio io vere magia. Ŝajnis al mi ke mi estas magiisto, kiu jungis mian drakon al la veturilo kaj nun rapidegas preter tiuj kompatindaj mortidevuloj, kiujn mi vidis rampi per siaj veturiloj laŭ la vojo kvazaŭ ili estus limakoj.

Kiam la vaporo estas ellasata tio sonas kiel ĝemanta demono. Signal-fajfado estas abomena, ĝi similas al la kriego de porko trafita de tranĉilo.

Mi estis sola kune kun viro en kupeo destinita por 8 personoj; mi ekhavis la ideon: "Se li nun estus freneza kaj havas atakon". Tiu penso min tute varmigis. En Cöthen eniris 4 pasaĝeroj, unu el ili estis tre parolema kaj havis voĉon kiel raŭka virino. … En Leipzig, kie mi nun skribas ĉi tion en alte situanta ĉambro kun panoramo de la fervoja domo malsupre, mi vidas la vaporvagonojn rapidi al Dresden kaj Magdeburg."

Odd Kolbrek

Vaporlokomotivo Galaksia Revo

Atesto pri Envagoniĝo

D51-498

Ekde Meiji-erao ĝis lastatempe, trafikon sur tero regis Vaporlokomotivoj.
La linio Ginga Dreamline (Galaksia Revlinio) Kamaiŝi,
iama «Malpeza Fervojo Iŭate»,
servadas kiel ĉiutaga veturilo por la loĝantaro.
Aparte, la imago de Lokomotivo D-51 ankoraŭ nun brilas kiel simbolo
de Vaporlokomotivo en la memoro de ĉiuj homoj.
Por plenumi ardajn subtenon kaj atendon fare de multaj homoj,
jen reviviĝis la brava figuro de ĝia ora legendo!

Ĉi-pere ni atestas, ke la posedanto, envagoniĝante
la Vaporlokomotivon Ginga Dream, bone kaj kortuŝe
trairis en lazuraj ventoj la teron de la revlando Ibatovo.

JR-Orientjapana Fervojo Aŭgusto 1997

乗車証明書

明治以来、陸上交通の王者として君臨した蒸気機関車。
銀河ドリームライン・釜石線も、その昔「岩手軽便鉄道」と呼ばれた時代より、
人々の足として愛されてまいりました。
とりわけ、D51型蒸気機関車は、今も、SLの象徴として
人々の記憶の中に輝いております。
その伝説的雄姿が多くの熱い声援と期待に応え、再び復活しました。
ここに、香き風わたる理想郷・岩手の大地を、
SL銀河ドリーム号と共に感動を胸にきざみ、走破されたことを証明いたします。

平成9年　夏

橋口　誠之

JR-EAST

INTERNACIA FERVOJISTO
1997.6
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).

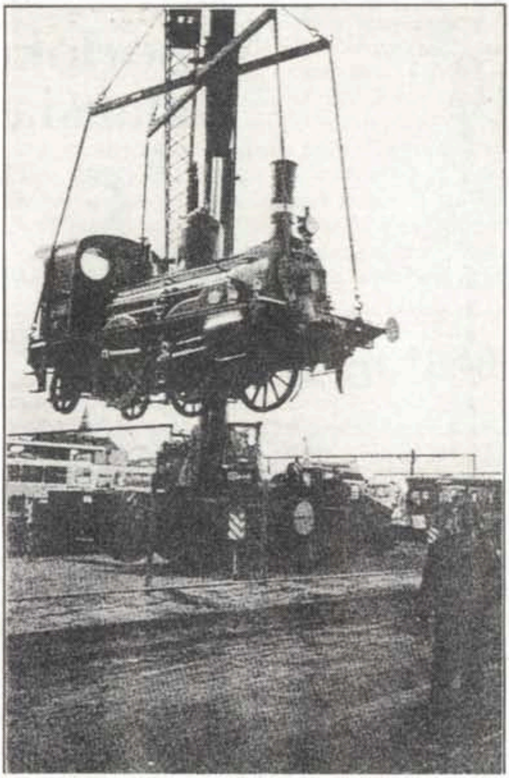
Svisa bankkonto:
471-02, Thurgauische Kantonalbank,
CH 8590 Romanshorn.

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

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos meze de januaro: 15.12.1997.

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S
ISSN 1397-4270

20tuna veterano en la aero



20tuna veterano en – por lokomotivo – nedeca pozicio. Temas pri la plej aĝa dana vaporlokomotivo, kiu post 30jara restado en la teknika muzeo en Elsinoro survojas al sia fina loko, la fervoja muzeo en Odense. La malnova lokomotivo tipo H kun karesnomo *Jakob* konstruiĝis en la unua lokomotivfabriko de la mondo, Robert Stephenson, New Castle (GB) en 1868. Ĝi trafikis ĝis 1946, kaj unu jaron poste oni intencis detrui ĝin. Dank'al rondo de entuziasmaj lokomotiv-ŝatuloj ĝi saviĝis, kaj post konvena riparo oni donacis ĝin al DSB okaze de la 100jara fervoja jubileo en 1947.

Kongresanoj de la 50a IFK partoprenantaj la ekskurson al Odense povas tie spekti la veteranon.