INTERNACIA FERVOJISTO
1994.1
46a eldonjaro

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

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

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

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

Kasisto:
Henning Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

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

Dana bankkonto:
7353-350550, 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: 20.02.1994

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S

Niaj jarkunvenoj k a

SAEF (Svislo)

Ĝenerala kunveno de SAEF okazos sabate la 12an de marto 1994 je 9a30 en instrukciejo de la stacidomo OLTEN. Informoj ĉe s-ino Gertrud Eggenberger, Wurmbühlstr 10, CH-8405 Winterthur.

DEFA (Danlo)

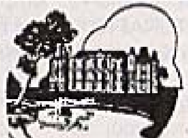
Ĝenerala kunveno de DEFA okazos sabate la 19an de marto 1994 je 12a30 en "Hus 88", Blangstedgård, ODENSE, kadre de la dana jarkongreso. Informoj ĉe IFEF-kasisto.

FFEA (Franclo)

Ĝenerala kunveno de FFEA okazos kadre de jarkunvena aranĝo en LE MANS, 7an-10an de aprilo 1994. Informoj ĉe s-ro André BAUDA, "Bassetin", route de Souligné, F-72700 ST.GEORGES-du-Bois. Tre varia kaj interesa programo.

Simpozio en Rumanio

Fervojaj instalaĵoj estas la temo de simpozio, kiun aranĝos en monato aprilo 1994 en Poiana Braŝov REFA. La IF-redakcion ne atingis pliaj informoj, do bv kontakti al REFA, Str Politechnicii 1, R-2200 BRAŜOV.



KULTURA ESPERANTO-DOMO
GRÉSILLON - F-49150 BAUGÉ
telefono : 41 89 10 34

Kulturaj Aranĝoj 1994

- 23/04 – 01/05 Internacia renkonto de infanoj
  Por la infanoj kiuj jam eklernis la lingvon. Kursoj, promenadoj, distrajoj, studo de la ĉirkaŭa naturo, inicado al metiaj laboroj, verkado de staĝ-gazeto.
- 22/06 – 09/07 Internacia amika renkonto
  Nedeviga programo: kursoj, gvidataj konversacioj, komunaj promenadoj, distraj vesperoj.
- 10/07 – 23/07 Kursoj trinivelaj
  1-a kaj 2-a niveloj laŭ la rekta metodo de Andreo Cseh, gvidos Przmek kaj ehle Eva Bondar; gvidataj konversacioj, distraj vesperoj.
- 24/07 – 06/08 Lernu, praktiku, perfektiĝu
  Kursoj je 1-a kaj 2-a niveloj. Unua semajno (24/07-31/07): gramatiko (gvidos F. Boyet). Dua semajno (01/08-06/08): tradukado (gvidos G. Lagrange).
- 07/08– 20/08 Kursoj trigradaj
  Gvidataj konversacioj, distraj vesperoj. Przmek helpos per konsiloj pri rekta pedagogio.
- 21/08– 03/09 Por la instruantoj
  Pedagogia helpo, helpiloj, kursoj, distraj vesperoj.

Eblas organizi ekskursojn al la multaj regionaj vidindaĵoj laŭ la elekto de la ĉeestantoj. Libro-bindado, korbo-farado kaj aliaj metiaj laboroj estas antaŭviditaj. Nia libro-servo disponigas al la ĉeestantoj la necesan materialon por studi kaj lerni. Vi jam rajtas peti la katalogon. La Fonduso Belbona Espero donas limigitan nombron da subvencioj al kelkaj gejunuloj ne-francaj, kiuj tiel rajtos partopreni studperiodojn rabatpreze.

Fine de ĉiu periodo estas eblo organizi ekzamen-sesion. Kandidatoj sin anoncu. Konfirmo de rezervado nur kontraŭ poŝtmarko aŭ respondkupono.

INTERNACIA FERVOJISTO

1 . 1994

Redaktora babilo

"Okazis io grava pri la Internacia Lingvo dum la jaro 1993", skribas UEA-prezidanto Wells en sia novjara mesaĝo, kaj li daŭrigas: " Pluraj eksterordinaraj instancoj okupiĝis pri la lingva problemo kaj implicite rekonis la rezultojn, kiujn la Esperanto-movado atingis tra la pasinta cento da jaroj: Umberto Eco per siaj dokto kaj intelekta kuraĝo sukcesis skui la letargian silenton pri la komuna lingvo; en la ejoj de Eŭropa Parlamento oni simpoziis pri planlingvoj; UNICEF establis konsultajn rilatojn kun UEA, Internacia PEN-klubo rekonis Esperanton kiel beletran lingvon kaj akceptis la membrecon de Esperanto-sekcio, Unesko denove rezoluciis pri Esperanto".

Ankaŭ en nia fako okazis io grava. Ni menciu nur la UIC-rekonon de kunlaboro kun IFEF pri terminaraj aferoj kaj la FISAIC-rekonon de la utilo de Esperanto-uzo.

Des pli badaŭrinda estas kelkloka regreso de membroj kaj aktivecoj. Esperebie la agadplano pri celregado alportos novajn fortojn, ĉar per la priskribo de la nuna stato kaj de realisma celo la tuta laboro ne plu estas nebulo, sed superrigardeblaj laboreroj. Kuraĝon pri la jaro 1994.

Red

Administraj komunikoj

Adopta Fonduso

Ne la tuta sumo de Adopta Fonduso estas uzita, sed daŭra alfluo tamen estas tre grava, ĉar ni ne vidas baldaŭan solvon de ĉiuj ekonomiaj malfacilaĵoj en ĉiuj landoj.

La aktuala stato de la fonduso estas 4643,35 DKK. Bonvolu daŭre kontribui, tiel helpante kolegojn, kiuj ne kulpas pri la starigitaj baroj. La kontribuoj en 1993 entute estis 5003,67 kaj el tiu sumo unu IFEF-membro donacis DEM 1000,-, kiu kompreneble grave helpis al la kotizado de la novaj landoj.

Junulara Fonduso

Junuloj-IFEF-anoj, kiuj bezonas helpon por iri al la IFEF-kongreso en Krems, kaj kiuj plenumas la starigitajn kondiĉojn, bonvolu kontakti la IFEF-kasiston por informiĝi pri la ebleco ricevi subvencion.

Abonprezoj IF

IFEF-membroj ricevas IF senpage pere de sia landa asocio. (En landoj sen landa asocio rekte de la redakcio). Se iu deziras ricevi IF rekte de la redakcio, eblas aboni ĝin. La jara prezo estas por Eŭropo 60 danaj kronoj aŭ 13 svisaj frankoj, ekster Eŭropo 75 DKK aŭ 17 CHF. Bonvolu pagi al la IFEF-kasisto.

Fervojfakaj Kajeroj

Numero 1 ja aperis okaze de la IFK en Münster kaj numero 2 okaze de la IFK en Cervia. Ni represis n-ron 1, tiel ke ĝi aspektas same bele kiel n-ro 2. Por pagipovuloj la prezo estas po 10,- DKK por ĉiu ekzemplero. Por ambaŭ kajeroj tamen nur 18,- DKK. Ek de 3 ekzpl po 7,- resp 12,- DKK. Aliajn mendojn ni konsideras individue. La Fervojfakaj Kajeroj estas same necesaj al ĉiu aktiva fervojisto-esperantisto kiel estas IF.

Frontpaĝo: Insuleto **Sprogø** (ne klopodu prononci!) meze de Granda Belto (Danio), vidata de okcidento. La maldekstra, mallarĝa ponto estos por la fervojo, kiu forlasos la insuleton en tunelo al Selando. La dekstra ponto estos la ŝosea, kiu turniĝos dekstren por poste daŭrigi sur alta ponto.

Enhavo:

Administraj komunikoj 2
46a IFK en Krems 3
Kongresproponoj 5
Novaĵo pri ICE 5
Pliaj fakaj novaĵoj 6
Honoritoj 7
80 kaj dankoj 8
Nuna stato de ĉina fervojo 9
Stato kaj perspektivoj de afrikaj fervojoj . 11
El mondo de la fervojoj 12
Slovaka raporto + div 13
Skolta agado 14
Paremiologio 14
Preventa medicino 15
Pliaj fakaj novaĵoj 15
Jarkunvenoj k.a. 16

46a Kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)

13a-20a de majo 1994
KREMS a d Donau, Aŭstrio

Adreso:	46a IFEF-kongreso, Postfach 194, A-3101 ST.PÖLTEN, Aŭstrio
Bankkonto:	Bank Austria, Filiale Tulln, kto n-ro 467 567 400 BLZ: 20151
Poŝtkonto:	PSK A-1018 Wien, kto n-ro 92.017.630 BLZ: 60000

Modernaj fervojoj - Komuna Eŭropo

Novaj impulsoj - ESPERANTO

Mariazell

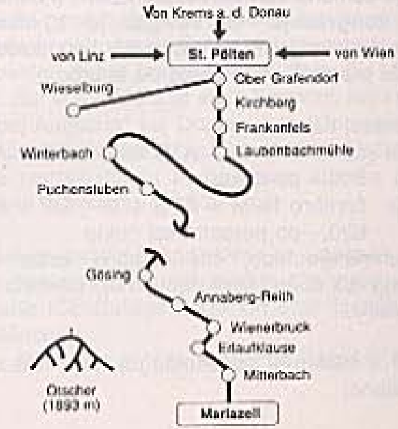
Jen turisma kulmino de nia kongreso:

LA TUTTAGA EKSKURSO

Tuj post la matenmanĝo la 18an de majo, ni envagoniĝos en Krems kaj forlasos nian kongresurbon kromtrajne trans la Danubon suden, ĝis la ĉefurbo de Malsupra Aŭstrio, St.Pölten. (Cetere, la hejmurbo de nia verva LKK-prezidanto, Franz Scharf). Tie ni devos ŝanĝi la trajnon al etŝpura itinero (kajo 24). Kaj jen komenciĝos veraj romantikaj impresoj, entrajnaj kaj ekstertrajnaj. La vagonetoj jam per si mem prezentas apartan atmosferon, kaj LKK aldone instalos bufedvagonetojn, en kiuj la partoprenantoj povos konsumi trinkaĵojn kaj simplajn manĝaĵojn je moderaj prezoj. La itinero estas 85 km kaj la veturado daŭros iom pli ol 2 horojn. Oni konsideru, ke la etŝpura fervojo (760 mm) "serpentumas" tra la montaro superigante absolutan altecon de 619 m, en rapideco de 35 km hore. La plej alta punkto troviĝas en Gösingtunelo (892 m). Entute ni trapasos 21 tunelojn kaj 75 pontojn. Du vienaj inĝenieroj, Josef Fogowitz kaj Eduard Engelmann, finkonstruis la itineron en 1907. Ekde 1911 ĝi estas komplete elektrizita, kiel unua en Aŭstrio. Vidu la apudan desegnaĵon! Ne eblas prezenti bilde la naturajn belaĵojn, inter kiuj "elstaras" la monto ÖTSCHER.

Alveninte en **Mariazell** ni ekpromenos senpere al la Baziliko, kie okazos tiutempe publika Sankta Meso, enkadre de kiu la esperantistoj estos aparte alparolataj/salutataj dulingve. Grava kaj senpaga reklamo, kiun ni nepre profitu! Ni konsciu, ke el inter ĉiuj konstitucioj la eklezio supozeble plej favorigas nin! Ne laste dank' al nia Papo! Pri la Baziliko kaj Mariazell vi povos legi en la kongreslibro verkaĵon de nia AFEF-prezidanto, inĝ. Walter Huber.

Ĉar temas pri faka kongreso, ni atentigas la respektivajn interesatojn pri plia fervoja unikaĵo. Nome, ke en Mariazell hejmas ankaŭ alia interesega etŝpura, jam muzea vaporlokomotiva fervojeto. Tiel nomata: *Museumstramway Mariazell - Erlaufsee*. Ĝi trafikas atrakcie en la someraj semajnfinoj kaj festotagoj. Konsiderante la altajn kostojn de aparta ekfunkciigo, la ne konforman kapaciton de la tramo, LKK rezignis pri eventuala enprogramigo, kiu nek tempe nek finance konvenus. Fine Mariazell havas tiom da



vidindaĵoj, ke estus kvazaŭ peko ne eluzi la tempon iom ankaŭ individue. Dekomence LKK konsideris la regantan ekonomian krizon kaj klopodis ellabori kondiĉojn akceptindajn plejeble por nia tuta kolegaro. Do aprezu tion kaj estu bonvenaj!

LKK/Stuppnig

Loĝado en Krems

Por nia kongreso estas rezervita sufiĉa nombro da 2-litaj ĉambroj en hoteloj kaj gastejoj de diversaj kategorioj en kaj ekster la urbo. Bonvolu noti ĉu vi alvenos per aŭtomobilo, ĉar loĝejoj ekster la urbo estas pli favorprezaj kaj pli je nia dispono. Bedaŭrinde ni ne plu disponas pri 1-litaj ĉambroj, pro tio elektu vian kunloĝont(in)on.

Hotel *"Donauhotel"* (Danuba hotelo) estas tristela hotelo, en kiu troviĝas la urbosalonego, kiu estas komune kun la "Messehallen" (Foirhaloj) nia **kongresejo.** Ĝi troviĝas je 10-minuta promendistanco de la stacidomo. La stacidomo situas preskaŭ en la mezo de la urbo.

La prezoj estas:
1-lita ĉambro N+M = ATS 650,-, DP = ATS 800,- po nokto
2-lita ĉambro N+M = ATS 470,-, DP = ATS 620,- po persono kaj nokto
Matenmanĝbufedo, ĉiuj ĉambroj estas kun banejo aŭ duŝo, necesejo (WC), telefono kaj televidilo.

N+M = (nokto + matenmanĝo), DP = (duona pensiono)

"Kölping Gästehaus" situas je 3-minuta promendistanco de la kongresejo (10-minuta promendistanco de la stacidomo) kaj ofertas nur 2-litajn ĉambrojn. N+M kostas ATS 280,-, DP 380,- po persono kaj nokto. Ĉiuj ĉambroj kun duŝo kaj WC.

En gastejoj estas la prezoj diversaj laŭ komforto kaj situo (rigardu nian aliĝilon).

"Jugendgästehaus" (Junulara gastejo) troviĝas je 6-minuta promendistanco de la kongresejo (15-minuta promendistanco de la stacidomo). Ekzistas 4-litaj kaj 6-litaj ĉambroj. N+M = ATS 170,50 po nokto kaj persono. Ĉar LKK devas antaŭpagi la tranoktadkostojn, LKK enkasigos jam en la akceptejo la tranoktadkostojn, pro tio kunportu sufiĉe da aŭstraj ŝilingoj.

Ekzistas ankaŭ ebleco tranokti en privataj ĉambroj, sed bedaŭrinde la prezoj intertempe altiĝis por la jaro 1994, pro tio ni ne povas garantii pri la anoncitaj prezoj en nia aliĝilo.

LKK / L.PATEK ■

Statutadapto (= kongrespropono por la 46a IFK)

Post prepara traktado en estrarkunveno en Hungario kaj laŭ kongrespropono akceptita de la komitato en Cervia la ĝistiamaj Terminara Komisiono kaj Fake Aplika Komisiono estis dissolvitaj kaj unuigitaj en nove fondita 'Faka Komisiono'. Tio necesigas adapton de la koncernaj reguloj en la IFEF-statuto kaj ties regularoj.

Ĉar la plena teksto de la ŝanĝpropono estas ampleksa, ni ne uzas el la limigita spaco en IF por la tuto. La IFEF-komitatanoj ricevos ĝin kaj aliaj interesitoj povas mendi ekzempleron ĉe la redakcio de IF.

Ni tamen skizas ĉi-tie iom el la enhavo de la propono:

La du nunaj regularoj 'IX.FR (Fake Aplika Regularo)' - paĝoj 21-23 de la statutkajero, kaj 'X.TR (Terminara Regularo)' = paĝoj 23-24 de la statutkajero, estos unu 'FR - Regularo por la FAKA KOMISIONO', kiu entenas priskribon de la taskoj, la konsisto ktp de la 'Terminara Sekcio' resp 'Fake Aplika Sekcio' de la komisiono.

Laŭ la propono la kongresoj estos ŝarĝataj per senpaga kongreskarto kaj kvin tranoktadoj de komisionaj funkciantoj.

Ĉar dum la lastpasintaj jaroj pluraj fervojistoj forlasas la deĵoron ne por emeritiĝi, sed pro raciigoj aŭ aliaj kaŭzoj ŝajnas oportune enŝovi la vorton 'estinta' en la Ĝeneralan regularon al statuto § 12.1) kaj 2), tiel, ke ĝia teksto komenciĝu jene: 'Komitatanoj kaj kromkomitatanoj devas esti aktivaj, emeritaj aŭ **estintaj** fervojistoj ...'.

Por eviti konfuzon rilate al demisioj el la diversaj postenoj, la propono enhavas la daton 31a de aŭgusto en la Ĝenerala regularo al statuto § 14,1)d), anstataŭ la 31a de julio por kelkaj kaj 31a de oktobro por aliaj.

Krome estas kompreneble aro de redaktaj adaptiĝoj.

La propono estos prezentita kiel kongrespropono al la komitato por akcepto dum la 46a IFK en Krems.

IFEF-estraro

Kongrespropono 2 por la 46a IFK
La AFEF-estraro kiel organizanto de la 46a IFK proponas:

La IFEF-estraro sendu okaze de la 46a IFK al ĉiuj fervojaj ĉefdirekcioj, kiuj ne jam aplikas tion, telefaksojn instigante la aperigon de la klarigoj en la horarlibroj ankaŭ en Esperanto.

Komentario:
Estas konate, ke la proponoj/atentigoj venantaj de "ekstere" pli efikas ol la propralandaj. Kaj laŭ nia opinio la IFEF-estraro estas predestinita akcele plenumi tiajn internaciskalajn taskojn. Estu klare videble, ke la telefaksoj estas en ESPERANTO, tiel ke la unuopaj adresatoj sciu, kiun konsulti, nome la LA.

Kompilis la ĉefkomitatano, Lucien de SUTTER

Novaĵo pri ICE

Oni intencas pli mallaŭtigi la Inter-City-Ekspress-trajnojn (ICE) de la Germana Fervojo helpe de nova boĝio kun pneŭmata suspensio. Ĝi estis konstruita en Svisio. La mezurado en provbenko donis bonegajn rezultojn ĝis 400 km/h. Sur kurboriĉa linio en la Saarvalo kaj inter la urboj Augsburg kaj Donauwörth [Donaŭvert] oni elprovis ĝin sub severaj kondiĉoj. Surbaze de la testrezultoj la boĝio estas allasita por laŭplana funkciado ĝis 300 km/h.

Oni sekve instalis ĝin provizore en vagonon de unua klaso, sub kiu ĝi ruliĝos du jarojn en laŭplana ICE ĉiutage 2500 km inter Hamburg kaj München.

Ekstrakte el "Die Deutsche Bahn" 10/93
Jogi

La Eŭropo-Unio

Multaj el la IFEF-membroj vivas en la 12 landoj, kiuj de post la 1a de novembro 1993 laŭ kontraktoj de Maastricht estas kunigitaj en la Eŭropo-Unio (EU). Tiu EU estas kvazaŭ tegmento portita per tri kolonoj. Unu estas la eŭropa komuneco, kies ekonomion kaj monunuon oni celas efektivigi ĝis 1999; dua kolono estas la ekster- kaj sekurecpolitiko komuna; la tria estas la kunlaborado pri interna politiko kaj justico. La leĝodona organo nun nomiĝas "Konsilantaro de la EU", en kiu la ministroj ĉiufakaj konferencos. La ekzekutivo estas la "Eŭropa Komisiono" en Bruselo.

Jogi

Metroo en Londono

La subtera fervojo en Londono estas la plej aĝa sur la eŭropa kontinento. La unua parto de la metroo inter stacioj Paddington kaj Farrington estis malfermita al trafiko 10.1.1893. Plimulto de la stacioj de la metroo kaj vagonoj mem de la subtera linio impresas malserene, kaj vojaĝado en ili ne estas plezura. Precipe en vesperaj horoj la vojaĝado estas ofte eĉ danĝera.

Veturbiletoj kostas de 80 pencoj ĝis 2,30 sterlingaj pundoj (GBP) laŭ longo de la transportvojo. Avantaĝa estas aĉeti tagbileton por la tuta linioreto, kiu validas por metroo, busoj eĉ por la linio de la nova rapidlinio al supermoderna urbokvartalo Docklands. Biletojn por busoj oni vendas je 0,50 ĝis 0,70 GBP, kaj oni povas "bongusti" veteron en lu duetaĝa ('double decker'), dum somera periodo trafikanta sen tegmento.

Al aerodromo veturas trajnoj de la blua metroo-linio "Piccadilly". La aerodromo Heathrow estas la plej frekventa el ĉiuj mondaj aerodromoj, pri kio atestas senĉesaj transflugoj de aviadiloj. Spekti al- kaj forflugojn de la plej modernaj aviadiloj vi povas ankaŭ el specialaj busoj 'Airbus', trafikantaj en regulaj intervaloj el la centro de Londono. Unudirekta bileto kostas 5 GBP, reirbileton oni povas aĉeti por 8 pundoj.

J.Tomišek

BRUSH adiaŭis provlinion

Marde 5.10.1993 trafikaj ĵurnalistoj povis spekti eĉ provveturi en la nova elektra lokomotivo de tipo 90, kiu en nombro de 38 trafikiloj trafikos de post marto 1994 unue provtrafike kaj de 6.5. 1994 regule tra la fervoja tunelo sub la markolo Maniko.

Sur la fervoja provrondo de Ĉeĥaj Fervojoj en Cerhenice apud Velim (oriente de Prago) oni dum duonjaro provtrafikis duopon de lokomotivoj 9003/9004 je plena kontento ankaŭ de reprezentantoj de la firmaoj BRUSH TRACTION LTD kaj ABB TRANSPORTATION SYSTEM, LTD.

Kelkaj teknikaj indikiloj pri la tunela belulino: Ŝpuro 1435 mm, rulekipaĵo de sistemo Bo-Bo-Bo, elektroprovizado 25 kV/50 Hz alternkurenta, povumo 5600 kW, maksimuma rapido 160 km/h, pezo 136 t, premo radaksa 22,7 t, radaksdistanco en boĝioj 2800 mm, raddiametro 1250 mm, radaksdistanco de boĝioj 6350 mm, trakciaj motoroj nesinkronaj, longo trans kupliloj 22008 mm.

Ambaŭ reprezentantoj de la koncernaj firmaoj - s-roj P.T.Ryder (Brush) kaj Peeters (ABB) - konforme proklamis, ke la teknikaj instalaĵoj de la fervoja provronda linio en Cerhenice estas en Eŭropo tute unika kaj estis damaĝo dum plena kvaronjarcento, ke oni praktike ne sciis pri ĝi. La provkondiĉoj sur provlinio estis pli pretendemaj ol en atendata praktika trafikado, kaj la kompreno de ĉiuj ĝiaj laborantoj obligis mallongigi la tempon de provveturado je pli ol duono.

Jindřich Tomišek

Mondo sur reloj

Laŭ atingebla informoj atingis la fervojaj linioj de la tuta mondo la longon de 1 330 000 km. La plej longan fervojan reton oni havas en iama Sovetunio - 242 mil kilometrojn. Sekvas Usono kun 228 mil km kaj Kanado kun 67100 km. Plue sekvas Hindio, Ĉinio, Aŭstralio, Argentino, Francio, Brazilo, Germanio (sen DR-linioj), Japanio, Pollando, Meksikio, Sudafrika Respubliko kaj Italio.

-JT-

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

Honoraj prezidantoj		jaro
Giessner, Joachim	FR Germanio	1990
De Jong, K G J †	Nederlando	1991

Honoraj membroj		
Blesheuvel, Wilhelm †	Nederlando	1958
Drijfhout, Egbert †	Nederlando	1958
Stapel, Walig †	Nederlando	1958
Hoen, Harmen †	Nederlando	1963
Lok, Jan †	Nederlando	1965
Kensing, Ingvard †	Danio	1973
De Jong, Kornelis G.J. †	Nederlando	1975
Walder, Otto †	Svislando	1975
Thorsted, Niels Christian †	Danio	1976
D-ro Bácskai, István	Hungario	1976
Mag. Narvala, Nils Gösta †	Finnlando	1977
Gimelli, Germano	Italio	1977
Labordus, Jacob Johannes †	Nederlando	1977
Inĝ. Řebiček, Jaromir	Ĉeĥo-Slovakio	1977
Bürger, Johann †	Aŭstrio	1978
Poly, Pierre †	Francio	1978
Kruse, Elfriede	FR Germanio	1980
van Leeuwen, Willem	Nederlando	1980
Blondeaux, André †	Francio	1983
Lemmonier, Germaine	Francio	1985
Zupanić, Josip †	Jugoslavio	1986
Engen, Per	Norvegio	1988
Babička, Jaromir	Ĉeĥo-Slovakio	1991

Honoritoj per FISAIC-medalo		medalspeco	
Geroldinger, Johann	Aŭstrio	ora	1967
Blaauw, M.Thies †	Nederlando	arĝenta	1967
Hunkeler, Hans	Svislando	bronza	1967
de Jong, Kornelis G.J. †	Nederlando	ora	1969
Lemmonier, Germaine	Francio	arĝenta	1969
Giessner, Joachim	FR Germanio	ora	1970
Lok, Jan †	Nederlando	ora	1970
Blondeaux, André †	Francio	arĝenta	1971
Ritterspach, Gernot †	FR Germanio	arĝenta	1971
		ora	1990
Zupanić, Josip †	Jugoslavio	arĝenta	1971
Christoffersen, Johannes †	Danio	arĝenta	1973
Walder, Otto †	Svislando	ora	1974
Kruse, Elfriede	FR Germanio	ora	1975
Bengtsson, Harry	Svedio	bronza	1976

Barks, Horace †	Britio	arĝenta	1977
van Leeuwen, Willem	Nederlando	ora	1979
Labordus, Jacob Johannes †	Nederlando	arĝenta	1981
D-ro Bácskai, István	Hungario	ora	1982
Sredić, Gvozden	Jugoslavio	ora	1986
Hartig, Heinz Dieter	FR Germanio	ora	1988

Honora Patrona Komitato de IFEF

1970	D-ro Schlesser, Emile †	Luxemburgo	Ĝenerala prez. de FISAIC
	I.A.Pahin	Francio	Prezidanto de UAICF
	Ceci, Pasquale	Italio	Direktoro de Dopolavoro Ferroviario, Bologna
1971	Inĝ. Rödönyi, Karoly	Hungario	Unua Anstataŭanto de la Ministro por Poŝto kaj Trafiko
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

80

Gravega evento okazis je la 23a de decembro 1993 en Herzberg (D). La Honora Prezidanto Joachim Giessner festis sian 80jaran naskiĝtagon. Estis bonege, ke tiu festo okazis en plej bona saneco de la 'naskiĝinfano'. Tute klare, ke IFEF ne forgesis tiun tagon. Por IFEF gratulis Otto Rösemann nome de la prezidanto, de la estraro kaj de la ĉefkomitatano al tiu elstara amiko, kiu ankoraŭ nuntempe estas tre aktiva persono. IFEF donacis al li tempomezurilon por telefono. Ofte li devas telefoni por IFEF kaj GEFA, kaj nun li havas pli bonan superrigardon pri la kostoj de tiaj telefonadoj. Bukedo de floroj kompletigis la donacaĵon.

Rösemann transdonas, GEFA-sekr H.J.Riehn rigardas, 'naskiĝinfano' meze ĝojas.

Joachim Giessner gvidis IFEF kiel prezidanto de 1968 ĝis 1990. En tiu tempo li estis neimageble aktiva. La tiama sekretario povas atesti, ke Joachim Giessner ne nur bonega laboris, sed kutime tre rapide. Neniam laciĝis, li brilis per multaj bonaj ideoj. En la jaro 1970 ricevis Joachim Giessner la Oran Medalon de FISAIC. 1984 la ŝtato honoris lin per la Federacia Meritkruco.

Tre granda sukceso jam estis en 1953, kiam laŭ lia iniciativo la Germana Federacia Fervojo eldonis horaron kun ŝlosilo kaj klarigoj en Esperanto. Joachim Giessner tradukis libron, multajn kantojn, ariojn ktp.

Entute Joachim Giessner ĉiam estis bonega prezidanto kaj kunlaboranto. Li trifoje transprenis la taskojn kiel LKK-prezidanto de IFK.

Krome li laboris por filmoj, diskoj kaj sonbendoj. Ne eblas mencii ĉiujn liajn agadojn. Oni povus skribi multajn paĝojn pri la vivo de tiu interesa, inteligenta kaj diligenta homo. IFEF esperas, ke Joachim Giessner ankoraŭ longe kapablos kaj pretos helpi, por solvi la ofte komplikajn problemojn de nia Federacio.

Otto Rösemann

Dankon

al ĉiuj geamikoj, kiuj sendis gratulojn okaze de mia 80a naskiĝtago kun pardonpeto, ke mi ne povas danki al ĉiu unuope. Vi kontribuis al ĝojoplena travivaĵo. Se bona sorto helpos kaj la sano ankaŭ, laŭ tiuj multnombraj bonaj deziroj mi klopodos, ankoraŭ iom da tempo agadi por IFEF.

Joachim Giessner

ZHANG WEN en El Popola Ĉinio n-ro 7/1993:

La nuna stato de la ĉina fervojo

En la lastaj jaroj la senĉese kreskanta nombro de pasaĝeroj kaj montoj da varoj multe embarasis la ĉinan fervojon, kiu restis malmoderna dum longa tempo. Trajnoj ĉiam estis plenplenaj kaj staciaj tenejoj plenplenaj de transportotaj varoj. Ekonomistoj opinias, ke en Ĉinio la fervojo estas sama kiel kolo de botelo, kiu katenas disvolviĝon de la ĉina ekonomio. Oni volas scii, kiam pliarĝiĝos la kolo.

Ĝenerala stato de la fervojo en Ĉinio

Jam antaŭ pli ol 100 jaroj en Ĉinio oni komencis konstrui fervojon. La granda antaŭiranto de la ĉina demokratia revolucio d-ro Sun Yatsen deziris havi en Ĉinio 160 000 km da fervojo, sed fakte en la fino de 1992 la totala longo de la ĉinaj fervojoj estis nur 54 000 km, el kiuj 40 000 km estas unutrakaj. Nun en ĉiu dekmilo da kvadrataj kilometroj da tero meznombre funkcias nur 56,1 km da fervojoj; per tio Ĉinio okupas la 70an lokon en la mondo. Se oni kalkulas pokapan posedon de fervojo, do ĉiu usonano havas 0,83 m, ĉiu hindo 0,08 m kaj ĉiu ĉino nur 0,045 m da fervojo; per tio Ĉinio staras post la 100a loko en la mondo.

Efektive, en Ĉinio la fervojoj estas plej peze ŝarĝitaj. Nun la lando bezonas 120 000 vagonojn ĉiutage, sed oni akiras ĉiutage nur 73 000 vagonojn. Koncerne la pasaĝerajn trajnojn de Ĉinio, laŭ la povo ili ĉiutage povas transporti 2 milionojn da pasaĝeroj, sed fakte ili transportas ĉiutage pli ol 3 milionojn. En la 40 tagoj antaŭ kaj post la Printempa Festo en januaro 1993, en Ĉinio 118 milionoj da pasaĝeroj veturis per trajnoj. Multaj eksterlandanoj miris pri tio, ĉar la tuta loĝantaro de multaj landoj estas malpli granda ol tiu nombro.

Limigite de la transporta kapablo de la fervojoj, multaj produktaĵoj ege gravaj por la nacia ekonomio devas esti fabrikitaj laŭ la limigita transporta kapablo. La bonkvalita karbo en Shanxi [Ŝanŝi]-provinco kaj aliaj lokoj, stokita sub la ĉielo, bruliĝas, dum la sudorientaj ĉemaraj regionoj devigite limigas aŭ tute ĉesigas sian produktadon pro manko de karbo kaj elektro.

Ĉuste pro tio oni opinias, ke solvo de energia problemo en Ĉinio dependas ĉefe de transporta kapablo. Koncernaj departementoj kalkulis, ke en la lastaj du jaroj la ŝtato ĉiujare perdis 400 miliardojn da juanoj pro manko de energio.

La similaj problemoj aperis ankaŭ en transporto de fosfora erco en la Sudokcidento de Ĉinio kaj kotono, sukero, salo kaj oleo en la Nordokcidento. La plej kompatindaj estas la mandarinokultivistoj en Guangxi [Gŭangŝi]. Ili abunde rikoltis mandarinojn, tamen ne povis plej baldaŭ forporti, kaj la mandarinoj facile putriĝis. Kia domaĝo!

Ŝlosilo de la problemo

En 1992 la totala produktovaloro de la ĉina industrio kreskis je pli ol 20%, tamen la transporta kapablo de la fervojo kreskis nur je 3%. Kio kaŭzis tiun staton?

Unu el la gravaj faktoroj estas malsufiĉo de mono. Dum multaj jaroj la investo por konstruo de fervojoj en Ĉinio konsistigis malgrandan elcenton. En 1953–1957 ĝi konsistigis 10,7% de la tuta investo de la nacia ekonomio, sed en 1976–1980 ĝi konsistigis 6,4% kaj en 1991 ĝi falis al 5%. En 1953–1962 ĉiujare Ĉinio konstruis ĉ. 1000 km da fervojo, sed en 1991 nur 100 km. Ja pli kaj pli malmultiĝis la nova fervojo, tio certe estas mispaŝo.

En la lastaj jaroj iom post iom liberiĝis la varprezoj, multe leviĝis prezoj de diversaj varoj, inkl de ŝtalo, ligno kaj aliaj materialoj. Nur fervojaj entreprenoj malmulte altigis la transportan prezon de post 1955. En tiaj statoj komercistoj multe enspezas, dum la fervojaj entreprenoj suferas deficiton, kaj krome, ĉar la transporta prezo estas multe malpli alta ol tiu de aliaj trafikaj rimedoj, oni preferas veturi aŭ sendi varojn per fervojo, kio pli streĉas la fervojan transportadon.

Sub tiuj kondiĉoj la fervojaj entreprenoj povis nur ekspluati siajn proprajn latentajn fortojn. Ili elgaraĝigas ĉiujn vagonojn sur la vojojn kaj

multe pliiongigas trajnojn.

Fakte ĉiuj tiuj urĝaj rimedoj donas nur malgrandan efikon, sed ne povas radikale solvi la problemon. Nun ĉinoj komprenis, ke por fari la fervojon avangardo de la nacia ekonomio, oni devas fari radikalan reformadon al la fervojoj.

Unika vojo – reformado
La reformado de la ĉinaj fervojoj ĉefe estas ŝanĝo de la ekzistanta sistemo de administrado kaj entreprenado. Por tio la Fervoja Ministerio alprenis serion da novaj rimedoj:

- radikale ŝanĝi la tradician administran sistemon kaj rigardi la fervojan transporton kiel unu el la enhavoj de la merkata ekonomio;
- levi la prezon de la transportado, praktiki novan prezon sur la novaj fervojoj, altan prezon por bona servo kaj altan prezon por tre okupataj linioj;
- ŝanĝi la staton, ke la ŝtato sola konstruas fervojojn, kaj fondi la novan sistemon, ke la ŝtato, lokaj registaroj kaj eksterlandaj investantoj kune konstruu fervojojn.

Krome, la Fervoja Ministerio faris gravan ŝanĝon de la plano pri fervoja disvolviĝo en 1991-1995. En tiu periodo Ĉinio konstruos 6600 km da novaj fervojoj, dutrakigos 4100 km da fervojoj kaj elektrizos 5600 km da fervojoj,dank' al tio ĉinaj fervojoj longos 60 000 km, el kiuj la dutrakaj kaj elektrizitaj fervojoj konsistigos 30% kaj 23% respektive. Por tiu celo 210 000 fervojistoj energie laboras en diversaj lokoj de la lando.

La nova plano de la fervoja konstruado estas jene:

La Fervojo de Pekino ĝis Jiulong [Ĝiŭlong], 2500 km longa, trapasos 8 provincojn. Ĝi estos la plej longa trunka fervojo post la fondiĝo de la nova Ĉinio. Laŭ la malnova plano oni plenumos ĝin en 1997, sed nun la ĉina registaro decidis fini la konstruadon en 1995. Ĝi estos alia forta vojo liganta la sudon kaj nordon de Ĉinio.

La dutraka Fervojo de Wuwei ĝis Xinjiang [Ŝinĝjang], 1622 km longa, estas konstruata per investo de la centra kaj provincaj registaroj. Sur la tuta linio iros dizela lokomotivo, kaj la komunikado parte uzos optikajn kablojn. Tiu ĉi fervoja linio ludos gravan rolon por mildigi la malsufiĉon de la transportaj rimedoj en la Nordokcidento de Ĉinio kaj akceli la tiean ekonomian konstruadon.

La Fervojo de Baoji [Baŭĝi] ĝis Zhongwei [Ĝongŭaj], 498,19 km longa, estos elektrizita je totala investo de 4,1 miliardoj da juanoj. Ĝi plenumiĝos en 1994. Ĝi estos alia nova trunka vojo de la Nordokcidento al la landinterno de Ĉinio kaj ankaŭ vojo promesdona por ekspluato de la naturaj riĉaĵoj en la tri provincoj de la Nordokcidento de Ĉinio kaj por riĉiĝo de la tieaj loĝantoj.

La Fervojo de Houma ĝis Yueshan, 365 km longa, estos trunka fervojo en la centra regiono de Ĉinio. Ĝi ludos gravan rolon en mildigo de la streĉiteco de la karba elportado el Shanxi-provinco.

Krom la supre menciitaj, estos konstruitaj ankaŭ dek novaj fervojoj en la Sudokcidento, Oriento kaj Nordoriento de Ĉinio. Ja pezan taskon alfrontas la ĉina fervojo! ■

Ĉinio

En la lastaj jaroj de la nuna jarcento Ĉinio rapidigos fervojan konstruadon, rekonstruos la malnovajn fervojojn per avangarda tekniko kaj dizelios, elektrizos kaj pezŝarĝos la gravajn fervojojn. En 2000 la totala longo de la fervojoj de la lando atingos 70.000 km.

- - -

Konstruado de metroo komenciĝis malfrue en Ĉinio. Nun la totala longo de la metrooj konstruitaj en Pekino, Tjanĝin kaj Ŝanhajo estas sume pli ol 50 km.

Nun, en Tjanĝin kaj Ŝanhajo oni konstruas novajn metroojn, kaj ankaŭ Kantono, Ŝenĝen, Ĉongĉing, Nankino, Ĉingdaŭ kaj Ŝenjang komencos la konstruadon de metrooj.

(El El Popola Ĉinio)

Faka kroniko de Jugoslavio Fervojisto n-ro 2/1993
Tradukis kaj prilaboris Nedeljka Subotić

Kvankam ne estas nia kutimo represi artikolojn jam aperintajn en organo de landa asocio de IFEF, ni jen faras escepton. La suban artikolon ni ne ricevis rekte, sed ni trovas ĝin tiom interesa ankaŭ al la internacia publiko, ke jen pri:

Stato kaj perspektivoj de afrikaj fervojoj

Kvankam laŭ la spaco trifoje pli granda ol Eŭropo, "la nigra kontinento", kiel oni ofte nomas Afrikon, ne havas ekonomian, politikan nek trafikan signifon kiel "la malnova kontinento" - Eŭropo. Kun 700 milionoj da loĝantoj Eŭropo preskaŭ 50-procente superas Afrikon, kiu havas 500 milionojn da loĝantoj, vivantaj en multaj ŝtatoj. Antaŭ nelonge Eŭropo havis 34 ŝtatojn, nun la nombro ŝanĝiĝis, ĉar estis proklamitaj kelkaj novaj ŝtatoj post la disfalo de Jugoslavio, Sovetunio kaj Ĉeĥoslovakio, dum la du Germanujoj unuiĝis.

Koncerne trafikon, Afriko ne okupas iun gravan lokon en la mondo. La ŝoseoj plejparte estas malbonaj, rivertrafikon ĝenas multaj akvofaloj kaj malplialtigo de akvonivelo kiu okazas ĉiusomere, kaj ĉiuj landoj kune havas nur 75 sufiĉe bone ekipitajn aerhavenojn. Pro tio fervojo ludas gravan rolon, kaj ŝajnas ke dum la lasta tempo ĝi travivas iaspecan reviviĝon, kvankam pluraj fervojretoj estas izolitaj pro geografiaj kaj aliaj specifikaĵoj. Do, malfacile estas paroli pri iu internacia fervojreto sur tiu kontinento.

La fondiĝo de Afrika Ekonomia Unio kaj Monsistema Unio antaŭ du-tri jaroj povus grave subteni la evoluon de fervojo, ĉar plej multaj fervojoj troviĝas en ŝtataj manoj. Sed, laŭ la ekzemplo de Eŭropo kaj aliaj kontinentoj, ŝajnas ke ankaŭ afrikaj fervojoj klopodas eltiriĝi el la ŝtata patroneco, konsiderante ke ili pli facile solvus la problemojn, kiujn ili renkontas. Iom post iom tiu ideo venkas kaj jam nun ekzistas pluraj malgrandaj privataj fervojoj, kiuj sukcese negocas. Per tiu maniero ekz. plifortiĝis la sudafrikaj fervojoj. Tie en la jaro 1990 estis donita "verda lumo" por fondo de pluraj memstaraj fervojentreprenoj el kiuj la unua ricevis la nomon "Spornet" (Fervojreto). Post ĝi fondiĝis aliaj similaj kompanioj: "Truck and Train Express" okupiĝas pri transporto de vagonkargoj kaj la firmao "Parcel Express" transportas pecvarojn en la tuta suda Afriko. Krome estis fondita "Container and Intermodal", kiu okupiĝas pri kombinita transporto, kio estas videbla el la nomo de la entrepreno.

Du plej grandaj interligitaj fervojoj troviĝas en la sudo kaj en la nordo de la kontinento. Sudafrika fervojreto havas 39.000 km da reloj kiuj interligas dekon da landoj. Ĝi estas en sufiĉe bona stato, dum tiu en la nordo (la regiono de Magreb) estas en malbona stato. Ekzistas multaj planoj por ĝia modernigo (Alĝerio, Libio, Tunizio, Maroko), sed la plej gravaj estas kvar: konstruo de fervojlinio inter Kazablanka kaj Tunizo (ĉefurbo de Tunizio), plibonigo de normaltraka linio Tunizo - Tripolis, kreado de plano pri rapidfervojo Kazablanka - Alĝero - Tunizo, kun aparta direkto al Tanger, kaj fine (sed ne laŭ la graveco) konstruo de kuna fervojindustrio.

La ideo pri fervojligo inter Egiptujo kaj Libio alkroĉita al la transmagreba magistralo travivis plurajn etapojn: unue ĝi estis entuziasme akceptita, poste ĝi estis forlasita, kaj nun oni denove mencias ĝin kun plena seriozeco.

La diskuto pri rapidfervojo estas ĉiam pli kaj pli grava en la suda Afriko. Jam estas farata la plano pri konstruo de tiuspeca fervojo inter Johanesburg kaj Durban. Supozeble ĝi povus esti finkonstruita ne pli frue ol en 2010 aŭ eĉ pli poste. Fakuloj de Internacia Fervojunio (UIC) estas skeptikaj pri tiu plano kaj opinias, ke nur estonto montros ĉu tiu plano estos realigebla aŭ prezentas nur "nefinsonĝitan revon" de ĝiaj aŭtoroj.

La fakto estas ke en Afriko ekzistas tre grandaj baroj inter tio kion la politikistoj deziras kaj tio kio estas realigebla laŭ ekzistantaj financaj rimedoj. Des pli ĉar multaj ŝtatoj laŭ sia eko-

nomia evoluo staras tre malalte sur la monda skalo. Plejparte la kasoj de multaj ŝtatoj estas malplenaj kaj privata ekonomio ne sufiĉe forta, do ni plejofte kalkulas pri la helpo el eksterlando. Sed tion ricevi ne estas facile.

Aliflanke eĉ ne unu afrika ŝtato konsideras la rolon de la fervojo negrava. La kontinento en siaj 30 milionoj da kv. km disponas nur pri 85.000 km da fervojreloj, kiuj estas plejparte en malbona stato. Tio montras ke ankaŭ en Afriko (eĉ iom pli ol alie) fervojo estas "duoninfano" de la trafikpolitiko. La fakto estas, ke 90% de la tuta vartrafiko efektiviĝas per ŝoseoj kiuj ankaŭ estas preskaŭ tute ruinigitaj.

Sur la sojlo de la 21a jarcento afrikaj fervojoj staras antaŭ elekto: ĉu ĉion lasi tia kia ĝi estas (sed tio estus fakte malprogreso) aŭ investi en modernan fervojreton kompareblan kun aliaj fervojoj en la mondo. Tiu dua solvo, kiel jam dirite, ne estas efektivigebla sen helpo el eksterlando. Kaj la helpon ricevi estas malfacile. Pro tio ne mirige, ke la fakuloj de Internacia Fervojunio (UIC) opinias, ke ĝuste ĉi tiu jardeko estos decidiga por la sorto de la afrika fervojo. ■

El mondo de la fervojoj

Hindio
Mallarĝŝpura parto de la hinda fervoja reto (6000 km) estos dum la venontaj kvin jaroj elkonstruata je normala ŝpuro 1435 mm. Ĝis fino de la jaro 1993 oni elkonstruos 835 km da linioj.

Usono
En la jaro 1865 efektiviĝis signifa okazaĵo en la historio de la fervojo. Oni metis la unuajn metrojn da trako de la traka vojdirektigo, kunligonta amerikan kontinenton de oriento al okcidento. Zorgon por plenumi tiun grandegan taskon prenis sur sin du fervojaj kompanioj. Dank' al ĝis tiam nevidata konkursado oni venkis ĉiujn rekordojn. Unu parton de la linio de oriento konstruis la kompanio Union Pacific, kaj la duan parton de okcidento konstruis la kompanio Central Pacific.

Dum la unuaj du jaroj de konstrulaboroj oni ne konis dinamiton, kaj montojn oni venkis helpe de hakploĉoj kaj pulvo. La kompanio Central Pacific, kies linio devis superi montarojn Sierra Nevada kaj Roka Montaro, havis la pli malfacilan taskon. La 10an de majo 1869 ambaŭ trajnoj, veturantaj de ambaŭ direktoj kontraŭ si, renkontiĝis en Promontory en ŝtato Utah. La trajnon de la kompanio Central Pacific tiris vapora lokomotivo "Jupiter", dum la kompanion Union Pacific reprezentis vapora lokomotivo de tipo "119".

J.Tomíšek

Germanio
En novtempan historion de fervoja trafiko oni tutcerte enskribos per oraj literoj tempon kaj amplekson de modernigo kaj renesanco de la fervoja trafiko en okcidenta parto de Berlino kaj sur linioj irantaj el Berlino okcidenten al la "malnovaj" federaciaj landoj. Unu el la celoj de tiu ĉi strebado estas alligo de la germana ĉefurbo al la sistemo de eksprestrajnoj Inter-City (ICE).

En la komenca periodo de la nun valida horaro ĝis la 3a de julio 1993 trafikis la blankaj unuoj ICE el okcidenta parto de Germanio ĝis fervoja stacio Michendorf antaŭ Potsdam, kie la pasaĝeroj devis transvagoniĝi en klasikajn unuojn tirataj de motorlokomotivoj. Ekde 4.7. okfoje tage trafikas ICE tra Magdeburg, Wiesenburg, Drewitz kaj Wannsee al stacio Berlin - Zoologischer Garten en sama centro de okcidenta parto de la urbo.

Kompilis J.Tomíšek

FERVOJA KORESPONDA SERVO
S-ro Germano GIMELLI, Via Creti 61,
I-40128 BOLOGNA, Italio.

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. Se tio ne eblas, aldonu poŝtmarkojn vendeblajn en Italio.

FINIĜIS LA UNUA INTERNACIA KULTURA KAJ TURISMA SEMAJNO

Tre sukcesa estis la Unua Internacia Kultura kaj Turisma Semajno. Ĝi disvolviĝis en Sant Cugat del Vallès, Barcelono, dum la tagoj 9a ĝis 16a de oktobro 1993. La precipaj aktivaĵoj konsistis el: Ses prelegoj, unu el ili pri la poeto Federico Garcia Lorca kun recitado de poemoj; tri ekskursoj, du al Barcelono kaj alia al Sant Pau d'Ordal por viziti la Muzeon de Esperanto; kaj du koncertoj.

Por la jaro 1994 ni aranĝas la programerojn de la 2a Internacia Semajno, kiu okazos de la 15a ĝis la 22a de oktobro en la sama sidejo de Sant Cugat de Vallès, Centro Borja. Oni akceptas proponojn de disertantoj, kaj tiel same prezentadon de novaj verkoj en Esperanto.

Informoj kaj aliĝiloj bonvolu peti al la adreso:

Kultura Sekcio de Hispana Esperanto Muzeo,
Poŝtkesto 15027, E-08080 Barcelono,
Katalunio, Hispanio.

Slovakaj fervojistoj kunvenis

Sabaton la 27an de novembro 1993 okazis en Žilina la kutima jarkunveno de la Fervojista sekcio ĉe SEA (FS SEA), kiu ĉijare en Cervia estis akceptita al IFEF kiel ĝia landa asocio kun voĉdonrajta delegito.

La plej interesa ago de la sekcio dum ĉi jaro kunlabore kun firmao de la eksgvidanto de Fake aplika komisiono s-ano Petro Chrdle estis eldono de magnetofona kasedo kaj CD-sonportilo kun slovakaj kantoj tradukitaj en Esperanton fare de honora prezidanto de IFEF s-ano Giessner.

FS SEA sukcesis krei bonajn kontaktojn kun la slovaka transportministerio kaj ankaŭ kun la direkcio de slovakaj fervojoj ŽSR. Unu el la rezultoj estu denova aperigo de klarigoj en Esperanto en la fervoja horaro por la jaro 1994/95. Oni atingis ankaŭ, ke artikolojn pri agado de la sekcio kaj tradukojn de fakaj prelegoj aperigadis ĵurnalo Semafor (Semaforo) kaj faka revuo Horizonty dopravy (Trafikhorizontoj).

Vicprezidanto de FS SEA Petro Bartal sukcesis krei en Senica turisman oficejon sub la nomo Esperantotravel. Ĝi servu precipe por fervojistoj, esperantistoj kaj neesperantistoj.

FS SEA por la jaro 1994 planas denove kunagon ĉe organizado de la konataj Turismaj Tagoj TUTA'94 en Žilina dum unua aŭgusta semajno kaj de ne tiel konata, sed interesa Paroliga semajno en Senica, kiu okazu ankaŭ dum somero. Krome preparas ĉeeston en la 35a IFES en rumana skicentro Poiana-Brašov en februaro kaj en la 46a IFK en aŭstra Krems en majo.

FEJFI

Alia pentekosta ebleco

Se estos al vi absolute neeble partopreni la postkongreson en Břeclav (CZ) 21an - 24an de majo 1994 (vidu IF 1993.6 paĝon 86), vi povos iri al Antverpeno, Belgio. Tie deko da bonaj, sindediĉaj, spertaj esperantistoj ofertos ion, kio estas malofta en Esperantio. Ili proponas altnivelan programon. Ili akiris spertojn en 1993, kiam Antverpeno estis Kultura Ĉefurbo de Eŭropo.

La laŭdaj vortoj venas de invitilo/informilo, kiu reklamas aranĝon en la menciita urbo dum la tagoj 20a-23a de majo 1994.

Informoj ĉe Flandra Esperanto-Ligo,
Frankrijklei 140, B-2000 Antwerpen, Belgio.

Fakaj organizoj vastigas la terenon de Esperantouzado

Skolta agado en Esperanto - profunde internacia skoltado

En oktobro 1993 pasis 75 jaroj de kiam Alexander William Thompson skribis libreton "Propono pri Skolta Esperantista Ligo". Tio estis la komenca paŝo por la kunligo de du grandaj idealaroj, la skolta kaj la Esperanta. Tio naskis la Skoltan Esperantistan Ligon, ekde 1972 nomatan Skolta Esperanto-Ligo. La unuaj jaroj estis sukcesaj kun internaciaj SEL-tendaroj, kaj pinte en 1933 partopreno en la Monda skolta ĵamboreo en Hungarujo kun granda grupo de Esperantoparolantaj skoltoj. Sed la kondiĉoj ne estis favoraj por SEL. La Monda skolta organizo praktike malpermesis la uzadon de Esperanto en 1934. "Ĉar Esperanto ne havas praktikan valoron" la organizo decidis "ne rekomendi" la lingvon al siaj membroorganizoj. Tiun rezolucion oni nuligis en 1964 kaj nuntempe la sinteno de la monda skolta oficejo certe ne estas malaproba, sed la kontaktoj estas malmultaj, ĉefe pro la malforto de Skolta Esperanto-Ligo.

Dum kelkaj jaroj estis granda krizo en SEL. Gravaj funkciuloj kiuj dumlonge laboris devis eksiĝi. Estis problemoj trovi novajn fortojn. Tiu krizo estis jam plejparte venkita, kiam mi komencis redakti la organon de la Ligo "La Skolta Mondo" fine de 1992, eĉ se daŭre ni serĉas novan ĝeneralan sekretarion kaj pliajn novajn aktivulojn.

Aktiva agado

Okazas internaciaj SEL-tendaroj. Jam okazis plurnaciaj SEL-tendaroj SKOLTO '91, '92 kaj '93. Okazis ankaŭ aliaj SEL-aranĝoj en diversaj landoj. Kaj ŝajnas ke la evoluo ne stagnas. Ekzistas planoj ankaŭ por 1994. Kiel redaktoro estas ĝojige ricevi raportojn pri lokaj SEL-grupoj el la tuta mondo. Okazas kursoj laŭ la skolta lernolibro Ĵamborea Lingvo, kiu baldaŭ aperos en renovigita eldono. SEL planas aktive partopreni la grandajn skoltajn tendarojn en Nederlando 1994 kaj 1995, la Eŭropa kaj Monda ĵamboreoj.

Internacia dimensio al la agado

Por mi, antaŭe tre aktiva skoltino, poste tre aktiva Esperantistino, la SEL-tendaroj estis mirindaj travivaĵoj. Esperanton ni ne uzis nur ĝenerale por uzi Esperanton, por umi kune ĝenerale. Esperanton ni uzis pro nia komuna intereso, pro skolteco kaj niaj aktivecoj estis tradicie skoltaj. Esperanto estis por ni bongustiga spico, kiu donis profundan internacian etoson. Certe ne nur SEL, sed ankaŭ multaj aliaj fakaj organizoj povas atingi la samon. Esperanto atingas homojn kiuj ne interesiĝus nur pri la ĝenerala Esperantomovado, ĉar Esperanto donas plian, internacian dimension al la jam kutima agado.

Speciala Jubilea Numero

La jubilean Numeron de la Skolta Mondo vi povas ricevi kontraŭ du internaciaj respondkuponoj, mondonaco (UEA-konto: selx-m), aŭ eĉ senpage skribante al la redaktorino: AM Ritamäki, Peltolavägen 6 B 36, FIN-20720 ÅBO, Finnlando. En ĝi aperas informoj pri la historio de SEL, sed ankaŭ pri la unua agado. Membroj de SEL ricevas la gazeton kvarfoje jare.AM donos pliajn informojn ankaŭ pri SEL kaj la eblecoj membriĝi.

Anna Margareta Ritamäki

Paremiologio

Estas propono enkonduki en Esperanton la neologismon "PAREMIOLOGIO".

La vorto derivas el malnova greka lingvo kaj havas la sekvajn signifojn:

paremo = proverbo
logio = scienco

Do, paremiologio estas la scienco, kiu okupiĝas pri la konado, interpretado kaj aplikado de la proverboj. Mi faras tiun-ĉi proponon, ĉar la vorto ne ekzistas, almenaŭ mi ne trovis ĝin en PIV aŭ PV, kiel alie en pluraj naciaj lingvoj. La rumana enciklopedio enhavas la vorton Paremiologio kun la supremenciita eksplikado.

TERESNEU Ioan, Rumanio

Novaĵoj pri la preventa medicino

Antaŭ kelkaj jaroj aperis libro esperantlingva pri orienta masaĝo, skribita de japana tradicia kuracisto s-ro SAIONĴI Masayuki. Rumanaj esperantistoj - de la Nacia Fervojista Asocio - havis, per hazardo, ŝancon akcepti dum kvin tagoj en du urboj de nia lando persone la aŭtoron de la originala metodo de orienta masaĝo.

Li prezentis sian metodon, teorie kaj praktike, por amaso de amatoroj. Tre interesinda por la kuracistoj, mi mem tradukis rumanlingven la libron, sekvante en la proksima futuro multobligi ĝin.

Kio estas la esenco de la metodo?

La aŭtoro asertas ke la plej granda parto de kaŭzoj por la malsaniĝo de la homa organismo konsistas el la delokiĝo de koksostoj, kiu kaŭzas perturbon de la funkcio de muskoloj, artikoj kaj visceroj. La relokiĝo de koksostoj estas la solvo kaj ĝi estas realigebla per speciala masaĝo konsistante en PREM-KNEDA TERAPIO. Kiel kuracmetodo por ĝustigi la ostojn de la tuta korpo, malstreĉi ĝiajn muskolojn kaj konektivajn histojn, kaj radikale forigi ĝiajn malsanojn kun koksostoj kiel centro.

Kompreneble oni ne povas aserti ke eĉ ĉiuj malsanoj - kiel koksartrozo aŭ kancero - resaniĝas per tiu-ĉi terapio, sed la metodo ludas grandan rolon en la preventado de la komplikaĵoj kaj mildigo de doloroj. Serioze kaj kompetente aplikata la metodo ebligas plurajn avantaĝojn:ĝi estas farebla per la nudaj manoj, do estas tre malmultekosta kaj agrabla por la malsanuloj. Samtempe la metodo evitas la malagrablaĵojn de medikamentoj, injektoj aŭ aliaj metodoj de la moderna medicino.

Kvankam la metodo uzas orientajn tradiciajn praktikojn, ĝi ne rifuzas la kunlaboradon de la moderna medicino, kiam ĝi estas necesa: ekzemple radiologia aŭ laboratoria ekzamenoj. La daŭro de la kuracado dependas de la diagnozo kaj graveco de la malsano, estante inter unu kaj 20-40 kuracadoj ĝis kiam malaperas la simptomoj.

Ĉar la metodo de s-ro SAIONĴI M. estas simpla, efika, malmultekosta kaj ankaŭ agrabla por la malsanoj, mi rekomendas ĝin kiel meritplenan por esti disvolviĝita en tuta mondo.

D-ro TERESNEU Ioan, Rumanio

El la mondo de la fervojo

Svisio

La Administra Konsilantaro de Federaciaj Fervojoj SBB/CFF disponigis 420 milionojn da svisaj frankoj por establi informan sistemon por teleregado de la fervoja reto. Post centro en Zürich, kiu jam funkcias, komencos en 1996 funkcii ankaŭ informaj centroj en Lausanne kaj Luzern.

Francio kaj Ruslando

La franca ministro de trafiko dum sia vizito de Ruslando subskribis kelkajn interkonsentojn pri modernigo de transporttrafikiloj. Oni jam aprobis interkonsenton inter la kompanio ANF kaj la rusa firmao Vagonrenmarch por fabriki okdek duetaĝajn pasaĝervagonojn, oni preparas protokolon pri modernigo de unu metrolinio en Peterburgo.

Aŭstralio

Aŭstralia registraro pritraktis proponon disponigi 12 milionojn da aŭstraliaj dolaroj por pliperfektigi la fervojan konekson inter la marbordoj de Hinda kaj Pacifika oceanoj kaj fari el ĝi denove unu el la plej grandaj magistraloj de la mondo.

Laŭ la vortoj de ĉefministro Paul Keating dujara programo por plibonigo de la servoj helpos fari el la 4350 km longa linio kunliganta Sydney kaj Perth allogan turisman atrakcion. Pli longa estas nur la transsiberia magistralo en iama Sovetunio.

Kiel menciis reprezentanto de la ŝtataj fervojoj, la kunligo ĝis nun funkcianta unufoje semajne estis malprofita. La nova aranĝo malbonan financan situacion esperelle plibonigos.