INTERNACIA FERVOJISTO
52-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

Vicprezidanto : István Gulyás
Rákos u 98
HU-1155 Budapest, Hungario

Sekretario : Ernst Quietensky
Pappenheimgasse 70/3
AT/1200 Wien

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 10an de la antaŭa monato

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

VIG 2000.516

En la fakkunsido de la fervojistoj, de dekstre : Han Zuwu, Osioka Moritaka, Li Sen, Xiao Ke

ĝenerala sekretario de ĈFEA, s-ro Osioka Moritaka, prezidanto de Japana Esperantista Ligo Fervojista (JELF) kaj aliaj fervojistoj. S-ro Li Sen kaj s-ro Osioka Moritaka prezentis pri la nuna stato de fervojoj en Ĉinio kaj Japanio. Li Sen donacis la novan libron "***Esperanto - Movado de interna Mongolio***" al Osioka Moritaka kaj al aliaj ĉeestantoj. S-ro Han Zuwu prelegis pri "***Okcidenta fervojo de Hongkong***", "***Mediprotekta fervojo***" kaj "***Granda plirapidigo de ĉinaj fervojoj***".

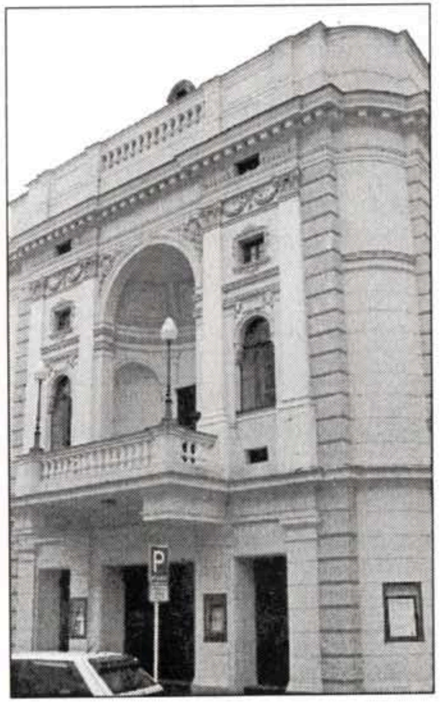
La fervojistoj vizitis ĉefajn vidindajojn: la fama Oceana Parko, Repulse Bay (fama marbordo de Hongkong), Wong Tai Sin (la plej prospera templo de Hongkong), Tai Ping-Montpinto (la pejzaĝo de la tuta Hongkong), la nova Konferenca Domo, la iama loĝejo de la ĝeneralaj gubernatoroj de Hongkong, kaj prosperaj stratoj en la centro de la urbo. Hongkong estas la urbo de vivo.

Han Zuwu
vicprezidanto de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

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

INTERNACIA FERVOJISTO

2000 . 6



Teatro Oskara Nedbala en Tábor (CZ)

Distingo al nia honora IFEF-prezidanto Joachim Giessner

En Vieno, okaze de la ĝenerala kunveno de FISAIC, nia Honora IFEF-Prezidanto Joachim Giessner estis honorigita per grava distingo.

Temas pri "Honora Titolo" atribuita de FISAIC por lia konstanta agado ene de FISAIC kaj ĉefe por la disvolviĝo de la rilatoj inter FISAIC kaj diversaj orientaj landoj de Eŭropo.

Kompreneble, ni ĉiuj fieras kaj gratulas lin por tiu altvalora distingo

Al miaj karaj geamikoj

Pro mia malbonega vidkapablo, mi devas rezigni la kutimajn bondezirojn.
Al vi ĉiuj, mi deziras benitajn adventan kaj kristnaskan festojn, same kiel firman sanon kaj ĉion bonan en 2001.

Joachim Giessner

Tábor : Teatro Oskara Nedbala en strato Palackého.
En tiu loko okazos kelkaj programeroj de la venonta kongreso.

Enhavo

Honoro al Joachim Giessner	66	Grava evento en Koreio	76
53-a IFEF-kongreso en Tábor	67	Lorena muzeo de la fervojistoj	76
Aŭtuna estrarkunveno de IFEF en Ĉeĥio	69	11-a jarkonferenco en Rumanio	77
Raporto de la Faka Komisiono	70	La fervojo en Koreio	77
Postkongreso de la 52-a IFK okazis	71	La fervojo en Jordanio	78
IFEF kunvenis en la tel aviva UK	73	Fakkunsido de fervojistoj en Hongkongo	79
Granda plirapidigo de ĉina fervojo	74	Fervoja koresponda servo	80

ne plu funkcias. Laŭdire, restas partoj en la araba dezerto kaj oni ne plu povas atendi la rekonstruon de la fervojo por transporti pilgrimantojn, ĉar ili certe preferus flugi al la sankta urbo Mekko.

Reen al Amano : La duan vesperon mi marĉandis kun taksiŝoforo antaŭ nia hotelo pri la ebleco kaj prezo por veturi al la ĉefa stacio. Ni interkonsentis pri 15 US-$ por tien-kaj reen-veturo. Do vespere je 21.30 h mi kun sveda amiko forveturis. Post longa kaj rapida veturo la taksio haltis. Ni eliris kaj la ŝoforo klarigis ke la vid-al-vida konstruajo estas la stacidomo. Sur ĝi videblas ŝildo (vidu la foton). Ĝi montras, ke ankaŭ la direkcio de la fervojo troviĝas en tiu konstruaĵo. Je tiu tempo, la stacio estis fermita, sed sidis viro malantaŭ la pordego. La taksiŝoforo parolis kun li, klarigante verŝajne, ke ni, duope intencis viziti la stacion. Post ioma hezito la fervojisto malfermis la pordon kaj enlasis nin. La sveda amiko kaj mi genuis tuj sur la tero kaj mezuris pere de kunprenita mezurilo la larĝecon de la ŝpuro : 105 cm-oj. La du araboj miris pri tiu ago : Je 22 h vespere venis du eŭropanoj per taksio kaj mezuris la larĝecon de la ŝpuro ! Poste ni iom ĉirkaŭrigardis. Ne estas subpasejoj. Estas kvar trakoj, kiuj ŝajne servas al la pasaĝera trafiko. Sur unu staris kelkaj porpasaĝeraj vagonoj. Sur alia trako troviĝis varvagonoj, apude, estis vaporlokomotivo. En la stacidomon mem ni ne povis eniri, ĉar ne funkciis je tiu horo. Horaro ne estis videbla kaj klaran informon pri la nombro da trajnoj pasaĝeraj ne estis havebla malgraŭ niaj klopodoj pere de la angla lingvo. Laŭ malnova horaro de Th. Cook temis pri 2 trajnoj al Damasko/Sirio tra la limstacio Dero. La vagonoj ne portis signojn de klasoj, do verŝajne ekzistas nur unu klaso. Ĉe la stratflanko de la stacidomo videblis ŝildoj pri la vendo de biletoj (ankaŭ en la angla) kaj pri pasportaj kaj doganaj aferoj (nur en la araba lingvo).

Ŝildo montranta la ĉeeston de la direkcio

Ĉar kunligo al alia lando ol Sirio ne estas, ankaŭ ne necesas aniĝo al UIC. La vagonoj verŝajne pro tio ne portas la kutimajn signojn.

Resume : Kvankam la fervojo en Jordanujo regule ne servas al eksterlandaj pasaĝeroj kaj preskaŭ ne estas konata ĉe la propra popolo, oni povas - kun iom da klopodoj - ion vidi, eĉ dum la nokto.

Walter Ullmann

Fakkunsido de Fervojistoj en Hongkongo

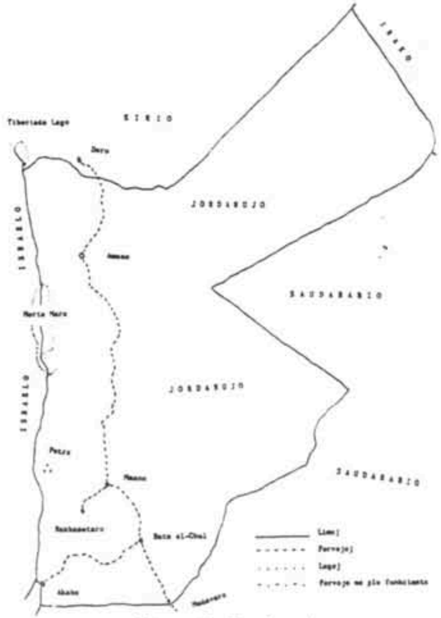
La kongresejo Pak Tam Chung de Saikung en Hongkong situas en la nordorienta parto de la urbo.La pejzaĝo estas tre bela; verdaj montetoj, abundaj riveretoj, lagetoj kaj blankaj duetaĝaj domoj. En la 5-a kaj la 12-a de aŭgusto kunsidis fervojistaj esperantistoj de Ĉinio kaj Japanio en la pitoreskejo dum la 56-a Internacia Junulara Kongreso de Esperanto.

En la kunsido ĉeestis, s-ro Li Sen, prezidanto de Ĉina Fervojista Esperanto- Asocio, s-ro Han Zuwu, vicprezidanto de ĈFEA, s-ro Xiao Ke,

La fervojo en Jordanio

La Dua Bulteno de la UK en Tel Avivo en la jaro 2000 ofertis ankaŭ antaŭkongreson en Jordanujo dum tri tagoj. Mi aliĝis kaj intencis dum tiu restado ekscii ion pri la fervojo - laŭ la limigitaj eblecoj, kiujn turistoj, veturante en grupo per autobuso havas. Mi aldonis informojn el leksikonoj kaj almanaĥoj aŭ atlasoj kaj aŭdis klarigojn de la jordana gvidanto.

La nomojn de la lokoj mi ĉerpis el la "Poŝatlaso de la Mondo", se ili estas indikitaj en ĝi, alie el jordanaj mapoj.



Mapo de Jordanujo

Kian signifon la fervojo en tiu araba lando havas, ilustras sekva travivaĵo : Antaŭ la 5-stela hotelo en Amano, en kiu ni dum du noktoj dormis, dejoris dungitoj, kiuj ordigis la en-kaj el-veturon de taksioj kaj aŭtobusoj. Mi demandis (angle) serviston, kie la fervoja stacio de Amano situas. Li miris kaj redemandis, kion "Railway" signifas. Li vokis alian viron, sed la efiko estis la sama. Nur post mia klarigo, ke temas pri ejo, kie "Trains" veturas, ili konsciiĝis, dirante ke ĝi staras tre malproksime. La ĉefa ekskurso de nia grupo celis la urbon Petra, kie situas la juvelo de la reĝlando Jordanujo, nome templo de la Nabatoj. Tien veturinte per autobuso, ni kruciĝis kelkfoje relvojon. Estis videble el la veturanta aŭtobuso ke temas pri relvojo etŝpura.

Je ĉirkaŭ 130 km sude de Amano mi ekvidis stacion apud la strato. Tie staris vico da varvagonoj kaj branĉtrako kondukis al proksima uzino. Dum la reveturo el Petra mi vidis en la malproksimo veturantan vartrajnon (Foto ne sukcesis).

Temis pri la relvojo de Amano al Akabo, kiu servas nur por vartrafiko, speciale por transporto de fosfato al la havenurbo Akabo, de kie ĝi estas eksportata. Tiu relvojo (ĝis Maano) estas parto de la legenda Hedĵaz-fervojo. La konstruo de la Hedĵaz-fervojo efektiviĝis en la jaroj 1902 - 1908 sub la gvido de H.A. Meissner (germano). La komenco estis en Damasko. Ĝis 1904 pretis jam 114 km-oj. La tuta longeco estis 1303 km-oj, tiam en la otomana regno, poste en la landoj Sirio, Jordanujo kaj Saudarabio. Dum la unua mondmilito la relvojo estis detruita de britoj kaj araboj, ĉar ĝi servis kiel transportrimedo por la turka armeo. Ekde tiu tempo ĝi ekzistas nur ĝis Maano. Poste, oni alkonstruis trakon ĝis Nakbasataro (≈ 30 km-oj). La daŭrigo al Akabo okazis parte sur la iama Hedĵaz-fervojo ĝis Batn al-Ghul kaj la finpretigo nur post 1975.

La jordana fervojo havis longecon de 288 km-oj en 1968, de 618 km-oj en 1978 kaj de 676 km-oj en 1999. La fervojo Hedĵaz celis atingi la urbon Mekko en Saudarabio, sed neniam estis finkonstruita. Sur mapo videblas, ke la linio de Maano resp. Batn al-Ghul en Jordanujo al Medino en Saudarabio tra la limstacio Mudavaro

53-a kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)

12-a /19-a de majo 2001 en Tábor, Ĉeĥa Respubliko

Kontaktebloj :
LKK de IFEF-kongreso, Anglická 878, CZ-25229 Dobřichovice
Telefono : + 420-2-991 2201, fakso : + 420-2-991 2126
Retpoŝto : ifef-kongreso@kava-pech.cz
Hejmenpaĝo : http://www.kava-pech.cz/IFEF-kongreso

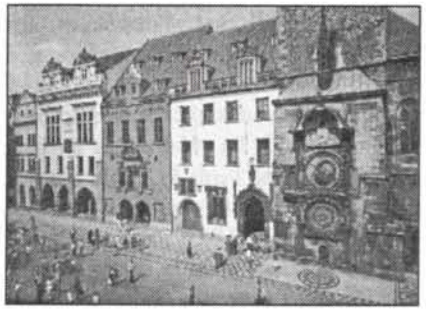
Partoprenu la unuan IFEF-kongreson de la 3-a jarmilo

Ne forgesu, ŝparu monon aliĝante antaŭ la 31-a de decembro 2000

Antaŭkongreso en Prago (9-12/05/2001)

Mezepoko konservita en moderna tempo

Praga caput regni, oni diradis latine, tio signifas : "Prago la kapo de la regno". Tamen Prago ne estas nur kapo, sed ankaŭ koro de Ĉeĥio. Ĝia beleco entuziasmigis famajn homojn de ĉiuj tempoj, kiuj nomis ĝin unu el la plej ĉarmaj urboj en la mondo. Prago posedas bonŝancan situon en la koro de Eŭropo, sur la rivero Vltava, la arterio de la lando. Jam en la ŝtona kaj bronza epokoj troviĝis en la teritorio de la nuntempa Praha multaj loĝlokoj. La unua citaĵo de Prago, la slava urbo la plej okcidenta, oni trovas ĉe la araba komercisto Ibrahim-ibn-Jakub. Li priskribis ĝin antaŭ pli ol mil jaroj, kiel kalkŝtona urbo, kie kruciĝas la komercistaj vojoj. La renomo de Prago kulminis dum la Mezepoko. Je la 14-a jarcento ĝi estis la plej granda urbo en Centra Eŭropo kun la unua universitato (1348) norde de la Alpoj. Sed ni revenu pli proksime al nia epoko.



Urbodomo kun mezepoka astronomia horloĝo en malnovurba placo de Prago

Ĝis nun kvar kvartaloj mezepokaj bone konserviĝis : Stare Mesto (malnova urbo), Mala Strana (malgranda suburbo), Hradcany

(kastelo de Prago kun apudaj lokoj), kaj Nove Mesto (nova urbo). Prago perdis sian gravecon dum la 30-jara milito (1620-1650) kaj poste retrovis novan kreskon dum la baroka epoko (17-a jarcento), sed neniam sukcesis atingi mezepokan nivelon.

En Prago eblas malkovri arkitekturan juvelon : katedralojn, monumentojn kaj konstruaĵojn diverstipajn ekde la romanika ĝis la modernaj stiloj inkludanta la gotikan, renesancan kaj barokan. Krom sia historia karaktero, la nuna urbo nombras 1 250 000 enloĝantojn kaj posedas moderan kulturon. Estas konataj multaj operejoj kaj koncertosalonoj, kiuj akceptas ekzemple la klasikan muziko-festivalon monde konatan : "La Praga Printempo".

Sed ankaŭ Prago proponas agrablajn promenadojn en vastaj parkoj.

Postkongreso (19-23/05/2001)

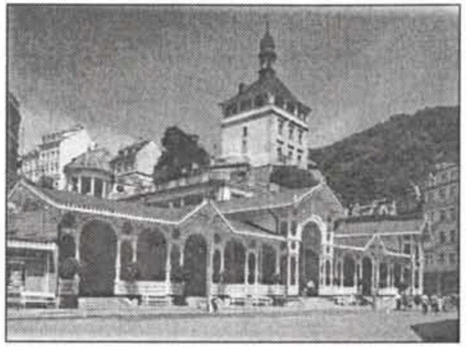
Vizito de okcidentbohemiaj banlokoj

La vizitantoj ĉefe estas allogataj per elegantaj kuracbanejoj kun mirindega pasinteco. Okaze de tiu postkongreso vi povos malkovri la tri ĉefajn : Karlovy Vary, Mariánské, Lázně kaj Františkovy. Jen priskribo de la plej granda termostacio Karlovy Vary.

Ĝi estas konata kiel ĉeĥa banloko kun 57 000 loĝantoj. La urbo situas en bela valo ĉe la riveroj Teplá kaj Ohře. En ĝia ĉirkaŭaĵo situas multaj parkoj kaj arbaroj kun pli ol 100 km-oj da promenvojoj.

La plej alloga estas la centra banlokoparto, kiu estas apartigita de la administra, industria kaj loĝa kvartalo. Multaj hoteloj kaj kuracdomoj proponas pli ol 5 mil litojn.

La pacientoj el la tuta mondo serĉas ĉi tie perditan sanon. Oni praktikas modernajn balneologiajn procedojn, bankuracadon kaj ankaŭ la plej malnovajn kuracmetodojn, inter alie trinkadon da akvo, (12 fontoj) kaj banadon en la termofonta akvo. Dum promenado tra la banloka centro ni povas gustumi el 12 fontoj varman sanigan akvon. La plej fama de ĉiuj mineralaj fontoj estas Gejsero, kiu ŝprucas el profundeco de 2 mil metroj je alteco de 14 metroj kaj vi povas admiri ĝian forton en moderna vitra halo.



Apud la rivero Teplá, Kolonaro inter kiu ŝprucas la dekdu termofontoj

Kun plena sukceso estas ĉi tie kuracataj malsanoj de stomako, stomakaj kaj duodenaj ulceroj, malsanoj de hepato, malsanoj de urinaj vojoj, diabeto, grasdikeco, podagro, alergioj kaj ekzemoj. La banurbo estas elstara kultura kaj socia centro, ankaŭ fama pro internaciaj filmfestivaloj.

La plej konataj produktoj de Karlovy Vary estas bongustaĵoj : likvoro Becherovka ofte nomata "la 13-a kuracfonto de Karlovy Vary", specialaj bongustaj, sed ankaŭ bonege digesteblaj vafloj kaj minerala akvo Mattoni ; sed ankaŭ la konata bohemia kristalvitraĵo kaj la plej fajna porcelano.

11-a jarkonferenco en Rumanio

De la 25-a ĝis la 27-a de aŭgusto 2000 la Rumana Esperanto Fervojista Asocio (REFA) festis sian 11-an jarkonferencon en Bukaresto. Ĉeestis proksimume cent partoprenantoj el la tuta lando. La kunveno okazis en taŭgaj ejoj de la universitato, tiel, ke ĉiuj partoprenantoj ĉiam facile povis atingi la deziritan ejon.

Vendredon vespere estis okazo aŭskulti salutvortojn de REFA-prezidanto Mihai STEFAN. Sekvis agrabla kunestado per bela muziko de orkestreto fervojista kaj dancado.

Sabaton antaŭtagmeze sekvis la oficiala kunveno, en kiu oni raportis pri la estinta kaj estonta agadoj de REFA. Ĉeestis kaj parolis la ŝtata sekretario de la Transporto-ministerio sinjoro Adrian MARINESCU. Krome salutis la konferencon la reprezentantoj de la IFEF-asocioj de Ĉeĥio (Ladislav LÁNI), Germanio (Joachim GIESSNER) kaj Slovakio (Magdaléna FEIFIČOVÁ). Nome de la IFEF-estraro salutis la honora prezidanto J. Giessner. Interesa ekskurseto per aŭtobuso interrompis la konferencon, kiu poste estis daŭrigita. Fine estis agrablaj posttagmezo kaj vespero kun tre belaj dancoj kaj popolaj muzikoj, abundaj manĝaĵoj kaj trinkaĵoj.

En la kadro de la konferenco estis eble viziti la iaman palacon de Ĉaŭŝesku, lasta prezidento de socialista Rumanio.

Okazis grava invito flanke de ŝtata sekretario A. Marinescu, kiun ĉeestis honora prezidanto de IFEF J. Giessner, prezidantino de Slovaka IFEF-asocio M. Feifiĉova kaj prezidanto de REFA M. Stefan. La honora prezidanto dankis al la ŝtata sekretario por la ĉiama grandanima helpo, kiun la ministerio kaj fervojaj eminentuloj donas al REFA. Sinjoro A. Marinescu afable promesis, ke tiu helpo ankaŭ estonte daŭros.

Ankaŭ okazis akcepto ĉe la komerca direktoro sinjoro Bogdan NASTASESCU, kiu same ofte helpas diversmaniere al REFA. Aparte ĝojiga evento estis, ke ni havis okazon renkontiĝi kun nia multjara amiko, direktoro Ioan LEANCU.

La tuta konferenco okazis en harmonia etoso kun konata rumana gastamo, por kiu mi ankaŭ nome de la aliaj eksterlandaj gastoj kore dankas.

Joachim GIESSNER
honora prezidanto de IFEF

La fervojo en Koreio (II)

Vidu artikolon en IF 6/1994

Nuntempe oni legas pri la planoj de ambaŭ koreaj ŝtatoj, denove kunigi la fervojajn retojn, tiu de la KRZ (norda) kaj KNR (suda). La jurnaloj en aŭgusto 2000 raportas jene :

1. LA TRANSKOREA FERVOJO VENOS SEULON (dpa). 05.08.00.

Post pli ol 50-jara interrompo devos trafiki en la sekva jaro denove trajnoj inter Norda kaj Suda Koreio. En la venonta monato devos komenciĝi la riparado de la transkorea fervojo.

2. Sub la titolo: "LA FERVOJRETOJ REKUNIĜOS" (15.08.00.) oni legas :

La fervojajn ligojn de Seulo (suda ĉefurbo) al Pjongjango (norda ĉefurbo) kaj Vonsano en la nordo, kiuj estis interrompitaj ekde 1945, oni restarigos rapide denove. La interspaco, kiu longas 20 km-ojn, devos esti restarigita post la nacia festo tago (12.09.), komunikis la prezidento de Suda Koreio, Kim Dae Jong. Ĉe Panmunjom (limvilaĝo) sudkoreaj soldatoj jam komencis kolekti minojn je flanko de la senmilitarizita zono (SMZ). Norda Koreio ekspektas de la fervoja komuniko grandajn ekonomiajn impulsojn.

Walter Ullmann

Grava evento en Koreio

Denove reloj kunligos Koreion al eksterlandoj

La 18-an de septembro, sudkorea registaro kun konsento de la nordkorea registaro komencis ree ligi trans la milit-limo la fervojon, kiu trakuras la duon-insulon kaj landolimojn de Ĉinio kaj Rusio.

De dekstre al maldekstre : s-ro LI Sen, s-ro HAN Zuwu Vicprez de ĈFEA kaj s-ro OSIOKA

Jen, "ni esperu kunlabori kun koreaj esperantistaj fervojistoj, kaj interŝanĝi per la fervojo" parolis en HongKongo prezid-antoj de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio, s-ro Li Sen kaj de Japana Esperantista Ligo Fervojista, s-ro Osiaka.

Raportis Osioka Moritaka
Prezidanto de JELF, Japanio

(Legu samteman artikolon de Walter Ullman en paĝo 77)

Lorena muzeo de la fervojistoj

En Rettel, franca urbeto situanta 16 km-ojn norde de Thionville (departemento "Moselle") troviĝas la Lorena muzeo de la fervojistoj. Ĝi naskiĝis en februaro 1997 dank'al skipo da bonvolemuloj gvidata de la prezidanto Laurent Courtade, filo kaj nepo de fervojistoj. Tiu muzeo senpretenda troviĝas en lorentipa domo de la 19-a jarcento afable disponigita senpage de la urba konsilantaro.

La vizito komenciĝas per prezentado de filmo rilatanta al taga laboro de vapor-lokomotivista skipo de la ek- ĝis la fin-dejoro. La sekvantaj salonoj montras diversajn aspektojn de la fervoja medio. Tiel oni prezentas :
- malgrandan signalregejon A-L. (alsac - loren - tipa),
- trakon A-L,
- malnovan signaladsistemon fervojan,
- giĉeton de stacidomo de komenco de la 20-a jarcento,
- ekspozicio-salonon pri informiloj el plato emajligita, diversajn lanternojn, kaskedojn, uniformojn,
- multajn aliajn ilojn kaj dokumentojn,
- ktp.,

Jam, kiam li estis dekjaraĝa Laurent Courtade ekkolektis diversajn maknovajn fervojajojn cele al konservi fervojajn heredajn posedajojn. Pacience kaj obstine, iom post iom, li sukcesis starigi muzeon arigante fervorajn pasiulojn kaj favorajn urbajn res-ponsulojn. Laurent Courtade aŭ liaj helpantoj akompanas vin dum la tuta prezentado kaj per vivoplenaj komentarioj entuziasmigas la vizitantojn.

Kun plezuro, la muzeo akceptas fervojajn antikvaĵojn pri materialoj, uniformoj, ktp.

Por pliaj informoj, sin turni al :
- Turisma oficejo en Sierck-les-Bains,
Tel : 03 82 83 74 14.
- "Musée lorrain des cheminots",
Tel : 03 82 83 88 32.
- TTT-paĝo :
http://euro-site.com/train/Rettel.html.

Jean Ripoche

Aŭtuna estrarkunveno de IFEF en Ĉeĥa Respubliko

Prizorgita de Petro Chrdle estrarano de UEA, aŭtuna estrarkunveno de IFEF okazis de la 25-a ĝis la 27-a de septembro en urbo Dobřichovice apud Prago.

Kiel kutime, la estraro direktis sian atenton al konstanta evoluo de la Federacio. Krom plenumado de bazaj devoj, tiu kunveno konsistis el tri oficialaj punktoj kaj unu amika renkonto.

- Akcepto de la Ĝenerala Direkcio de la Ĉeĥa Fervojo en Prago.

Parolante pri la malfacila komunikado en teknika medio, la unua vicĝenerala direktoro Ivo Malina reliefigis, ke la teknikistoj estas francaj aŭ germanaj, sed ili devas paroli angllingve. Kelkafoje, pro ne sufiĉa kono de la lingvo, la projekto estis nuligita.

D-ro Romano Bolognesi transdonas IFEF-flagon al la direktoro Ivo Malina

- Akcepto en la urbodomo de Tábor.

Pro starigo de la 53-a IFEF-kongreso en Tábor, IFEF-estraranoj, estis akceptitaj de jura doktorino Jana Borská en la urbo-domo. Ŝi transdonis saluton de la urbestro kaj promesis helpon por subteni bonan akceptadon de la kongresanoj.

- Vizito de la kongresejo

Gvidataj de Petro Chrdle, IFEF-estraranoj vizitis la diversajn lokojn uzotajn de la kongresanoj.

Amika renkonto kun Jaromir Babiĉka

En agrabla etoso kelkaj IFEF-estraranoj kunvenis ĉe Jaromir Babiĉka por ĝoje saluti

De maldekstre: s-roj Babiĉka, IstvánGulyás, Henning Hauge, Romano Bolognesi kaj dorse Petro Chrdle amike babilas

lin. Bonhumore, amiko Babiĉka deklaris sin ankoraŭ sufiĉe lerta kaj sana por ĝui ĝardenon kaj senti sin ravita per malgranda biero.

Adresŝanĝo

Komence de novembro Henning Hauge IFEF-kasisto ekloĝos en Friedrichstadt, Germanio.

Lia adreso estos:

Esperanto-Nord,
Am Ostersielzug 6
DE-25840 Friedrichstadt.
Tel: + 49 488 1 93 78 80
Esperanto-Nord@web.de

En novembro verŝajne estos plej facile atingi lin per lia poŝtelefono :

+ 45 21 75 22 13

Raporto de la Faka Komisiono kaj kelkaj pensoj de la nova gvidanto rilate la estontecon

En IF 3-4/2000 vi povis legi pri la fakprelego kaj fervojaj novaĵoj, do, mi ne volas ripeti pri tio, sed nur danki la gekolegojn, kiuj faris tiujn kontribuojn, kaj instigi vin ĉiujn fari similajn aferojn por la estontaj kongresoj. Estas nur pere de la esperantistoj kaj de nia faka uzo de esperanto, ke ni povas montri al la ne-esperantistoj, fervojistaj kolegoj, ke ni bone kaj rapide ricevas novaĵojn pri fervojaj aferoj.

Ofte oni opinias, ke la pure terminologia laboro koncernas nur la specialistojn, kaj certe kelkajn debatoj dum kongresoj en la Terminara Sekcio povus plivastigi tiun impreson. Certe, kelkaj povas opinii : "Ĉu taŭgas diskuti dum preskaŭ du horoj, ĉu "unuo", "kompleto" aŭ "kombinaĵo" estas la ĝusta maniero por priskribi la novajn vagonartipojn dise en Eŭropo. Sed vere, tiu laboro taŭgas, precipe en la nuna RailLexic-periodo. Ni ja ĵus finis la gravan laboron rilate la terminojn por RL3 (ni kaj kvar naciaj fervojoj estis la nuraj, kiuj ĝustatempe liveris sian taskon). Laŭ UIC, ĝi ankoraŭ daŭros dum kelkaj jaroj, ĝis apero de nova eldono de RL. Do, ni uzu la tempon por finlabori la terminojn, kiuj jam troviĝas en RL – ĉu necesas korektoj aŭ ne kaj por konstati tion, necesas tiuj profundaj, kvazaŭ akademiaj debatoj.

H. HOFFMANN dum unu el la kunvenoj rakontis pri la nova rolo de IFEF ĉe UIC. Dum la lasta UIC-kunveno li estiĝis membro de laborgrupo por prilaboro de la terminoj en la fako MT40 (veturiloj, trakciiloj). Tiu laboro postulas, ke oni vere profunde kaj tre sisteme trarigardu ĉiujn koncernajn terminojn por unue fari strukturon kaj pere de tio konstati, ĉu la nunaj terminoj taŭgas, aŭ ĉu troveblas pli logikaj solvoj.

Laste, mi volas mencii, ke letero de la danaj kolegoj HAUGE kaj OLSEN okazigis bonan debaton dum unu el la kunvenoj de la Fake Aplika Sekcio, ĉar ĝi tuŝis tri gravajn problemojn:

1) ke ne estis sufiĉe da materialo por eldoni novan numeron de FERVOJFAKAJ KAJEROJ (FFK) konekse al la ĉi-jara kongreso.

Konkludo : NI ĈIUJ devas pripensi, ĉu la materialo aŭ novaĵoj, pri kiuj oni aŭdas, valoras aŭ artikoleton en IF (ĉar ankaŭ tie oni konstatas, ke foje mankas fakaj artikoloj), aŭ pli ampleksan por FFK. (Venos nova FFK kiam la redakcio-grupo opinios, ke sufiĉas la materialo) ;

2) ke la informoj pri IFEF en la cetera esperanta mondo ofte estas malĝustaj kaj nesufiĉaj (ekz-e "Eventoj" n-ro 179) ; eble ni sukcesis tuj iomete solvi tiun problemon, ĉar la redaktoro de "Eventoj" partoprenis kelkajn el niaj kunvenoj dum la kongreso ;

3) ke mankas ĝisdatigo de la listoj en IF 3/1993 kaj IF 3/1994 pri fakprelegoj. La sekretario de fake aplika sekcio de FK promesis fari tiun laboron.

Finfine mi volas diri "Ĝis en Ĉeĥio", ĉu jam ĉe KAEST aŭ nur dum la 53a IFK.

Jan Niemann

Nacia kongreso de la francaj fervojistoj en Thionville

******

Ĝi okazos de la 30-a de marto ĝis la 4-a de aprilo 2001 en orienta parto de Francio.

Partoprenu en la nacia kongreso de la francaj fervojistoj ĉe la lando de la tri landlimoj.

Atendas vin ...bela nobeldomo meze de granda parko, riĉa regiono je historio, kulturo, civilizo...

Eblas daŭrigi la ĉeestadon sendepende ĝis la 6-a de aprilo.

Por pliaj demandoj, sin turni al la redaktoro Jean Ripoche

En marto ĉijare, la Ministerio de fervojoj komencis la konstruadon de la okcidenta fervojo per la investado de 1 miliardo da yuanoj. Por transporta sekureco de plirapida fervojo, oni reformas 3428 km-ojn da ekzistantaj fervojoj de okcidentaj ĉeflinioj, Longhai-linion kaj Lanxin-linion, blokas liniojn, ŝanĝas trakforkojn kaj fortigas pontojn. La tuta reformita konstruado finiĝos fine de aŭgusto ĉijara. En tiu tempo la transporta rapideco de trajno grandiĝos de la nuna maksimuma 120 km/h ĝis la maksimuma 140 km/h.

Je la fino de majo ĉijara, la ĉefa konstruo de progresigo de la Okcidento, la Xi'an--Nanjing-fervojlinio komenciĝis. Kiel la unuagrada ŝtata linio, la Xîan-Nanjing-a linio kun investado de 23.15 miliardoj da yuanoj estos finkonstruita dum kvin jaroj.

Tiu ĉi grandioza fervoja konstruo, kies linio de Xi'an ĝis Hankou estis antaŭvidita antaŭ 40 jaroj, malfermos komfortan rapidan transveturadon ne nur de oriento al okcidento, sed ankaŭ de nordo al sudo, sed ludos gravan rolon en la multe mallongigo de la transporta distanco diversflanke de Ĉinio.

Horrapideco de 300 km-oj

Pri la rapideco de venonta fervojo, iuj specialistoj opinias, ke la nuna horrapideco de eksperimenta magneta ŝvebiganta trajno sen radoj en Germanio (aerkusena trajno) estas 500 km-oj. Sed pli multaj specialistoj konsideras, ke la taŭga rapido de trajno laŭ la ĉina cirkonstanco estas 300 km/h.Ĝi estas la rapido de helica flugilo dum la dua mondmilito. En la nuna tempo la rapido de Shinkansen-fervojo en Japanio kaj rapida trajno en Eŭropo, estas 300 km/h. La unua grandrapida fervojlinio Beijing-Shanghai kun rapido de 300 km/h estos konstruita dum la periodo de la venonta kvinjara plano kaj finkonstruita laŭ parte. Ĝia antaŭa laboro jam komenciĝis.

Post kiam, la horrapideco atingos 300 km-ojn, la sinteza efiko de fervoja transporto evidente multiĝos. Pli ol 70 mil km-oj da fervojaj linioj en la tuta lando kaj 7 mil stacioj respondos al trafiko de elektrizita trajno.

Nun la ĉina fervojo troviĝas en la kulmina periodo de granda disvolviĝo. La politika decido de plenampleksa plirapidigo venas de du premisoj : la fortigo de la ŝtata ĉio ampleksa forto kaj maturiĝo de koncernaj scienco kaj tekniko. Lasttempe, Ĉinio prenis la tutan taskon de du plej grandaj eksterlandaj fervojaj konstruoj : unu el ili estas la 41 km-ojn longa rapida traka trafiko funkcianta por pli ol unu jaro kun rapido de 160 km/h en la antaŭurbo de Teherano (Irano), la alia estas konstruado de la grandrapida fervojo kun investado de pli ol 500 milionoj da usonaj dolaroj en Niĝerio. Nun 80% de la konstruado estis finitaj. La eksportado de la fervoja tekniko montras laŭgradan maturiĝon de ĉina plirapidiga tekniko de fervojo. La plirapidigo de fervojo aplikos multe da altnivela, nova tekniko al la fervoja konstruo. Hidromeĥaniko kaj aeromeĥaniko aplikiĝos en la projekto de lokomotivoj kaj vagonoj. Krome, mikro- elektroniko, reto, komputilo, altfrekvenca ŝaltila kurentfonto, UPS kaj altscienco-tekniko estos uzitaj en la fervoja konstruo. Pli kaj pli, multaj entreprenoj ricevos ŝancojn en sia disvolviĝo de fervoja konstruado.

Senlima komerca ŝanco

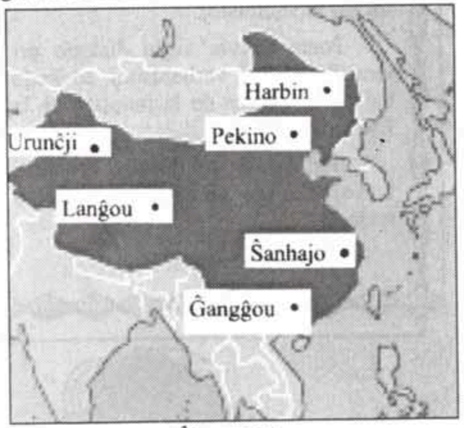
Nun alilandaj entreprenoj celas la konstruadon de ĉina fervojo. Germana registaro volas liveri 500 milionojn da usonaj dolaroj por ke Ĉinio faru eksperimenton pri magneta ŝvebiganta trajno kun la rapido de 500 km-oj. Ankaŭ Japanio deziras donaci vagonarojn de grandrapida fervojo, ĉiuj alilandaj grandaj kompanioj klopodas ricevi informojn pri fervoja konstruado en Ĉinio, ĉiuj enlandaj entreprenoj, rigardante estontecon, projektos kaj fabrikos luksajn vagonarojn, aersidlokojn, aŭtomatajn pordojn, modernajn vagonojn aplikantajn komputilojn por fari trajnojn kiel moviĝantajn hotelojn.

Han ZUWU,
Vicprezidanto de ĉina Fervojista
Esperanto-Asocio

Granda Plirapidigo de ĉina fervojo

Ekde la 1-a de oktobro ĉijara post la nova plirapidigo de la tutlanda fervojo, la veturo-tempdaŭro de Beijing ĝis Urumqi per trajno mallongiĝos je 12 horoj.

La Konferenco pri la nova tekniko de fervojo-signala kurentfonto, okazigita la 5/6-ajn de junio en Tianjin, absorbis grandan atenton de la Kompanio Siemens kaj multaj alilandaj kompanioj. Eĉ, ĝis la malfermo de la Konferenco, petis aliĝi multaj internaciaj kompanioj. La kialo, prizorgita de en-kaj ekster-landaj entreprenoj, estas tio, ke la plenampleksa granda plirapidigo de ĉina fervojo donas la komercan ŝancon al en-kaj ekster-landaj entreprenoj kaj komercistoj. Tio montras, ke la konstruado de fundamentaj instalajoj en Ĉinio puŝas la disvolviĝon de la ekonomio.



Ĉina mapo

La tria plirapidigo

En 1998 la ŝtato decidis disvastigi fervojan transporton, puŝi ekonomian disvolviĝon kaj planis investi 280 miliardojn da RMB yuanoj por la konstruo de la ĉina fervojo dum kvin jaroj. En la komenco oni reformis la kvar ĉefajn fervoj - liniojn : Beijing- Shanghai, Beijing-Guangzhou, Beijing-Harbin kaj Zhengzhou-Lanzhou.

La unua plirapidigo plialtigis la rapidecon de ekspresa trajno de 80 km/h ĝis 120km/h. La dua plirapidigo koncernis la plej multajn ĉefajn liniojn. La trajno inter Beijing kaj Tianjin veturas nur 74 minutoj. Iuj trajnoj, ekveturantaj vespere kaj finveturantaj matene, multe oportunas por pasaĝeroj, laborantaj kaj vojaĝantaj tage, ekz. la trajnoj Beijing-Xi'an kaj kaj Beijing - Changsha veturas tutan nokton kaj atingas sian celon matene.

Nuntempe, la rapido de trajno de Guangzhou ĝis Shenzhen estas 200km/h. La supero de fervoja transporto tute aperas. La denseco de la ĉina fervoja transporto estas la plej alta en la mondo. Sur la ĉefaj linioj veturas vagonaroj preskaŭ ĉiun kvin minutojn. Kreskado de la transporta kapablo malfacile realiĝos sen plirapidigo. Ĉi-jare, la ŝtato decidis la trian plirapidigon de la trajnoj.

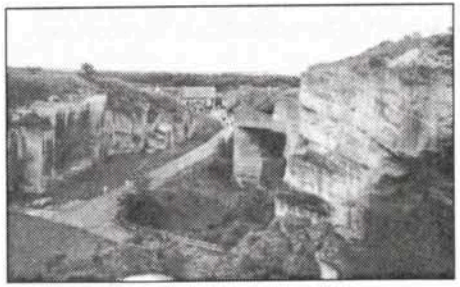
Post la plirapidigo, la transporta tempo-daŭro de pasaĝera trajno inter Urumqi kaj Beijing, inter Urumqi kaj Shanghai mallongiĝos je 68 horoj kaj 27 minutoj ĝis 48 horoj, je 74 horoj kaj 16 minutoj ĝis 51 horoj respektive. Konstrui Azia-Eŭropan Kontinentan Ponton kiel rapida transporta trairejo, ne nur plirapidigos la interfluon inter la okcidentaj regionoj kaj la tuta lando, sed stimulos la ekonomian disvolviĝon, akcelos solidarecon kaj progresigon de la socio en la nacia areo, havos gravan signifon por grandigi internacian kunordigitan transportadon, favoros politikan, ekonomian, kulturan interfluon inter Ĉinio kaj diversaj aziaj kaj eŭropaj landoj.

Krome, post la tria plirapidigo de la tutlanda fervojo, formiĝos plirapidiga reto da "Kvar vertikalaj linioj (de nordo al sudo) kaj unu transversa linio (de oriento al okcidento)". Tio, plene ludos la rolon de ordinaraj plirapidigaj riĉeco-fontoj, altigos transportan kvaliton kaj fortigos merkatan konkurencan kapablon, por ke la disvolviĝa spaco de fervojo havu fruktoplenan disvastiĝon.

52-a IFEF-kongreso... kaj poste postkongreso okazis

La 20-an de majo, 37 partoprenantoj el 10 landoj (inter ili 11 Francoj) envagoniĝis en Keleti por viziti la nord-okcidentan parton de Hungario. Matene ni forveturis al **SOPRON**, kiu situas ĉe la limo kun Aŭstrio, kaj ni trovis niajn ĉambrojn en tri-stela Hotelo Maroni.

Post la tagmanĝo, ni enbusiĝis por viziti la **urbeton Fertöràkos.** Ni preterpasis grandan malliberejon, en kiu troviĝis politikistoj kaj verkintoj, kaj kie la reguloj estis tre severaj, sed nun sidas rekulpiĝintaj krimuloj. De Fertöràkos, ni vidis lagon Fertö kies longeco estas 40 km, areo 322 km² sed nur 20 % estas hungaraj (80 %



Ŝtonminejo ekspluatita ĝis la dua mondmilito

apartenas al Aŭstrio). Apud la urbeto situas stranga loko, kiun ni vizitis : Antaŭ du milionoj da jaroj, maro rekovris la teron kaj kalkŝtono sedimentis. De post pli ol 2000 jaroj la Romianoj fosis ŝtonminejon, kiun oni ekspluatis ĝis la dua mondmilito. La kalkoŝtonon oni forportis por konstrui fortikajojn kaj poste aliajn konstruaĵojn, ne nur en Urbon Sopron, sed en plurajn landojn, ĝis kiam oni uzis ĉefe betonon. En ĉi-tiu minejo oni vidis la ĉielon super artefaritaj klifoj, 24/26 m-ojn altaj. Tuj poste, la minejo aspektas kiel tunelo, kies volbo estas 12 m-ojn super la grundo, kaj montras halegojn, nun uzitajn kiel teatron kaj koncertejon, entenantan 710 sidlokojn. Intertempe, ĝi estis uzita de la nazioj kiel ŝirmilo por aviadiloj kaj kiel bomb-fabrikejo.

SOPRON

Reveturinte en Sopron, ni vizitis piede tiun urbon, kiu estis fondita de la Romianoj sub nomo "Sarbantia Sopron". La urbo suferis pro gravaj militeventoj, ĝis kiam, en 1921, voĉdono okazis por elekti la nacie-con de la loĝantoj. 15 344 voĉoj iris al Hungario, kontraŭ nur 8 227 por Aŭstrio.

En Sopron, ni vizitis muzeon, kies nomo estas STORNO-DOMO. Ne nur la patro Ferenc Storno, sed ankaŭ la gefiloj kolektis aĵojn, kiuj devis esti mirindaj por la estonteco. La domo de la 15-a jarcento estis transformita en la 17-a jc kaj entenas du etaĝojn en kiuj situas ses aŭ sep salonoj kaj salonetoj. En ili, oni povas vidi multajn pentrajojn. Unu el la salonoj estas nigre farbita por plibonigi la aspekton de la pentrajoj. En aliaj salonoj, troviĝas horloĝo de la 17-a jc, kaj kiraskesto, kiun oni povas fermi per unu ŝlosilo funkciiganta sep serurlangojn. Krome, oni povas vidi meblojn, ujojn ekzemple pokalojn de Venecio kaj Vieno. La temoj varias laŭ la salonoj, kaj montras armilojn, librojn, manuskriptojn, medalojn kaj sigelojn, kaj memoraĵojn de la apero de la industria erao : dokumentojn pri uzinoj kaj omnibusoj, kaj veran prabiciklon (franclingve: *Grand-Bi).*

Prabiciklo "Grand-Bi"

Antaŭ Kristo jam vivis, en la apudaĵo, Iliroj kaj Keltoj. La Romianoj venis en la la jc p.k. De tiu epoko

datumas la provoj aklimatizi viton. Poste venis (kaj ĉu foriris, ĉu restis) Hunoj, Gotoj, Longobardoj, Turkoj, "Avaroj" kaj Slavoj, ĝis kiam aperis, en la 1O-a kaj la 1l-a jarcentoj la Hungaroj. La urbo montras memorajojn de mezepoko ĝis nuna tempo, kaj ĉefe pri la l7-a jc.

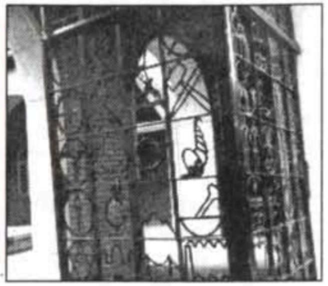
Vera simbolo de la urbo estas Fajroturo, 61m-ojn alta, de kiu oni observis la urbon kontraŭ la incendio. Ni ankaŭ haltis en vinkelo Caesar, kaj gustumis tri ruĝajn vinojn de la regiono, inter ili " Kékfrankos". Kvankam oni servis al ni tiujn vinojn malvarmaj, spertuloj trovis ilin bongustaj. Tamen, mi preferas" Keko'porton", kiun mi gustumis en Villany. Pluraj konstruaĵoj havas strangan historion. Unu el ili iĝis vendejo de salo, urbodomo, kaj lernejo.

Sinagogo, konstruita en 1350 ŝirmas, nun, oficejon por doganistoj, kaj muzeon. Ĝi ne plu funkcias kiel diservejo de post 1944, kiam la nazioj ope arestadis la judojn kaj sendis ilin al Auschwitz. Ankaŭ estas luterana preĝejo, kiu ne plu funkcias de post 1674, pro malpermeso de la katolikoj fari diservon en vera preĝejo. Tamen la diservoj okazis en korto de privata domo, okupita de la pastro, kiu parolis desur la balkono. Super la pordo de tiu domo videblas ŝildo kun blazono de familio Hohenzollern. En Sopron vivis Reĝo Matiaso kaj Ferenc Litz.

Tre interesa vizito, kvankam tro rapida ; Sopron meritas pli ol tri horojn.

FERTÖD

La 21-an de majo, ni vizitis vilaĝon FERTÖD, en kiu situas kastelo konstruigita de 1720 ĝis 1766 de Princo ESTERHAZY. La filo de ĉi-tiu princo venigis Joseph Haydn, kaj dungis lin dum tri jardekoj kiel komponisto kaj kortega muzikestro. La kastelo, kun siaj aloj, estas U-forma kaj entenas 126 ĉambrojn. Mirindaj estas la honora ŝtuparo (memoranta Fontainebleau), la fontanoj



Barokstila forĝera portalo fermas la pordon

ornamitaj de statuoj, kaj vico da dek-unu fenestroj violono-formaj. Barokstila, forĝfera portalo fermas la parkon aranĝitan " franc-maniere" kaj kiu donas al la kastelo la nomon " Hungara Versajlo".Tie okazas koncertoj, ĉiu-somere ili estas sub-ĉielaj.

GYÖR

Ĉi-tiu urbo, situanta ĉe la kunfluejo de tri riveroj (Ràba, Ràbca kaj Danubo), estis okupita de prahomoj, 15 jarcentojn antaŭ Kristo. Post la Keltoj, la Romianoj venis en la l-a jc, kaj la urbo estis nomita Arrabona. Ankaŭ venis, poste, preskaŭ la samaj popoloj kiel en Sopron. La Hungaroj alvenis dum la 9a jarcento. Nun en la urbo vivas 140 000 enloĝantoj, ĉefe romkatolikoj, kaj grekkatolikoj aŭ protestantoj kaj kelkaj judoj. En Györ, Esperanto-grupo ekestis en 1909, E-gazeto en 1912, kaj E-strato en 1949, flanke de la fervojo-linio (interesa por ni, ĉu ne ?).

Ni faris grandan rondiron por miri Placon Bécsi Kapu, la fortikaĵojn de jaro 1250 ; la katedralon (de la 11-a jc.) ; la "Fer-Kokon" sur la lunarko, simbolo de la urbo, kiu memorigas batalon kontraŭ la Turkoj en 1594 ; la benediktan preĝejon ; la Napoleono-Domon, ĉar Napoleono la l-a sieĝis la urbon, (la vera paco ekestis

nur en 1812, intertempe, fama verkisto ribelis ... sed vidu poste ; la insulon en rivero Ràba, ornamitan per obelisko kaj statuo de stranga hipokampo, kies vosto estas malantaŭe ; kaj denove Placon Bécsi Kapu, sur kiu situas Preĝejo de Karmelanoj, kaj statuo de fama verkisto KISFALUDY (kiu ribelis kontraŭ Napoleono).

Sed impona kaj eleganta staras la barokstila Urbodomo de la l8-a jc.

PANNONHALMA

20 km-ojn sud-oriente de Györ, sur monteto 282 m-ojn alta, nomita Mons Sacer Pannonie, kaj nun Monteto S. Marton, Duko Géza fondis abatejon por establi Benediktanaron, kiu iĝos la unua aro da misiistoj por kristanismo. La filo de Géza S. Stefano (István la l-a), iĝis la unua reĝo de la Hungaroj en jaro 1 000, ricevante kronon de la Papo. El la unuaj monaĥejo kaj preĝejo restas nur iuj muroj de la kripto.

En 1 038 mortis Stefano la l-a, kaj en 1137, oni konstruis la preĝejon. Sed la baziliko, kiu montras gotikajn volbojn, estis konstruita en 1225 kaj iĝis katedralo en 1870. El la preĝejo, oni eniras tra tre riĉe ornamita ruĝmarmora portalo: "Porta Speciosa", en la gotikan klostron de la l5-a jc.

Mirindaj estas kuriozaĵoj : mozaiko pezanta 65 kg-ojn, triopula vitralo, kolekto da dokumentoj, moneroj, pentraĵoj, kaj la plej malnova hungarlingva teksto (fonda dokumento de abatejo Tihany - ĉe Balaton bordo - de 1 055).

En 1 826, estis konstruita la ĉefbiblioteko, lumigita per speguloj por pli bone konservi la 360 000 volumojn.

Ankaŭ funkcias instituto por Altaj Studadoj de la Teologio, gimnazio por 1 300 lernantoj (de post 1 943), kaj maljunulejo por pastroj.

Daŭrigota en la venonta numero

Georges Meilhac

IFEF kunvenis en la tel aviva U.K.

Vendrede, la 28an de julio okazis la kontaktkunveno de IFEF. Istvan Gulyas, vicprezidanto de IFEF prezidis kaj raportis pri la pasinta IFEF kongreso. La kunvenon ĉeestis 21 kongresanoj el dekunu landoj.

En la nomo de la estraro de UEA, Petro Chrdle salutis la ĉeestantojn, kaj detale informis pri la sekvontjara IFEF kongreso okazonta en Tabor (Ĉeĥio).

D-ro Imre Ferenczy, prezidanto de UMEA faris fakprelegon pri la spertoj de la kunlaboro inter fervojistoj kaj medicinistoj.

Poste sekvis vigla diskuto pri movadaj aferoj, varbeblecoj, edukado kaj pri la manko de la junularo en la E-o movado.

Bedaŭrinde ne ĉeestis Israelana fervojisto, kaj ni ne vidis israelan trajnon.

Sylviane Lafargue