INTERNACIA FERVOJISTO
54-a eldonjaro

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

Redaktoro : Jean Ripoche
6 rue des Platanes
FR-72 230 Arnage, France
Tel /Fakso +332 43 21 16 39
Retadreso :
Jean.Ripoche@wanadoo.fr

Prezidanto : Romano Bolognesi
Via Misa 4
IT-40139 Bologna, Italio
Retadreso : lov0354@iperbole.bologna.it

Vicprezidanto : István Gulyás
Rákos u 98
HU-1155 Budapest, Hungario
Retadreso : kozsu13@freemail.hu

Sekretario : Marica Brletič
Peruanska 12
HR-10090 Zagreb

Kasisto : Henning Hauge
Esperanto-Nord
Am Ostersielzug 6
DE-25840 Friedrichstadt.
Tel : + 49 488 193 78 80
Retadreso :
Esperanto-Nord@web.de

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

UEA-konto : iffk-o

Apermonatoj :
Januaro, marto, majo, julio, septembro, novembro.

Redaktofino :
Ĉiam la 10-an de la antaŭa monato

Presejo :
Generaldirekcio de MAV
Andrássy ùt 73/75
HU-1378 BUDAPEST, Hungario

IFEF-TTT-paĝaro :
HTTP://perso.wanadoo.fr/esperanto/afce.htm
ISSN 1397-4270

VIG 2002.251

☺ Por via distro ☺

En malsupra figuraĵo bonvolu trovi kaj forstreki ĉiujn malsupre indikitajn vortojn. Ili povas esti trovitaj en ĉiu direkto, do horizontale, vertikale kaj diagonale eĉ retroire. La unuopaj literoj povas esti uzitaj eĉ plurfoje. Post kiam vi forstrekos ĉiujn 18terminojn, restos 17 neforstrekitaj literoj, kiuj legitaj horizontale laŭ linioj formas solvon de tiu ĉi « okdirekta krucenigmo ». La ĝustan solvon vi trovos en paĝo 34.

Forstrekendaj vortoj :
Fosto, Frajto, Framo, Horaro, Horarafiŝo, Kuplilo, Lagro, Linio, Lokomotivo, Masto, Okupo, Relo, Regejo, Trafiko, Troleo, Vagono, Valvo, Varo.

Kompilis Jindřich Tomíšek

R	E	G	E	J	O	P	U	K	O
E	B	O	O	O	V	L	A	V	Ŝ
L	N	L	V	E	A	N	I	A	I
O	K	I	F	A	R	T	O	G	F
O	F	L	N	E	O	R	T	O	A
O	R	P	N	M	P	O	J	N	R
R	A	U	O	A	L	L	A	O	A
G	M	K	O	S	V	E	R	D	R
A	O	I	O	T	S	O	F	V	O
L	I	N	I	O	R	A	R	O	H

Fervoja Koresponda Servo
S-ro PORUPKA Sorin
Mihai Bravu 32/2
RO-6200 Galati
Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp.
Aldonu, se eble, internacian respondkuponon.
Retadreso : galati@radiotel.ro

INTERNACIA FERVOJISTO

2002. 3.

43-a IFES en Rumanio

Kongrespropono por la 54-a IFEF kongreso en Plovdiv

Laŭ la IFEF-Statuto § 18 kaj Cirkulero 1/2001 de la Ĉefkomitatano, Franca Fervojista Esperanto Asocio proponas kaj kandidatigas sinjoron Laurent Vignaud al la posteno de kasisto de IFEF por la kuranta oficperiodo (ĝis 2004).

Laurent Vignaud naskiĝis la 22-an de januaro 1968. Li multe kaj efike agadis kaj agadas en la E-movado. Inter alia li funkciis kelkajn jarojn kiel sekretario de Franca E-Junulara Asocio.

Nun li estas:

⇒ ***komitatano*** de Unuiĝo Franca por Esperanto,

⇒ ***komitatano*** de Franca Fervojista Esperanto Asocio en kiu li prizorgas multajn aferojn sed ankaŭ en la nacia kaj eksterlanda kampoj. Precipe li konkrete kaj vigle partoprenas la evoluon en la modernaj komunikiloj. Li delonge reklamas kaj varbas cele disvolvigi nian E-organizon.

⇒ ***Membro de IFEF*** ekde 1989. Depost la jaro 1990 li partoprenis (krom unu) ĉiujn IFEF-kongresojn.

Mi varme kaj firme subtenas tiun ĉi proponon.

Ĉkn Jindřich Tomíšek

Solvo de la ludo en lasta paĝo
Bonvenon en Plovdiv

Kelkaj partoprenantoj en la 43-a Internacia Fervojista Esperanto skisemajno okazinta en urbo Predeal (Rumanio)

Enhavo

Historio de la bulgaraj ŝtataj fervojoj	35
Jarraporto de la sekretario. Jaro 2001	37
Transrapid denove aktuala	38
Terminara Sekcio serĉas kunlaborontojn	39
Komforte veturi al Plovdiv	40
Eŭro kaj fervoja trafiko	41
43-a Internacia Fervojista Skisemajno	42
Thalys-Eŭro propagandas novan monon	44
Vila fervoja helpanto	44
Renkontiĝo inter ĉinaj kaj aŭstraj fervojistoj	45
Financa subteno por kombinita trafiko	46
Eŭropa tunelo Gottard transprenos parton de la trafiko	46
Palmo de venko alportos la plej bonajn insultojn	47
Malsamaj epokoj de la fervojkonstruado en Norvegio	47

Palmo de venko alportos al Bretonanoj la plej bonajn insultojn

Nekutima konkurso okazis fine de januaro en vilaĝeto PRAT en Bretonio (Francio). Skipoj unuafoje konkurbatalis pri titolo de mondmajstra insultado en bretona lingvo. Teamoj, por ilia konsisto, estis elektikaj laŭ la deveno suda aŭ norda kompare kun la aŭtoŝoseo kunliganta la urbojn Rennes kaj Brest kaj tiel estis reprezentitaj norda kaj suda bretonaj skipoj. Ili devas uzi dum reciprokaj insultoj la plej sukcesajn insultojn, kompreneble neniam vulgarajn. Organizanto de nekutima batalo Louis - Jacques Suignard proklamis, ke tiu konkurso estas starigita por altiri la atenton de la amasinformiloj pri la fakto ke en Francio la bretona lingvo ne estas konsiderata kiel oficiala lingvo. Tiamaniere oni sciigos al la mondo ke la bretona lingvo ne estas mortanta sed kontraŭe ke ĝi estas popola kulturo. "Mi ne volas, ke iu diros neĝentilajn vortojn, ĉar insultoj en bretona lingvo estas tre delikataj kaj spritaj. Ekzemple kiam iu faras malbonintencan insulton, oni diras ke li troviĝas per unu piedo en infero", klarigis Louis-Jacques Suignard. Laŭ li, tiu konkurso montros, kiel riĉa estas la bretona lingvo.

Tradukis el ĉeĥa gazeto Jiři Pistora (CZ)

Iom por ridi ☺

Geedzoj veturas per aŭto tra arbaro. Subite la edzino ekploras.
- Kio okazis al vi, karulino ? - demandas la edzo.
- Vi ne plu amas min... Kiam ni ankoraŭ ne estis geedzoj sur tiu ĉi loko via aŭto ĉiam paneis...

Kolizio inter la antaŭtempa kaj la novtempa epokoj dum la fervojkonstruado en Norvegio

Kiam la unuaj fervojoj estis pretkonstruantaj, ĉi tio rezultis kun grandaj ŝanĝoj kaj progreso, precipe en kamparoj, kiuj estis izolitaj pro malbonaj vojretoj kaj longaj distancoj. Temas ja antaŭ la « aŭtomobilepoko ». Ekzemplo pri tio estas kamparo je 500 metroj super la marnivelo, norde de la Dovremontaro, tra kiu iras la fervojo inter Oslo kaj Trondhejmo. Parto de ĝi estas la 160 km-ojn longa Dovrefervojo kun la plej alta punkto 1025 metrojn super la marnivelo. Ĝia konstruado komenciĝis en 1910 kaj estis inaŭgurita la 17-an de septembro 1921.

La laboriloj kaj metodoj estis primitivaj kaj necesigis multajn laboristojn. En la menciita kamparo venis fervojkonstruantoj, jes vere «rallaroj » de prekonstruantaj fervojoj, ankaŭ de Svedio kaj Finnlando, kiuj estas speciale lertaj.

Konstruiĝis dometoj eĉ en la montaro por ili kaj en multaj bienoj oni luis ĉambrojn. Ne okazis specialaj konfliktoj inter ili kaj la kamparanoj, sed estas bienuloj, kiuj estis iom suspektemaj, ĉar ili reprezentis ion novan kun sia nekonvencia vivmaniero kaj vestaĵo kaj ĉarmo, kiu certe faris impreson al la virina sekso !

Multaj kamparanoj, precipe junuloj, havigis al si laboron, kiel fervojkonstruantoj. La pretkonstruado de la fervojo rezultis kun progresado en ĉi tiu kamparo kun establaĵo de entreprenoj kaj laborejoj.

Eltiraĵo de kajero eldonita de Norvega Ŝtata Fervojo okaze de la 75 jara jubileo de la Dovrefervojo.

Odd Kolbrek (NO)

Financa subteno por kombinita trafiko

Itala infrastrukturo kaj ministerio por ekonomio disponigos en la jaro 2002 financan subtenon; temas pri sumo de 120 milionoj da eŭroj al certaj entreprenoj. La kondiĉo por ricevi ĝin estas almenaŭ parto de la eksporto devos esti transportata per fervojo. Tiel devas esti subtenata kombinita transporto ŝoseo-fervojo. Kiel novajo oni subtenas ankaŭ ĉiujn transportojn, kiuj transiros kun transporto de danĝeraj varoj el ŝoseo al tradicia fervoja transporto. La subtenon povas ricevi ne nur trafikaj kaj trafikistaj entreprenoj sed ankaŭ industriaj entreprenoj. Alteco de la sumo dependas de traveturitaj kilometroj fervojaj. La subtenon povos eluzi ankaŭ itala ŝtata fervojo TRENITALIA, kiu estis antaŭ nelonge privatigita. Al privatuloj oni volas ebligi enirejon al merkato. Por ili oni disponas fonduson kun la sumo de 150 milionoj.

Kompilis Jitka Skalicka

Eŭropa tunelo Gotthard transprenos parton de ŝosea trafiko

En Svislando daŭras laboroj por la nova tunelo Gotthard. Ĝi estas parto de la projekto de trafika politiko, kiu celas transiri de ŝosea trafiko al fervojo. La kaŭzo estas protekto de vivmedio. Tunelo Gotthard kun longeco de 57 km-oj estos la plej longa fervoja tunelo en la mondo. Parto de trafika koridoro trans Alpoj fariĝos en la direkto nordo-sudo tra pli norde situanta 20 km-ojn longa tunelo "Zimmerberg" inter urboj Zurich kaj Zug kaj 15 km-ojn longa tunelo Ceneri situanta en suda Svislando inter Bellizona kaj Lugano. La tuta projekto kostos 10 miliardoj da svisaj frankoj. Post la finkonstruo ĝi multe plirapidigos trafikon trans Alpoj inter urboj Zurich kaj Milano, ĉar trajnoj en tiu ĉi linio havos rapidecon de 200 km-oj hore. Ni ĝoju pro la evento, ĉar ĝi certe pliriĉigos fervojan reton en Eŭropo kaj trafikeblecoj varbos novajn pasaĝerojn.

Kompilis Jitka Skalicka

Sekvo de la paĝo 39

Terminologia Grupo de UIC limigis la sistemigan laboron al la tri lingvoj angla, franca, germana. Tamen, por sufiĉe bona internacia nocio-harmoniigo en la aktuale 20-lingva datumbanko, estas tre avantaĝe kolekti nociosistemojn ankaŭ el aliaj lingvoj.

Ĝuste pro tio ni alvokas geamikojn de fervojo kaj lingvo, kunlabori en nia Terminara Sekcio, precipe por serĉi kaj traduki difinojn de traktendaj nocioj en siaj naciaj leksikonoj, normoj, reglamentoj, enciklopedioj. Tio estas grava kontribuo por la UIC-klopodoj, solvebla plej bone fare de IFEF.

Nepre ne supozu ke temas pri laboro nur por specialistoj!

Por la sistemigaj taskoj ni prefere traktas bazajn, ĝenerale konatajn nociojn de fervojo. Interesatoj bonvolu anonci sin ĉe ni.

Jan Uldal Niemann,
gvidanto de Faka Komisiono de IFEF
Hovedvagtsstræde 9E, 1 DK-3000 Helsingør
Telefono: +45 49 26 13 19
Retadreso: niemann@mail.dk

Heinz Hoffmann,
sekretario de Terminara Sekcio
Finstere Gasse 2, DE-01445 Radebeul
Telefono: +49 351 83 85 877
Retadreso: IFEF.B90/GR-mei@t-online.de

****

54-a IFEF-kongreso en Plovdiv Bulgario

(01/07 de junio 2002)

Adreso de LKK :
54-a Kongreso de IFEF, Centrala Poŝto, poŝtkesto n° 455
BG-4000 Plovdiv
Tel : 359 32 26 79 12 / 359 32 44 14 37
Fakso : 359 29 87 45 41
Retadreso : bdz-intrel@bbf.bg

Ĉar ni baldaŭ vizitos Bulgarion, estas interese ricevi informojn pri la enlanda fervojo.

Historio de la bulgaraj ŝtataj fervojoj

La komenco

Je la 21-a de majo 1864 sur la bazo de la angla koncesio komenciĝas konstruado de la fervojlinio Russe - Varna, kiu longas 224 kilometrojn.

Por la bulgara popolo, kiu en tiu tempo estas sub turka jugo, tio estas la unua paŝo de la revolucia potenco de la fervojoj, kiu ludis gravan rolon pri la ekonomia kaj kultura vekiĝo.

La apudeco de la turka kaj aŭstri-hungara imperioj kaj aliaj eŭropaj landoj stimulis konstruadon de ankoraŭ unu fervojlinio Istambulo - Delovo, ekspluatadlanĉita dum la jaro 1872.

Konsciante sian historian gravecon kaj respondecon,la bulgaraj ŝtatestroj post la liberigo (1878), fundamentas bulgaran politikon por ampleksi fervojlinian konstruadon, ĉefe per la fortostreĉado de bulgara popolo kaj por ke ili estu bulgara proprajo. La unua leĝo por fervojlinioj estas aprobita kaj akceptita de junio 1884 ĝis januaro 1885. La 23-an de junio (la 5-an de julio laŭ la gregoria kalendaro), la unuan bulgaran fervojon post la liberigo - Caribrod (Cara vadejo) - Vakarel oni solene inaŭguras. Tiu ĉi dato estas la naskiĝdato de Bulgara Ŝtata Fervojo. Male de la pesimistaj okcidentprognozantoj, la konstruado de la fervojlinio finiĝis sukcese. La 1-an de aŭgusto 1888 de Vieno ekveturis la unua internacia vagonaro Vieno - Beogrado - Sofio - Plovdivo - Istambulo. En Sofio ĝi estas solene inaŭgurita kun aplaŭdoj. La unua lokomotivo alvenas Bulgarion je la 6-a de novembro 1887. Pli malfrue, juna «Bulgario» aĉetadis multe da pasaĝer- kaj ŝarĝ- lokomotivojn. Ĝis junio 1939 estis konstruitaj entute 4 426 kilometroj de fervojlinioj. Post la fino de la Dua mondmilito oni ankoraŭ konstruis 900 kilometrojn.

Sed ne nur konstruo estas la ĉefa celo. Rapide oni disvolvas modernigon kaj renovigon de la teknika bazo. Elektrizitaj estas pli ol 2654 km-oj. Dum la lastaj kelke da jaroj, la Bulgaraj Fervojoj troviĝas antaŭ seriozegaj ekonomiaj embarasoj. Ne estas pasaĝer - kaj ŝarĝ - amasoj. Kompreneble malboniĝis la financa stato.

Malgraŭ la malfacilaĵoj, la Bulgaraj Ŝtataj Fervojoj serĉas kaj iras sur la prava disvolviĝa vojo. Malrapide certe kaj per fremda financa helpo kaj teknikaj institucioj, Bulgaraj Ŝtataj Fervojoj rigardas antaŭen kaj disvolviĝas firme .

Kromaj informoj : Ĉefaj fervojlinioj

I, Svilengrad - Plovdiv - Sofio, longeco 363 km-oj. Elektrizitaj 227 km-oj.
II. Sofio-Mezdra -Varna, 543 km-oj. Elektrizitaj 543 km-oj.
III. Sofio - Karlovo - Karnobat -Varna, 480 km-oj. Elektrizitaj 480 km-oj.
IV. Russe - Dimitrovgrad - Podkova, 426 km-oj. Elektrizitaj 307 km-oj.
V. Sofio - Pernik - Kulata, 210 km-oj. Elektrizitaj 210 km-oj.
VI. Sofio - Pernik - Radomir - Gjuiŝevo, 136 km-oj. Elektrizitaj 48 km-oj.
VII Mezdra - Vidin, 179 km-oj. Elektrizitaj 179 km-oj.
VIII. Plovdiv - St. Zagora - Burgas, 237 km-oj. Elektrizitaj 237 km-oj.
IX. Russe - Samuil - Kaspiĉan, 142 km-oj. Elektrizitaj 142 km-oj.

Entute :
Duoblaj linioj : 977 km-oj.
Elektrizitaj : 2654 km-oj.

Stanil Nikolov

Vicprezidanto de LKK - Plovdiv 2002

Tagordo de la nepublika komitatkunsido 03.06.2002

1. Malfermo, konstato mandatoj,
2. Diskuto kongrespropono(j),
3. Diskuto kasraporto-bilanco 2001/buĝeto 2003,
4. Diskuto analizo de situacio en kelkaj landoj,
5. Diskuto venontaj kongresoj,
6. Analizo eksteraj rilatoj,
7. Eventualaĵoj.

Tagordo de la publika plenkunsido 04.06.2002

1. Malfermo, konstato mandatoj,
2. Ricevitaj telegramoj, leteroj,
3. Honorigo al la mortintoj,
4. Estraraj raportoj,
   4.1. Sekretario,
   4.2. Redaktoro,
   4.3. Kasisto,
5. Protokolo Tábor (CZ),
6. Raporto de la ĉefkomitatano,
7. Kongrespropono(j),
8. Raportoj de la Faka Komisiono (FK),
   8.1. Gvidanto,
   8.2. Sekretario de la Fake Aplika Sekcio (FAS),
   8.3. Sekretario de la Terminara Sekcio (TS),
9. Raportoj de la komisiitoj,
   9.1. Skisemajno (IFES) 2002,
   9.2. Fervoja Koresponda Servo (FKS),
   9.3. Komitatano "A" por IFEF ĉe UEA,
10. Resumo de la jarraportoj 2001 el la landaj asocioj,
11. Analizo de la nuna situacio en kelkaj landoj,
12. Buĝeto 2003 kaj kotizkonfirmo,
13. Rilatoj al aliaj organizoj,
    13. 1. UEA,
    13.2. FISAIC,
14. Venontaj kongresoj,
    14.1. Konfirmo de invito al la 55-a IFK (DE 2003,
    14.2. Elekto de la lando por 2004, la 56-a IFK,
    14.3. Diskuto pri pluaj eblecoj,
15. Venontaj IFES 2003 kaj 2004,
16. Eventualaĵoj,
17. Libera diskutado.

Renkontiĝo inter ĉinaj kaj aŭstraj fervojistoj

Post kelkaj kontaktoj telefone kaj letere, s-ro Li Sen, veninta el Huhhot de Interna Mongolio kaj mi, veninta el Tianjin, nome de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio renkontiĝis kun s-ro Martin Stuppnig en Minzu-hotelo en Beijing la 11-an de marto. Komisiite de la vic-prezidanto de IFEF s-ro Istvan Gulyas, S-ro Martin Stuppnig,vicprezidanto de Aŭstra Fervojista Esperanto-Federacio, diskutis kun ĉinaj kolegoj pri la okazigo de IFEF-kongreso en Ĉinio. Ambaŭ landaj fervojistoj interŝanĝis donacaĵojn. Ĉi-vespere ni havis intiman konkretan fruktoplenan unuan diskuton pri komunaj temoj.

La 12-an de marto matene estis kunsido, okazigita de Ĉina Esperanto-Ligo.La kunsidon ĉeestis la prez.de ĈEL s-ino Tan Xiuzhu, la ĝenerala sekr. de ĈEL s-ro Yu Tao, la ĝenerala direktoro de ĈEL s-ro Wang Hanping. S-ino Tan Xiuzhu bonvenigis s-ron Martin Stuppnig kaj subtenos la organizadon de IFEF-kongreso en Ĉinio. Post detala diskuto, ĈFEA kaj s-ro Martin Stuppnig interkonsentis,

1. ĈFEA klopodos krei la sufiĉajn kondiĉojn kaj aktive prepari por la organizado de la 58-a IFEF-kongreso en 2006 aŭ la 59-a en 2007.
2. ĈFEA active ĉeestos la Fervojistan Tagon dum la 89-a UK en Beijing en 2004.
3. ĈFEA deziras partopreni la 56-an IFEF-kongreson en Sopron, Hungario en 2004 por prezenti al la IFEF-estraro/komitato la oficialan inviton de la IFEF-kongreso kaj pli multe koni kaj mem sperti la kongreson.
4. ĈFEA kontaktos fervojistojn de la aziaj landoj diversmaniere por ke ili ekhavu kontaktojn kaj kunlaboron kun IFEF.
5. Ni interkonsentis kun la Ĉina E-Ligo pri la varbo de ĉinaj FD de UEA pri fervojo.

ĈFEA petis s-ron Martin Stuppnig transdoni la Gratul-leteron al la 54-a IFEF-kongreso ĉi-jare en Plovdiv, Bulgario, materialojn pri la Esperanto-movado de ĈFEA, la klozonean vazon kaj aliajn memorajojn al IFEF.

Post la kunsido, la estraro de ĈEL regalis s-ron Martin Stuppnig, s-ron Li Sen kaj min en la sidejo de ĈEL.

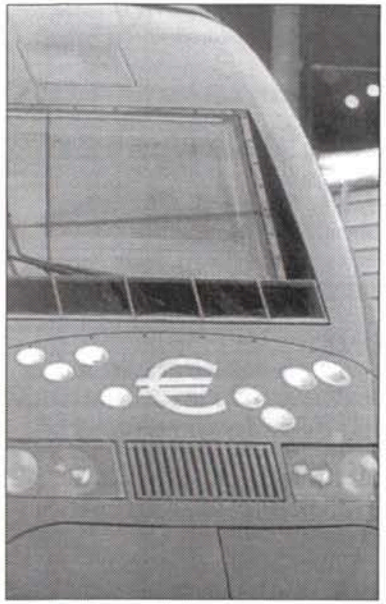
Posttagmeze, invitita de la Esperanto-sekcio de Ĉina Radio Internacia (ĈIR), s-ro Martin Stuppnig, akompanata de mi, vizitis la Esperanto-sekcion, kiu ankaŭ intervjuis s-ron Martin Stuppnig. Antaŭ la foriro de ĈRI li vizitis la Ekspozicion de diverslandaj donacaĵoj.

ĈFEA esperas fari pli grandan kontribuon al la Esperanto-movado de IFEF kaj ricevi la helpon de IFEF. Antau ni ĉinaj fervojistoj estos ŝancoj kaj samtempe defioj.Plenante la fidon, ni venkos multajn malfacilaĵojn kaj antauen marŝos.

Han Zuwu
Vicprezidanto de
Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

Thalys-Eŭro propagandas novan monon

Teknike plibonigita, grandrapida trajno Thalys la 21-an de decembro 2001 komencis trakcii propagandante la novan komunan monsistemon « eŭro » kaj per tio ankaŭ



novajn perspektivojn de eŭropaj civitanoj. Thalys estas taksata kiel la unua fakte eŭropa grandrapida fervojreto. Ĝi kunligas multajn francajn, belgajn, nederlandajn kaj germanajn urbojn, ekzemple Parizon, Bruselon, Lutych, Den Haag, Amsterdamon kaj Kolonjon. Dum ordinaraj trajnoj Thalys havas tradician ruĝan koloron, la trajno Thalys Eŭro estas blua kaj ĝi estas dekoraciita per fragmento de la melodio / muziknotoj / el la naŭa simfonio de Beethoven - eŭropa himno - kie la muziknotoj estas bildigitaj kiel moneroj de la nova mono.

La trajno veturas meznivele po 1 600 km-oj tage.

Esperantigis Jindřich Tomíšek

Vila fervoja helpanto

Antaŭ proksimume cent jaroj laboris en Sudafrika respubliko fervojisto James Wide. Jam kiel junaĝa li perdis dum akcidento ambaŭ piedojn sube de la genuoj. Li do portis protezojn kaj pli longajn vojaĝojn li faris sur invalida ĉaro. La fervoja kompanio South African Railways tamen ne maldungis lin kaj li povis plu dejori kiel gardisto blokstacia en malpli granda stacio.

Por sia distro, sed ankaŭ por helpo James Wide aĉetis malsovaĝigitan virpavianon. Li apartenis al la plej grandaj kaj plej fortaj de sia raso kaj James nomis lin Jack. Jack estis tre scivolema kaj lernema kaj James rimarkis, ke funkciigo de la signaliloj interesas lin. Li do ensekretigis la virpavianon en tiun ci « proceduron ». Kaj Jack post nelonge funkciigis la signalilojn ofte mem, tamen ĉiam sub kontrolo de sia majstro. Kaj ne nur tion. Jack ankaŭ prizorgis ordon en cirkaŭa regiono de la stacio kaj akvumis florojn. Post nelonge James kaj Jack fariĝis bone konataj en cirkaŭa regiono kaj ne nur inter la fervojistaj kolegoj.

Estis tamen ankaŭ iuj pasaĝeroj, kiuj atentigis, ke iliaj vivoj kaj sekureco estas enmetitaj tieldirite "en manoj de la simio".

La vero tamen estas, ke dum la tutaj naŭ jaroj la malsovaĝigita virpaviano Jack kaŭzis neniun akcidenton. Kiam Jack mortis kaj lia mastro soliĝis, Jack tamen longe restis ne nur en lia memoro, sed ankaŭ en memoro de liaj amikoj kaj fervojistaj kolegoj.

Esperantigis Jindřich Tomíšek

Jarraporto de la sekretario Jaro 2001

Niaj mortintoj

Nomoj de malaperintoj estos legataj dum la plenkunsido en Plovdiv.

1. *Membrostato*

La aktuala membrostato estas eltirebla de la jarraporto de la vicprezidanto.

2. *Interna laboro*

2.1. Estrarkunvenoj

La estraro kunvenis dufoje eksterkongrese.

La unuan fojon en Thionville - Volkrange (FR), 04.04.2001. Ĉeestis gaste Ĉk.

La duan fojon en Plan Val Gardena (IT) 01-03.09.2001. Ĉeestis ankaŭ la Ĉk.

La e-o traktis la kutimajn tagordojn. Krome, speciale ili okupiĝis pri la bezono kiel la plej frue trovi personon kiu pretas por la posteno de la Ks.

2.2. Ĉefkomitatano(j)

Li plenumis akurate siajn multflankajn taskojn ; li dissendis la cirkuleron kun la demandilo pri la landaj jarraportoj kaj apartaj demandoj, li kolektis kun Vp la jarraportojn de la landaj asocioj kaj kun Rd/Ks pretigis la Adresaron, li kolektis kongresproponojn, ĉeestis kelkajn jarkunvenojn de L.A. ktp.

2.3. Evoluo en kelkaj landoj

Ŝajnas ke denove reviviĝis Hispana Esperanta Fervojista Asocio.

3. *Laborplano*

3.1. Koresponda servo

S-ro Sorin PORUPKA (RO) daŭre zorgas pri tiu servo.

3.2. Faka Komisiono

3.2.1. Terminara sekcio

Gvidas D-ro Heinz Hoffmann.

Ĉar IFEF estas samrajta kai samdeva membro de pasintjare fondita laborgrupo "Maŝin-Tekniko 40" (ĝin fondis UIC cele al kreo de modela Terminaro laŭ internacie validaj normigreguloj) esperantistoj - fervojistoj ebligos klarajn komparojn kaj tradukeblojn inter ĉiuj faklingvoj (IF 2001.4).

3.2.2. Fake Aplika Sekcio

Gvidas S-ro Ladislav Kovár.

Eldonita Fervojfaka Kajero n-ro 9. Prizorgitaj ĉiuj fakprelegoj okazintaj dum IFK en Tábor.

3.3. Fervojista kontaktkunveno dum la 86-a UK en Zagrebo

Partoprenis 50 personoj el 14 landoj. Vp István Gulyás gvidis la kunvenon kaj informis pri pasinta IFK en Tábor kaj venonta en Plovdiv. Zlatko Hint (HR) prezentis fakprelegon. Post la kunveno la ĉeestantoj vizitis la lokan vagonriparejon "Gredelj".

4. *Aranĝoj*

4.1. IFEF Skisemajno

La 42-a IFES sukcese okazis en Tatranska Lomnica (SK) 20- 27.01.2001 kun 18 partoprenantoj el 6 landoj (IF 2001.2).

4.2. IFEF - Kongreso

La 53-a IFK okazis 12-19.05.2001 en Tábor /CZ). (ĉeestis 194 partoprenantoj el 18 landoj).

La plej gravaj eventoj :

a) Estas elektita nova estraro: Pr - D-ro Romano Bolognesi, Vp - Inĝ István Gulyàs, Sk- Marica Brletić Ks- Henning Hauge (portempe), Rd - Jean Ripoche.

b) Novaj honoraj membroj de IFEF estas nomumitaj :

Ernst Glättli el CH

Heinz Dieter Hartig el DE

Henning Hauge el DK

c) Inĝ Ladislav Kovàr okazigis ĉefan prelegon « Moderna sekuriga kaj komunika tekniko de la Ĉeĥaj fervojoj».

d) Hp Joachim Giessner festis sian 50-an

seninterrompan partoprenon en IFEF kongresoj.
e) Okazis invito ĉe la urbestro, por ĉirkaŭ 80 personoj.
f) Okazis interesaj ekskursoj kun multnombraj elekteblecoj.

5. Eksteraj rilatoj

5.1. UEA
La kontaktoj kaj kunlaboro inter UEA kaj IFEF estas bonaj.
Dum la 86-a UK en Zagrebo okazis estrarelekto kadre de UEA.
Ivo Osibov (HR) kiel nova ĝenerala sekretario zorgos pri fakaj asocioj.
Ĝenerale, e-o rimarkas ke la nombro de fakdelegitoj en UEA, kiuj eblas informi pri fervojo estas malalta.

5.2. FISAIC
La kunlaboro inter FISAIC kaj IFEF estas bona. La 50-a fondiĝdatreveno de FISAIC okazos en urbo OBERNAI (FR) 19-23.09.2002.

Fina komentario

La nedungado de junaj fervojistoj kaj antaŭtempaj pensiiĝoj ĉe fervojaj organizoj malfaciligas ankaŭ la situacion en nia organizo.

Ĉi jaron la landaj asocioj de IFEF ne trovis personon por la posteno de la kasisto de IFEF kaj la estraro nun ne estas kompleta.

Ni ĉiuj klopodu trovi taŭgajn personojn kiuj estas pretaj transpreni taskojn kaj en landaj asocioj kaj kadre de IFEF.

Zagrebo en marto 2002

Marica BRLETIĆ Sekretariino

Transrapid denove aktuala

Nuntempe estas aktuala la komencita konstruo de magnetrelvojo en Ĉinio, kiu interligos la centron de Shanghaj kun la nova flughaveno. La ĉina registaro montras intereson ankaŭ pri aliaj magnetrelvojoj. Tiaj pli longaj linioj estus Shanghaj - Hanzhou (204 km) kaj Shanghaj - Peking (1300 km). Post multaj jaroj oni pridiskutas tian projekton ankaŭ en Aŭstralio, Usono kaj Eŭropo. En Germanio oni preparas la financadon de magnetrelvojo, en la multe loĝata Rhein-Ruhr-regiono. Krome, oni projektas magnetrelvojon inter München kaj la flughaveno. La nederlanda registaro decidos en 2002 pri tia linio inter Amsterdam kaj Groningen. Krome, oni pensas pri magnetrelvojo rondveturonta de Amsterdam tra la flughaveno Schiphol - Den Haag - Rotterdam - Utrecht - Amsterdam (150 km-oj). Ankaŭ la linioj Melbourne (Aŭstralio) - flughaveno (27 km-oj), Pittsburgh(Usono) - flughaveno (76 km-oj) kaj Washington (Usono) - Baltimore (60 km-oj) povus esti interligataj per magnetŝveba tekniko.

Kiel funkcias la magnetrelvojo ? Tiu ĉi ne havas radojn, aksojn, transmision kaj kontaktliniojn. La magnetŝveba veturilo ne rulas, ĝi ŝvebas. Anstataŭ rado kaj relo kiel ĉe fervojo funkcias elektromagneta ŝvebiga kaj akcela sistemo. La principo de ŝvebado baziĝas sur fortoj inter elektromagnetoj, ordigitaj en la veturilo, kaj reakciaj reloj. Magnetoj fikse tenas la relgvidadon de la veturilo.

Kontraŭ la konvencia fervojo la precipa movigilo de magnetrelvojo estas muntita ne en la veturilo mem, sed en la relvojo. Per motoro integrita en la magnetrelvojo estas elektrizata nur la sektoro, en kiu la veturilo jus troviĝas. La motoro evoluigas elektromagnetan glitkampon, per kiu la veturilo estas kuntirata. Ankaŭ kaze de manka kurento la magnetrelvojo ne restas staranta. Baterioj en la veturilo certigas la necesan provizon de energio.

Fonto : Frankfurter Neue Presse/jan.2002
W.Barnickel

S-ino Rodica Todor prezidantino de R.E.F.A. kun Hubert Peyrouty IFES-responsulo

Marcu Constantin, Felicia Goran kaj Gabriela Lup, sen forgesi la filino de Rodica : Raluca.

Okaze de ĉiuj vesperoj ili klopodis por ke ni sidu ĉe plenaj tabloj. Ankaŭ ili multe strebis okaze de la ekskursoj por ke ĉiu partoprenanto ĝuu la aferon laŭ sia plezuro, kaj glatigi ĉiujn malfacilaĵojn.

Estis invititaj estraranoj de la Rumana Esperanto-Asocio : prof. Marian Constantinescu - prezidanto, Aurora Bute kaj Mihai Trifoi-vicprezidantoj.

REZULTO DE LA KONKURSOJ :

LINGVA KONKURSO:
1a : Birkbak-Mortensen (Danio)
2a : Marcu Constantin (Rumanio)
3a : Hubert Peyrouty (Francio)

KARNAVALO :
1a : ge-Birkbak-Mortensen (la beboj) (Danio)
2a : ge-Rossum kaj- Ana (maristo, klaŭno) (Danio)
3a : Lucia Damian (Hispana reĝino) (Rumanio)
Speciala : Eniko Bodor (Dartanjan) (Rumanio)
Publika : Doina Greavu Sorin Porupca (Araboj) (Rumanio)

SKIADO :
Virinoj : Ana Rossum (Danio), Aurora Bute (Rumanio),Raluca Todor(Rumanio)
Viroj : Hubert Peyrouty (Francio)

PIEDIRADO :
1a : Monika Hieronimus Stroinski (Germanio)
2a : Floarea Mladin (Rumanio)
Speciala: Sanda Bute (Rumanio)

I.F.E.F. premio :Raluca Todor (Rumanio)

Aurora Bute

Adreso-ŝanĝo

Hungara Fervojista Esperanto Asocio (HFEA)

Ekde januaro 2002 ĉesis funkcii la Budapeŝta Poŝtoficejo n-ro 64. Pro tio nia ĝisnuna poŝtfako (HU-1378 Budapest, Pf. 7.) ne plu validas. Ni petas, ke estonte la sendaĵo estu ekspedita al ni laŭ la jena adreso :

Hungara Fervojista Esperanto Asocio (HFEA)
(Magyar Vasutas Eszperantó Egyesület - MVEE)
HU - 1062 Budapest, Andrássy út 73 - 75.sz.

La 43-a Internacia Fervojista Esperanto Skisemajno okazis inter 17-23 de februaro 2002 en Predeal.

Partoprenis esperantistoj el Danio, Germanio, Francio, Ĉeĥio kaj Rumanio. Bedaŭrinde la neĝo malaperis ĝuste antaŭ nia aranĝo, sed la programo estis abunda pro la situo de Predeal : tiu ĉi internacia fama ripozloko troviĝas en Valea Prahovei (la Valo de Prahova), kie estas ĉeno da ripoz- kaj kuraclokoj.

Ĉiutage okazis piedira, busa aŭ per trajna ekskurso. Ni vizitis belajn lokojn : Trei Brazi (Tri Abioj), Busteni - kie ni vizitis la akvofalon "Urlatoarea" (la Hurlo), monaĥejon kaj Gura Diham - belan kabanon en la fino de vojo tra mirinda montopejzaĝo. Merkrede ni vizitis Poiana Brasov (kie okazis la skisemajno en 1994), kie la skiemuloj klopodis skii. Per telfero la kuraĝuloj atingis la montopinton Postavarul (1800 metrojn alta). Aliaj restis skii en Poiana Brasov kaj la ceteraj daŭrigis la vojon por viziti la kastelon Bran, kastelon de Drakula.

Duontaga ekskurso al la urbo Sinaia kun vizito de la kastelo-muzeo Peleŝ estis la jaŭda programo. La kastelo estis la reĝa ripozloko dum la somero kaj, dum la komunista epoko, la feria loko de la familio Ĉauŝesku. Forgesinte tion, oni nur povas miri kaj admiri la diversajn interesegajn ĉambrojn kun diversstila meblaro.

Ni akceptis nek anglan nek germanlingvan prezentadon. La ĉiĉerono de la muzeo parolis rumane kaj Aurora Bute esperantigis. Estis bona okazo por propagandi por Esperanto, ĉar la aliaj vizitantoj kaj la ĉiĉerono mem interesiĝis pri la lingvo Esperanto. Studentino el Timiŝoara, hazarde troviĝanta tie, aŭdinte pri Esperanto, fariĝis membro de la landa E-asocio, ekpartoprenas E-kurson, do... ekesperantiĝis.

Jam estis vendredo, kun denove piedmigruloj. Ekneĝis kaj tra la arbaro la vojo estis bela, tia kia en la belaj rakontetoj de la infaneco. Ni estis tre feliĉaj kiam ni atingis nian celon : la kabanon Susai je 1340 metroj alta.

Vespere okazis artaj programoj. La unua vespero estis kompreneble la kutima interkona vespero.

Alian vesperon, niaj samideanoj Jiři Vencl kaj Ladislav Lani prezentis regionon de Ĉeĥio, kie estas antaŭvidita la venonta I.F.E.S.

Fervojista ĥoruso distris nin dum muzika vespero. Sekvis prezentado de turismaj lokoj de Rumanio per videobendo kun esperantaj subtitoloj.

Grava momento de la skisemajno estis la karnavalo. Kelkaj saĝaj homoj antaŭpripensis la aferon kaj kunportis belajn kostumojn, aliaj improvizis lastminute, kelkaj estis eĉ kostumitaj kiel en la ĉiutaga vivo ! Ne antaŭvidita kaj ne antaŭvidebla estis la momento kiam ni ekkomprenis ke la karnavalo ŝanĝiĝis en karnavallingvakonkurso. Dum momento fakte, oni ĉesigis la muzikon, kaj disdonis la foliojn kun la teksto, kaj oni povis vidi mariston, hispanan reĝinon, arabojn, klaŭnon, bebojn, eĉ katon, cerbumi en la dancĉambro.

La adiaŭa vespero estis vera bankedo kun proksimume cento da partoprenantoj.

Oni disdonis la premiojn kaj la hotelestro proponis al ni modprezentadon kun ege ĉarmaj junulinoj, tre bele vestitaj. Dum la vespero S-ino Todor anoncis la multajn lokajn subtenantojn de la aranĝo ; ankaŭ s-ano J.Geroldinger sendis gravan monsubtenon.

La aranĝo estis interesa kaj sukcesa. Oni devas substreki la laboron de Rodica Todor (nova prezidantino de Rumana Fervojista Esperanto Asocio) kaj de la tuta skipo:Floarea Mladin, Eniko Bodor, Monica Rusu, Sorin Porupka kaj lia fratino Doina, Emil Tudorache, Michaela kaj

Terminara Sekcio serĉas kunlaborontojn

Atentemaj legantoj de IF scias, ke en Faka Komisiono de IFEF, apud Fake Aplika Sekcio ekzistas Terminara Sekcio. Sed ni supozas, ke ankoraŭ ne sufiĉaj tiuj, kiuj havas klarajn imagojn pri nuna laboro en tiu sekcio.

Jam antaŭ jardeko ĉesis periodo de streĉega laboro por krei kaj eldoni proprajn fervojfakajn vortarojn fare de esperantistoj. Ankaŭ revizio de Plena Ilustrita Vortaro estis finata en 1998, certe por pli ol dek jaroj. Sed feliĉe, jam en 1992 ni ja sukcesis atingi ion, kio antaŭe estis ŝajne utopia revo: Precipe danke al bonaj rilatoj inter nia aktiva hungara landa asocio kaj Hungaraj Ŝtatfervojoj MÁV, nia federacio IFEF ricevis saman rajton koncerne terminologian laboron en Internacia Fervojunio UIC, kiel fervoja entrepreno. Ekde tiam la agado de Terminara Sekcio tute akordiĝas kun la koncerna laboro en UIC, nome evoluigi la terminologian datumbankon RailLexic. Jam dekomence Esperanto estas datumbanka lingvo samampleksa kiel la naciaj - komence 10, nun 19 lingvoj. La bona kunlaboro IFEF - MÁV ankaŭ ebligas krei kaj eldoni serion de dulingvaj terminlibroj laŭ aktuala stato de RailLexic, ĉiu volumo enhavas Esperanton kiel unuan, la nacian kiel duan lingvon. Du aliaj uzebloj de la datumbanko estas per kompakta diskedo CD-ROM kaj per Interreto. Tio enhavas gravegan devigon: Ni devas montri, ke ni daŭre kapablas kontribui kaj konstante kunlabori laŭ tiu atingita pozicio. La kunlaboro ampleksas du ĉefajn taskojn :

Unue, se UIC decidis pri novaj aŭ prilaboritaj nocioj por la datumbanko, ni ricevas tiujn difinojn kaj terminojn anglajn, francajn, germanajn. Ni traduku la difinojn kaj proponu, pridiskutu, fine elektu plej taŭgajn Esperanto-terminojn. Tio okazas kaj koresponde kaj dum kongresaj kunsidoj.

Due, la ĝis nun donitaj difinoj tamen venis el iu nacia fonto, sen internacia sistemigo kaj akordigo. Oni ja sciu la fakton, ke en unuopaj lingvoj realo estas multkaze diversnocie dividata. Terminologia Grupo de UIC nun klopodas etpaŝe prilabori unuopajn subfakojn laŭ terminologiaj principoj de Internacia Organizo por Normigo ISO. UIC bonvenigas koncernan kunlaboron de esperantistoj, ĉar planlingva pensmaniero faciligas sistemigon de nocioj kaj kritikon pri naciaj solvoj.

Ekzemplo okulfrape montranta diversan nacian dividon de realo, koncernas **motorvagonojn**. Laŭ PIV, motorvagono estas surrela transportveturilo provizita per propraj veturrimedoj. Diversaj specoj estas esprimeblaj per aldonaj adjektivoj, ekzemple *elektra ..., termika (dizela, gasturbina) ..., unuopa motorvagono* . En pluraj naciaj lingvoj ekzistas sama principo. Sed la franca faklingvo enhavas tute memstarajn terminojn por specoj de motorvagono:

-unuopa termika motorvagono ***„autorail“***
-unuopa elektra motorvagono ***„automotrice“***
-motorvagono en fikse kunligita vagonkombinaĵo, egale ĉu termika aŭ elektra ***„motrice“***.

Simila divido ekzistas en la rumana faklingvo :

- termika motorvagono ***„automotor“***
- elektra motorvagono ***„vagon-motor“***.

Sekve, por ebligi klarajn tradukojn inter la tri menciitaj lingvoj, esperantistoj elpensu terminon por *motrice* , francaj kaj rumanaj fervojistoj elpensu terminon por ĝenerala *motorvagono* (egale de kiu speco). Ofte ne estas trovebla aŭ oportuna konciza termino ; tiukaze oni vortigu perifrazon aŭ uzu koncizan difinon same kiel terminon.

Sekvo paĝo 46

Komforte veturi al Plovdiv !

La Hungara Fervojista Esperanto-Asocio organizas kolektivan veturon al la 53-a IFEF-kongreso per speciala(j) litvagono(j) de Budapeŝto al Plovdiv kaj reen. La kongresanoj el iu ajn lando povas utiligi tiun ĉi liveradon de Budapeŝto.

La kondiĉoj estas la jenaj :

- La kongresanoj veturos tra Rumanio (!) per laŭhoraraj trajnoj en speciala(j) litvagono(j) de Budapeŝto ĝis Plovdiv **(sen vagonŝanĝo)** kondiĉe, se, **minimume 20 personoj** aliĝu.
- La speciala(j) litvagono(j) trafikos jene :

Veturo tien de Budapeŝto al Plovdiv :

30/05/02 Ekveturo de Budapeŝto -Keleti (per la trajno « TransBalkan ») :	19h10
31/05/02 Alveno al Dimitrovgrad:	23h59
01/06/02 Ekveturo el Dimitrovgrad:	06h25
01/06/02 Alveno al Plovdiv :	07h50

Reveturo de Plovdiv al Budapeŝto :

07/06/02 Ekveturo reen de Plovdiv :	22h05
07/06/02 Alveno al Dimitrovgrad :	23h30
08/06/02 Ekveturo el Dimitrograd :	07h35
09/06/02Alveno en Budapeŝto per trajno «Ovidius» :	11h32

- Dumvoje oni **ne** devas forlasi la vagonon eĉ dum longa halto kaze de trajnoŝanĝo, do, ĝi trafikas de Budapeŝto rekte ĝis Plovdiv, same inverse.

Prezoj de veturbiletoj :

De Budapest ĝis Plovdiv kaj reen ĝis Budapeŝto per favoro « CITY STAR» estas la jenaj, se oni aĉetas ĝin komune kiel « bileto kolektiva » :

Por unu persono	91 €
Por du personoj	137 €
Por tri personoj	182 €
Por kvar personoj	250 €
Por kvin personoj	273 €

Kiu havas senpagan bileton, tiu povas utiligi ĝin sed tiu persono ne estas enkalkulita en la prezo de la kolektiva bileto-favoro.

Kromprezoj de litvagono por unu persono Budapeŝto / Plovdiv / Budapeŝto tien kaj reen :

En tri-persona kupeo	25 €
En du-persona kupeo	35 €
En unu-persona kupeo	77 €

Kaj la veturbileto kaj la kromprezo de litvagono estas kalkulitaj laŭ la hodiaŭa kurzo de HUF/EUR, do, kaze de eventuala kurzoŝanĝo, la prezoj povos iom ŝanĝiĝi laŭ tiu.

Aliĝilo :

Kaze de la mendo (aliĝiloj), **nepre indiku :**

1.) la nomon de la kongresano(j),

2.) kian liveradon li/ŝi mendas (ekz. ĉu unu, du, tri-personan kupeon, kun kiu(j) en la sama kupeo, ktp.) - la mendaĵo oni nepre devas plenumi !!!,

3.) kiun bileton li/ŝi mendas (ekz. plentarifan bileton, duonprezan bileton, « CITY STAR », favoran bileton, kiu havas liberan bileton kaj pro tio li / ŝi mendas nur litvagonan krombileton ktp.).

Konsideru : se iu havas ceteran favoron por veturi, la aliĝanto elektu kiun deziras utiligi ! - ja « CITY STAR » ne adapteblas kun cetera favoro !!!

La aliĝiloj - (mendoj) **nepre devas alveni plej malfrue ĝis la 10-a de majo** je la adreso :

István Gulyás, prezidanto de HFEA
(Rákos u.98, HU-1155 Budapest, Hungario, aŭ retadrese : kozsu13@freemail.hu)

Pago de la menditaĵo

HFEA antaŭpagas la menditaĵojn. La ekskterlandanoj pagos surtrajne dum la vojaĝo al István Gulyás. La menditaĵojn oni nepre devas pagi eĉ kaze de **ne** veturado.

Pripensu kaj ĝustatempe aliĝu !

Eŭro kaj fervoja trafiko

La 1-an de januaro jam longe atendata en la tielnomata Eŭrozono komenciĝis periodo de komuna mono.

En dekdu ŝtatoj de Eŭropa Unio (Aŭstrio,

Eŭro-bileto

Belgio, Finnlando, Francio, Germanio, Grekio, Hispanio, Irlando, Italio, Luksemburgio, Nederlando kaj Portugalio) kaj en kvin miniŝtatoj situantaj sur iliaj teritorioj aŭ inter ili / Andoro, princlando Athos sur duoninsulo Ĥalkidiko, Monako, San Marino kaj Vatikana Regno / oni uzas komunan monon « eŭro ».

La komuna mono estas grava faciligo precipe por turistoj. Ĉesas problemo kun reciprokaj ŝanĝoj de markoj, ŝilingoj, liroj, frankoj, guldenoj, pesetoj k.t.p. Ankaŭ prezoj estas pli travideblaj, ĉar neniu devas trakalkuli kurzon al sia nacia mono. Validas unuecaj bankbiletoj en valoroj: 5, 10, 20, 100, 200 kaj 500 eŭroj kaj moneroj : 1, 2, 5, 10, 20, 50 eŭrocentoj, 1 kaj 2 eŭroj. La moneroj tamen havas unu specialaĵon. Por ke fremdigo de nacia mono ne estu tiom "abrupta", ĉiu ŝtato havas sur dorsa flanko de siaj moneroj siajn naciajn simbolojn. Ili tamen same validas en ĉiuj 17 ŝtatoj, senkonsidere kiun ŝtaton simbolas la dorsa flanko.

Pli multaj legantoj scias, ke ekzemple la monero « 2 EŬRO » memorigas pri Aŭstria verkistino kaj unu el la plej fervoraj batalantinoj por paco, Bert von Suttner /1843-1914/, kiu estis por sia pacaktiveco, kiel unua virino en la mondo, honorigita per la Nobelpremio por paco en 1905. Sed malpli multaj ankaŭ scias, ke ŝi ofte ankaŭ pledis favore al Esperanto, kiel pruvas la vortoj de Heinrich Arnold en antaŭa parolo al sia romano «For la bataliloj!», eldono Dresden 1914, jene : « Estis la jaro 1906, kiam baronino Bertha von SUTTNER, gastante ĉe miaj gepatroj, la unuan fojon atentigis min pri Esperanto kaj al mi, juna homo, rekomendis la lernadon de tiu ĉi lingvo. Mi sekvis la inviton, kaj kiom da ĝojo mi ŝuldas al Esperanto : Senfina spirita kaj anima gajno, multaj ne forgeseblaj tagoj, la plej karaj memoroj."

Al popularigado de la nova mono kompreneble aliĝis ankaŭ fervojaj administracioj. Ekzemple en Aŭstrio oni baze de iniciato de salzburga firmao ROCO kaj federacio regiona konsilio ÖBB aldonis tutsurfacan reklamon pri EŬRO al unu lokomotivo de serio 1044.

La lokomotivo trafikos kun reklamo tutan jaron kaj oni ne povas pretervidi la reklamon. Sur blua bazo de EJEC estas belarte bildigitaj signoj kaj moneroj de EŬRO, dum aliaj lokomotivoj de tiu ĉi serio estas farbitaj oranĝkolore aŭ pli nove ruĝe-grize.

Jindřich Tomišek