

# BULTENO

de GERMANA ESPERANTA FERVOJISTA ASOCIO

Mitteilungsblatt der Vereinigung deutscher  
Eisenbahner - Esperantisten im Bundesbahn - Sozialwerk



Fondita 1952

Numero 3

Junio/Julio/Aŭgusto 1980



## Post la mirinda 32a IFEF-Kongreso

La trian fojon en la postmilita periodo la Fervoja Esperantista Rondo Nederlanda (FERN) invitis la Internacian Fervojan Esperanto-Federacion (IFEF) al la ĉiujara kongreso. 290 fervojistoj kun familianoj el 17 landoj sekvis la inviton al Nederlando. La bonege organizita kongreso staris sub la aŭspicio de la Internacia Federacio de Kulturflégantaj Fervojistoj (FISAIC).

Kiel jam menciite en antaŭaj publikigaĵoj la nederlandaj organizantoj elektis modernan ferian bangaloron en la komunumo America proksime de la nederlanda/germana landlimo. La espero, ke la favoraj antaŭkondiĉoj stimulus al grandnombra partopreno, bedaŭrinde ne tute plenumiĝis. Sed ĉiuj ĉeestantoj esprimis sian planan kontentecon pri la kongresa semajno tie. Favorite per la tradicie belega vetero la partoprenantoj povis kombini ferian restadon kun multvaria kongresprogramo. Oni loĝis en komfortaj bangaloj, ornamitaj interne per bonveniga florbukedo, enmeze de arboj, prenis la komunajn manĝojn en la restoracio, ripozis sur la teraso, vagis ĉirkaŭ la lago aŭ eluzis la naĝeblecojn en la varmigitaĵaj bazenoj — por menciiri nur kelkajn eblecojn de la feriado.

### Ministro alparolis en Esperanto

Kiel afable prijuĝis la oficialaj instancoj la gravecon de la IFEF-kongreso, tion demonstris la publika intereso okaze de la solena malfermo (17. 5.). D-ro Tuijnmann, ministro de trafiko kaj akvostato, kaj d-ro Ploeger, prezidantdirektoro de la Nederlanda Fervoja Kompanio, ne nur ĉeestis la inaŭguron, sed ili ankaŭ alparolis en klare komprenebla Esperanto la kongresanaron samkiel la s-roj Steeghs, urbestro de la komunumo, Caris, honora membro de FISAIC kaj de BSSO (organizaĵo kiel BSW), kaj Wilurs, prezidanto de la Entreprena Konsilantaro ĉe la Nederlanda Fervoja Kompanio. Krom delegitoj de UEA, SAT kaj KELI salutis la represen-

tantoj de la landaj asocioj krome gastoj el Finnlando kaj Gambio/Afriko. Nome de la Germana Esperanta Fervoja Asocio salutis s-ro Grass.

Por akcenti la solenan ceremonion la vaste konata s-ino van Dalsen, plane akompanata de s-ino Chundro, prezentis per sia atkvalita voĉo kelkajn esperantlingvajn kantojn. S-ro Giessner, la prezidanto de IFEF, laŭdinte la aktivecon de la nederlandaj gekolegoj kaj akcentinte la neceson de la Internacia Lingvo malfermis la kongreson. Per la himno finiĝis la solenaĵo. Pri tio la gazeto detale informis kaj publikigis bildojn. La gazetara servo eldonis dufoje ampleksajn kongresbultenojn. La urbestro akceptis LKK, IFEF-estaron kaj komitatanojn en la moderna urbdomo (21. 5.) kaj transdonis kelkajn donacojn.

### Fervoĵfaka laboro

Sub la gvido de s-ro Thuesen/Danlando la fakprelega komisiono okupiĝis (19. 5.) pri la tiujara fakprelego, kiun s-ro de Wind legis la saman vesperon por la aŭtoro, s-ro Meijnen. Temo estis „La Fervojoj en la Basaj Landoj“. Pro geografiaj kaŭzoj Nederlando situas grandparte sub la marnivelo. Tio multe influis la evoluon de la fervojo kaj kreis apartajn problemojn, teknikajn kaj konkurencajn. La kompleta teksto de la fakprelego aperas en la „Internacia Fervoĵisto“. Antaŭe estas montrita sonfilmo pri la Nederlandaj Fervojoj. Ne malpli gravaj estis la kvar kunsidoj de la terminara komisiono (17., 18., 19. kaj 21. 5.) sub la gvido de



s-ro Sekereš/Jugoslavio, kies laboro, tradukado de la leksiono de la Internacia Unio de la Fervojoj (UIC), supozeble estos finita en 1983.

### **Organizaj problemoj**

„Ĉio estas fluanta“ esprimas greka eldiro. Ankaŭ IFEF troviĝas en konstanta fluado. Post longjara sukcesplena aktivado du estraranoj retiriĝis el siaj postenoj: la sekretariino s-ino Kruse kaj la vicprezidanto van Leeuwen. Pro siaj meritoj por IFEF ili estas nomumitaj honoraj membroj, s-ro van Leeuwen krome distingita per la argentina medalo de BSSO. La nova sekretario estas s-ro Olsen/Danlando kaj la nova vicprezidanto s-ro Engen/Norvegio. La ceteraj estraranoj estas reelektitaj.

En unu nepublika kaj du publika kunsidoj (18., 20. kaj 21.5.) estas traktitaj 16 tagordaj temoj, el kiuj precipe interesis la lastjara agado de la estraro kaj de la landaj asocioj. Detaloj aperas en la menciita organo de IFEF. Hungario disponigas denove la komitatanon A en UEA. La preparlaboroj por la planita ampleksa historio de IFEF progresis.

### **Lingva nivelo**

Trifoje la vaste konata d-ro s-ino Boulton/Britio instruis laŭ la rekta metodo al sufiĉe da atentemaj aŭskultantoj (18., 19. kaj 21.5.). Sed kiel kulminon de sia elstara kapableco ŝi prezentis (21.5.) la prelegon „Kiel ni altigu la nivelon de nia lingvoscio“ donacante bonegajn konsilojn kaj avertojn. Al ŝiatrafa argumentado oni povis plene konsenti.

### **Retnen, antaŭen**

Kiu volis travivi ankoraŭfoje la pasintan 31an IFEF-kongreson en Turku/Finnlando, povis rigardi sonfilmon pri la tiea havenurbo kaj alian esperantlingvan de s-ro Barnickel. Al la 33a IFEF-kongreso 1981 en Regensburg kore invitis s-ro Giessner kiel prezidanto de GEFA. Sonfilmo verkita de la sama aŭtoro ilustris tiun kongresurbon kaj la ekskursajn celojn (20.5.). Kiel kongreslando en 1982 Hungario estas konfirmata. Ankaŭ por la sekvaj jaroj diversaj landaj asocioj deklaris sin pretaj organizi la IFEF-kongreson. Tamen restas la problemoj, kiamaniere junigi la membraron de IFEF. Unu el la rimedoj estas la ĉiujara Internacia Fervojista Esperanto-Skisemajno (IFES), kiu 1981 okazos en Jugoslavio.

### **Kulturo kaj distro**

Tiuj programeroj prenis apartan pozicion dum la kongreso. Dum la ekumena diservo (18.5.) celebrita de pastro Beckers kaj muzike subtenita de ges-roj Hengstmengel

kaj Koopmans-Schotanus predikis s-ino Koopmans-Schotanus pri la praktikado de la kristana kredo. La loka blorkestro „Fanfare St. Caecilia“ ĝojigis sub somera ĉielo per plaĉaj melodioj. Specialan ĝuon ofertis la fervojista opereto-horo el Eindhoven okaze de la kultura vespero (17.5.). Horoj kaj solistoj majstre prezentis 31 diversajn melodiojn el la germana/aŭstra, balkana kaj itala/hispana centroj. Ĉiuj estas vestitaj laŭ la karakteroj de la kantoj. Riĉa aplaŭdo precipe pro la esperantlingva kanto. Allogajn popol-dancojn laŭ harmonikistaj melodioj prezentis folklore vestita grupo, kiu konsistis same el fervojistoj kaj familianoj. La kongresanoj mem povis moviĝi dum la internacia balo, kie koloraj, longaj roboj de la sinjorinoj ne mankis. Nur post la unua horo la bonege ludanta dancorkestro „Pipiline“ finis sian agrablan muzikon.

### **Tri ekskursoj**

Al la konatiĝo de la lando servis krom diaprelego per s-ro van Heugten (19.5.) aŭtobusaj ekskursoj, el kiuj la unua duontaga (19.5.) kondukis al la urbo Eindhoven. Tie la mondfama entrepreno Philips havas sian sidejon, kaj ĝia iniciatemo ebligis la konstruadon de la naturscienca muzeo Evoluon. Ĝi aspektas kiel giganta subtelerio kaj entenas sur pluraj etaĝoj multnombrajn eksponaĵojn kaj demonstraciobjektojn, kiujn la vizitantoj parte rajtas manipuli.

Unu tagon poste (20.5.) la unua celo estis muelejo 140 jarojn aĝa. La personaro volonte demonstris la ekfunkciigon de la ventmuelaj flugiloj kaj precipe la internon kun ĝiaj lignaj dentradoj kaj muelŝtonoj. Tute alian karakteron havis kontraŭe la kariljona muzeo. Ĉiuspecaj sonoriloj el antaŭkristaj epokoj ĝis nuntempo estas videblaj. La gvidanto mem ludis kelkajn sonorilarojn tipajn intertempe ne nur en Nederlando. Cetere tiun posttagmezon (21.5.) fulmotondris.

Dum la lasta kongrestago (22.5.) kvin aŭtobusoj prenis sian vojon tra la konataj urboj Nijmegen kaj Arnhem trapasante naturprotektitajn regionojn, kie la iama agrikulturo restis sen gravaj ŝanĝoj. Apud la periferio de Arnhem la kongresanoj vizitis la subĉielan muzeon enmeze de granda parko. Tie oni restarigis originajn konstruaĵojn, precipe el la kamparo, por demonstri la vivomanieron el pasintaj jarcentoj. Parte eĉ metiistoj praktikas metilaborojn siatempe aktualajn. La komuna lunĉo estas ofertita dum ŝipveturado inter Arnhem kaj Rhenen, kie la gotikstila Cunera-preĝejo estis

vizitata. La ĉirkaŭaj stratetoj kaj brikŝtonaj domoj invitis al pli longa restado. Sed la aŭtobusoj je preciza tempo reveturis, tra idiliaj aleoj kaj preter bone kulturitaj kampoj, lastan fojon al la kongresejo. Tie la IFEF-prezidanto ankoraŭfoje dankis al la LKK kaj fermis la kongreson menciante ankaŭ ties rezultojn. La IFEF-flago transiris al la LKK de la venonta kongreslando FR Germanio. Granda surprizo por okuloj kaj stomako estis la sekva festmanĝo zorgeme preparita de la bangalara restoracio. Kun profunda danko al ĉiuj kunlaborintoj de tiu mirinda 32a IFEF-kongreso oni disiris. Ĝis revido venontjare en Regensburg!

W. B.

## Eldiroj dum la 32a IFEF-kongreso

La esperantistoj volas rompi lingvajn barojn por malfermi pordon al popoloj kun alia kulturo kaj alia lingvo. En tiu malkonstruo de lingvaj muroj, kiuj fakte kaŭzas ĉirkaŭbaron de kulturoj, estas la merito de Esperanto.

D-ro Ploeger  
prezidanto de la Nederlanda Fervoja Kompanio

La humilaj personoj havas la plej bonajn lokojn en la ĉielo, la germanaj kongresanoj havas la plej bonajn lokojn en la ekskursaj aŭtobusoj.

Barks / Britio

W. B.

## Esperanto-Kongreso der Eisenbahn

Der 32. Kongreß des Internationalen Verbandes der Eisenbahner-Esperantisten (IFEF) fand unter der Schirmherrschaft der FISAIC vom 16. bis 22. Mai 1980 in der grenznahen Gemeinde America/Niederlande statt. Die Teilnehmer aus 17 Ländern wurden bei der Eröffnung von allen Ehrengästen in der internationalen Sprache Esperanto begrüßt, u. a. vom niederländischen Verkehrsminister, dem Generaldirektor der Niederländischen Eisenbahnen und dem Vorsitzenden des Verwaltungsrates der Niederländischen Eisenbahnen. Die niederländischen Kollegen informierten mit einem ausführlichen Fachvortrag über die Besonderheiten, die in den Niederlanden beim Bau der Eisenbahnlinien, insbesondere bei den Kunstbauten, zu beachten waren, sowie über künftige Perspektiven. In vier Arbeitssitzungen befaßten sich Experten mit der Fortführung ihrer Übersetzungsarbeiten für das Fachwörterbuch der UIC. Bei weiteren

drei Arbeitssitzungen wurden organisatorische Probleme behandelt. Frau Kruse, langjährige IFEF-Sekretärin, wurde anlässlich ihres Ausscheidens aus dem Vorstand für ihre erfolgreiche Arbeit geehrt. Herr Gießner führt weiterhin die Verbandsgeschäfte. In seiner Eigenschaft als Vorsitzender des deutschen Landesverbandes lud er zum 33. IFEF-Kongreß 1981 nach Regensburg ein.

Daneben wurde den Kongreßteilnehmern ein reichhaltiges Beiprogramm geboten, z. B. ein kultureller Abend, Ball, Volkstanz, Filme, Besuch eines naturwissenschaftlichen Museums, eines Glockenmuseums, Bauernhäuser und Windmühlen. Für die Unterbringung standen Komfort-Ferienhäuser mit viel Grün, ein gut geführtes Restaurant, ein Wellenschwimmbad und viele andere Annehmlichkeiten zur Verfügung. Der gut organisierte Kongreß verlief zu aller Zufriedenheit.

W. B.

## Resumo de la fakprelego por la 32a IFEF-kongreso en America (Nederlando)

### Fervojoj en la Basaj Landoj

De ing. W. Meijnen, sektoro fervojkonstruo en la direkcio de la Nederlandaj Fervojoj

La historio pri la konstruado de fervojoj en Nederlando multilate forte influigis de la unika geografia kaj geologia situacio.

Nederlando estas ebena regiono, kies supraĵo kuŝas nur malmulte super aŭ sub la marnivelo. La geologia evoluo dum la

## Kurzfassung des Fachvortrages für den 32. IFEF-Kongreß in America (Nederl.)

### Eisenbahnen in den „Niedereren Landen“

Von Ing. W. Meijnen, Abt. Eisenbahnbau bei der Direktion der Niederländischen Eisenbahnen

Die Geschichte des Eisenbahnbaues in den Niederlanden ist sehr stark und in vielerlei Hinsicht von der einmaligen geographischen und geologischen Situation geprägt.

Die Niederlande sind eine völlig ebene Region, deren Oberfläche nur knapp über oder unter dem Meeresspiegel liegt. Die



pasintaj kelkaj milionoj da jaroj estas i. a. rekonebla per la terbaraĵoj, estiĝintaj en la glaci-epokoj. Tiuj ĉi sedimentoj kaŭzis la deflankiĝon de la grandriveraj fluoj de al la nordo al la okcidento.

Tiu ĉi situacio donas la klarigon pri la relative granda nombro da fervojaj pontoj en Nederlando. Okcidenta Nederlando estiĝis unue kiel laguno kaj poste kiel torfmarĉo post la duno-vico. Pro homa agado tiu ĉi regiono ricevis pli efikan drenadon kaj ĝi fariĝis taŭga por agrikaj hortikulturo, industrio, loĝado kaj refreŝiĝo. La konsisto de la tero en tiu parto de Nederlando devigas al tio, ke konstruoj estu fonditaj sur firmaj sablotavoloj kuŝantaj multe pli profunde ol aliloke.

Daŭris ĝis 1839 antaŭ ol en Nederlando povis ekfunkcii la unua fervojlinio inter Amsterdam kaj Haarlem. Aparte la barkistaro, vidante la fervojojn kiel gravan minacon al sia panakiro, forte kontraŭis la novan relsistemon. Granda porulo tamen estis Reĝo Vilhelmo I., kiu persone agadis por doni ŝancon al la fervojoj. Post senfina debato en la parlamento fariĝis leĝo, per kiu konstruado de ŝtataj fervojoj estis regulita.

En dek jaroj konstruiĝis la duono de la nederlanda fervoja reto; en dudek kvin jaroj tri kvaronoj. La plej impona faro estis la konstruo de dek ok tre grandaj fervojpontoj en la periodo 1860 – 1885. La tuta fervojreto en Nederlando hodiaŭ nombras 2 000 pontojn, kies kuna longo estas pli ol 25 kilometroj. Cent el tiuj pontoj estas moveblaj.

Dum la unua konstruperiodo kompreneble multe da pionira laboro estis farenda. Elstara homo tiutempa estis inĝeniero F. W. Conrad. Ne havante menciindajn ekzemplojn ĉemane, li projektis multe da pontotipoj taŭgaj por fervoja trafiko. La muntado de la pontoj estis faro ankoraŭ nuntempe postulanta grandan admiron. Precipe se ni pripensas, ke ĝi devis okazi ĉefe per homa forto kaj nur primitivaj iloj kaj helpaj rimedoj. Mortosekvigaj akcidentoj ne estis maloftaj. Sekureca

geologiske Entwicklung während einiger Jahrmlionen Vergangenheit läßt sich u. a. an den Erdaufwerfungen ablesen, die in den Glazialperioden entsanden sind. Diese Ablagerungen führten zur Umlenkung der großen Urstromtäler von nördlicher auf westliche Richtung.

Diese Situation erklärt die relativ große Anzahl von Eisenbahnbrücken in den Niederlanden. Der Westen des Landes entstand zunächst als Lagune und später als Torfmoor hinter der Dünenkette. Durch menschlichen Einsatz wurde dieses Gebiet wirksam entwässert und nutzbar gemacht für Landwirtschaft, Gartenbau, Industrie, Besiedlung und Erholung. Die Beschaffenheit des Bodens in diesem Teil der Niederlande zwingt dazu, daß Bauwerke auf festen Erdschichten gegründet werden müssen, die wesentlich tiefer liegen als anderswo.

Es dauerte bis 1839, bevor in den Niederlanden die erste Eisenbahnlinie zwischen Amsterdam und Haarlem in Betrieb genommen werden konnte. Vor allem die Binnenschiffer, die in den Eisenbahnen eine schwere Bedrohung ihrer Existenz sahen, bekämpften das neue Schienensystem. Ein großer Befürworter war jedoch König Wilhelm I., der sich persönlich einsetzte, um den Eisenbahnen eine Chance zu geben. Nach endlosen Parlamentsdebatten kam schließlich ein Gesetz zustande, das den Bau staatlicher Eisenbahnen reglementierte.

Innerhalb von zehn Jahren wurde die Hälfte des niederländischen Eisenbahnnetzes gebaut, in 25 Jahren drei Viertel. Die größte Leistung war der Bau von 18 sehr großen Eisenbahnbrücken zwischen 1860 und 1885. Das gesamte Bahnnetz der Niederlande umfaßt heute 2000 Brücken, deren Gesamtlänge mehr als 25 km beträgt. Hundert dieser Brücken sind beweglich.

Im ersten Bauabschnitt war naturgemäß viel Pionierarbeit zu leisten. Die herausragende Persönlichkeit jener Zeit war der Ingenieur F. W. Conrad. Ohne erwähnenswerte Vorbilder zur Hand zu haben entwarf er viele für den Eisenbahnverkehr geeignete Brückenarten. Die Montage der Brücken war eine Leistung, die uns noch heute zu großer Bewunderung veranlaßt. Vor allem wenn man bedenkt, daß dies weitgehend mit menschlicher Kraft bewerkstelligt wurde und nur mit primitivem Werkzeug und Hilfsgerät. Unfälle mit Todesfolge waren nicht selten. Es gab

inspektado ne ekzistis kaj socialajn aranĝojn oni tiutempe ne aŭ preskaŭ ne konis. Ili ekestis, la multaj belaj river-transpontoj, kiujn sendube oni povas vidi kiel monumentojn de teknikaj kuraĝo kaj scio.

En la dua mondmilito la nederlanda fervoja reto funde detruigis. Post la liberiĝo en 1945 nova generacio de fervojaj inĝenieroj fervorege komencis la rekonstruon. Ili sukcesis restarigi la fervojajn pontojn en ilia antaŭa pompo en nur kelke da jaroj. Post la ekesto de la fervoja reto de 1860, el kiu rezultis la konstruo de la grandaj rivertransirejoj, pasis cent dudek jaroj. Dank' al modernaj esplormetodoj oni hodiaŭ kapablas fari konsiderinde fidindan prognozon koncerne la limdato, kiam anstataŭigo estu okazinta. Kaj estas kompreneble, ankaŭ pro la tre grandaj investadoj, ke oni devas labori laŭplane.

Por la anstataŭigo de la nederlandaj fervojpontoj tia plano ekzistas, la realigo de la laboroj jam komenciĝis. Tiu anstataŭigo metis la nuntempan fervojteknikistaron antaŭ novajn kaj interesajn taskojn.

Multepeza faktoro hodiaŭ estas la postuloj rilate al la pejzaĝa beleco. Dum preskaŭ unu kaj duona jarcentoj fervojaj teknikistoj ankaŭ en Nederlando povis liveri sian laboron kaj sukcese frontis la karakterizajn problemojn ligitajn al la tera konsisto de ĉi tiu lando. Sian motivon ili sendube ĉerpis el la nepra konvinko, ke la relsistemo malgraŭ, sed eble ankaŭ dank' al sia „fera strukturo“, ankoraŭ havas kaj plu havos utilan funkcion.  
(Esperanto-traduko: J. Ph. Punt)

### **Dortmund**

Die Gruppe Dortmund feierte am 26.2. mit 40 Teilnehmern ihr 25jähriges Bestehen im Rheinisch-Westfälischen Auslandsinstitut. Am 10.3. hielt Ulrich Brandenburg einen Vortrag über das Bildungswesen der Sowjetunion. Am 28.4. folgte der Filmvortrag „5 Wochen im Süden Afrikas“ von Heinz Schindler. Ein besonderer Höhepunkt war der Vortrag „Enkonduko

keine Sicherheitskontrollen und soziale Maßnahmen kannte man zu dieser Zeit noch nicht oder kaum. So entstanden sie, die vielen schönen Flußüberbrückungen, die zweifellos als Monumente technischen Mutes und Wissens anzusehen sind.

Im Zweiten Weltkrieg wurde das niederländische Eisenbahnnetz nachhaltig zerstört. Nach der Befreiung 1945 ging eine neue Generation von Eisenbahningenieuren mit Feuereifer an den Wiederaufbau. In nur wenigen Jahren gelang es ihnen, die Eisenbahnbrücken in ihrer früheren Pracht wiederherzustellen. Seit dem Entstehen des Schienetzes von 1860, das zum Bau der großen Flußüberquerungen geführt hatte, sind 120 Jahre vergangen. Dank moderner Untersuchungsmethoden kann man heute beachtlich genau den Zeitpunkt vorhersagen, bis zu dem Neubauten erstellt sein sollten. Es versteht sich von selbst, daß man schon wegen der außerordentlich großen Investitionen nach einem genauen Zeitplan arbeiten muß.

Für das Ersetzen der niederländischen Eisenbahnbrücken gibt es einen solchen Plan, die Verwirklichung der Arbeiten hat bereits begonnen. Diese Ersatzbauten stellen die Eisenbahntechniker vor neue und interessante Aufgaben.

Ein schwerwiegender Faktor heutzutage sind die Forderungen nach landschaftlicher Schönheit. Fast eineinhalb Jahrhunderte lang vermochten die Eisenbahntechniker auch in den Niederlanden ihre Leistungen zu vollbringen und mit Erfolg die charakteristischen Probleme zu meistern, die mit den Bodenbeschaffenheiten dieses Landes verbunden sind. Ihre Motivation schöpften sie zweifellos aus der tiefen Überzeugung, daß das Schienensystem trotz – oder vielleicht gerade wegen – seiner „eisernen Struktur“ eine nützliche Aufgabe erfüllt und weiter erfüllen wird.  
(Deutsche Übersetzung:  
Gernot Ritterspach, ZVL Mainz)

en la poezion“ von Frau Dr. Marjorie Boulton aus Oxfort am 29.5. mit ca. 30 Teilnehmern. GEFA war an diesem Abend besonders stark vertreten.

Die Mitglieder trauern über den Tod ihres Fördermitgliedes Dietrich Keuning, ehemaliger Oberbürgermeister der Stadt Dortmund, der am 23.3.1980 im Alter von 71 Jahren verstarb.



## La 33a Kongreso de IFEF

Depost la refondiĝo de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF) organizos la Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA) je la dua fojo la ĉiujaran internacian kongreson. En Majo 1981 kelkcentoj da partoprenantoj ĉeestos la 33an IFEF-kongreson kaj vivos dum unu semajno en la Danubo-urbo Regensburg, loko kvazaŭ kreita por la kongreso surbaze de sia situo kaj historio.

Ni atendas, ke la germanaj fervojistaj esperantistoj estos reprezentataj tie multnombro. Pro tio la invito direktas sin precipe al la membroj kaj amikoj de nia asocio. Utiligu la sekvajn monatojn por la propra lingva pliboniĝo. Stimulu al la partopreno viajn konatojn kaj amikojn de Esperanto, ankaŭ tiujn en eksterlando. La valoro de la Internacia Lingvo estas prijuĝata ankaŭ laŭ sinprezento kaj nombro de kongrespartoprenantoj.

La respondeculoj faras sian plej bonon, por ke la kongreso fariĝu plena sukceso. Al ĉiuj aranĝoj en la kongresurbo estas je la dispono centre situanta konstruaĵo. Krom la organize necesaj kaj fakte akcentataj kunvenoj estos ofertataj kulturaj, societaj kaj folkloraj aranĝoj. La ĉarma ĉirkaŭaĵo de Regensburg estos vizitata per busaj kaj ŝipaj ekskursoj.

Tion ĉion ne maltrafu, vi kaj via familio. Estu senzorga rilate al la loĝigo. Ne estos kondiĉoj kaj limigoj. Cetere la prezoj por la servoj tute ne estas tiel altaj kiel en aliaj landoj. Aliĝu baldaŭ. Des pli bone viaj deziroj povas estis plenumataj.

**Loka Kongresa Komitato  
de la 33a IFEF-kongreso**

### Neues Mitglied

Wir begrüßen in unserer Mitte Heinz-Botho Landscheidt, Bww Stuttgart, der von M. Retzlaff für GEFA geworben wurde.

### 24. GEFA-Jahresversammlung vom 10. – 12. 10. 1980 in Oberkirch

Die Anmeldevordrucke wurden mit Bulteno 2/80 verteilt. Mehrbedarf bitte bei den Bezirksbeauftragten anfordern.

## Der 33. IFEF-Kongreß

Seit der Wiedergründung des Internationalen Verbandes der Eisenbahner-Esperantisten (IFEF) richtet der deutsche Landesverband zum zweiten Mal den alljährlichen internationalen Kongreß aus. Im Mai 1981 werden sich aus dem In- und Ausland einige Hundert Teilnehmer zum 33. IFEF-Kongreß einfinden und für eine Woche in der Donau-Stadt Regensburg leben, einem Ort, der auf Grund seiner Lage und Geschichte für den Kongreß geradezu geschaffen ist.

Wir erwarten, daß die deutschen Eisenbahner-Esperantisten dort zahlreich vertreten sein werden. Daher richtet sich die Einladung besonders an die Mitglieder und Freunde unserer Vereinigung. Nutzen Sie die nächsten Monate zur eigenen sprachlichen Weiterbildung. Ermuntern Sie Ihre Bekannten und Freunde des Esperanto, auch die im Ausland, zur Teilnahme. Der Wert der Internationalen Sprache wird auch am Auftreten und der Zahl der Kongreßteilnehmer gemessen.

Die Verantwortlichen tun ihr Bestes, damit der Kongreß ein voller Erfolg wird. Für alle Veranstaltungen in der Kongreßstadt steht ein zentral gelegenes Gebäude zur Verfügung. Neben den organisatorisch erforderlichen und fachlich betonten Zusammenkünften werden kulturelle, gesellschaftliche und folkloristische Veranstaltungen angeboten. Die reizvolle Umgebung von Regensburg wird mit Bus- und Schiffsausflügen erschlossen.

Das alles sollten Sie sich und Ihrer Familie nicht entgehen lassen. Seien Sie unbesorgt wegen der Unterbringung. Es gibt keine Auflagen und Beschränkungen. Im übrigen sind die Preise für alle Leistungen längst nicht so hoch wie in anderen Ländern. Melden Sie sich bald an. Umso besser können Ihre Wünsche erfüllt werden.

**Örtliches Kongreßkomitee  
für den 33. IFEF-Kongreß**

### 33. IFEF-Kongreß vom 15. – 21. 5. 1981 in Regensburg

Lesen Sie die erste Ankündigung auf dieser Seite. Anmeldevordrucke liegen dieser Ausgabe bei. - Beachten Sie die Meldetermine.

# El la grupoj

Münster

Westfalia Majo-ekskurso

Intertempe estas tradicio, ke pro la 1a de Majo la Esperanto-Rondo Münster allogas la samideanojn por migri. Kiel dum la lastaj jaroj ili venis de proksime kaj malproksime (vere — eĉ el Parizo!). Ni renkontiĝis antaŭ la stacidomo Coesfeld. Okazis unue la kutimaj gajaj inversaj salutoj kaj esprimoj de revidiĝo. Kiam nia muzikisto ludis „en Majo — en Majo...“ ĉiuj ĝojplene kunkantis.

Ni ekmarŝis laŭ la iama remparo de Coesfeld, kiu nun estas promenejo kaj forlasis la urbon en norda direkto. Baldaŭ ni estis en arbaro de miksitaj foli-arboj. Kiel bela estis la juna verdaĵo. Eĉ asperulo kreskis sub la arboj. Ni povis iom despreni por prepari vespere la majo-bovlon. Post iom da grimpado ni forlasis la arbaron kaj atingis la „Tri Ailiojn“, kie ni havis bonan superrigardon sur la urbeto Coesfeld kaj la ĉirkaŭaĵo. La vento sufiĉe forte blovis; kvankam la suno brilis, ne estis eble, sidante paŭzi. Babilante en grupo oni ne tiel rapide marŝas kiel duope.

Do, ek al nia tagmeza celo, la monaĥejo Gerleve. Estas abatejo de la Benediktanoj, al kiu apartenas nia ŝatata grupmembro Patro Willibald. Ni unue fortigis nin en la restoracio de la monaĥejo. Poste salutis nin Patro Willibald kaj rakontis pri la monaĥejo kaj la vivo tie.

Nia vojo iras pluen al Billerbeck. Ni ne povis maltrafi la urbeton, ĉar oni jam de malproksime vidis la sveltajn turojn de St. Ludgerus. Kvankam en Billerbeck estis kirmeso, ni ĝustatempe atingis la stacidomon, de kie oni trajne kaj aŭtomobile atingis la hejmurbon. Nian majosaluton al Bona-Espero ĉi-jare kunportis kontante niaj kunmigrantoj Hanna kaj Heinz Schindler.

La grupo Münster post la reveno kunvenis en sia klubejo. Tie ni havis bonŝancon, partopreni lumbildprelegon de niaj francaj geamikoj Denise kaj Hilaire Happi. Ili montris filmon de la vizito al la hejmlando de Hilaire: Kamerun, krome lian plej novan filmon „IFES 1980“. Estis feliĉiga fino de nia komuna tago.

Bremen:

**Raporto pri la Maja Ekskurso al Hasbruch, la 11an de Majo 1980**

Partoprenis 17 personoj. La celo estis la Amalienkverko. Tra la belega arbaro ni marŝis, eĉ la etuloj diligente paŝis. La vetero estis precipe bona kaj same la humoro.

Ĉe la Amalienkverko ni restis duonan horon kaj admiris tiun cent jarojn aĝan arbon. Tra praarbaro ni direktis reen al la forirloko. Nur kelkaj migrantemuloj ŝatis kromvoje iri. Kaj ili trovis — mi vere devas honti — la originan Amalienkverkon laŭ la nomindiko. Montriĝis denove, ke mi devas konsulti antaŭe fakulojn! Post la kafotrinkado ni sidiĝis apud beleta lageto kaj babilis gaje, vikle, kuraĝe kaj Esperante.

Tiel finiĝis nia tre agrabla Maja Ekskurso.

Hartig

## GEA en Berlino

Dum Pentekosto GEA kongresis unuafoje en Berlino. La urbejo allogis pli ol 250 partoprenantojn, inter ili ĝojige multaj gejunuloj. Dufoje necesis ŝanĝi la ejon, ĉar la origine elektita Kolping-domo ne estis je dispono kaj la anstataŭa Kongreshalo — la fama „graveda ostro“ — detruigis el si mem nur kelkajn tagojn antaŭ la kongreso. Improvize ĉiuj aranĝoj — krom la kunpublika diskutkunveno en Maison de France — devis okazi en la modernega sed nepre tro granda Kongresa Centro ICC.

GEFA-representanto estis la raportanto, kaj en la ĉefkunveno, kaj en la Kuratorio de la Germana Esperanto-Instituto, kaj en la Konsilantaro de GEA. Li krome prezentis dum kontaktkunveno „por fervojistoj kaj fervoj-klientoj“ la plej novan pasaĝer-trafikalan veturilaron: la Ferio-ekspreson de TUI.

Ĉefaj diskuttemoj estis la biblioteko de GEI, la funkciado de la fakoj ekzamenoj kaj manuskriptkontrollo, aktivecoj de la Ligoj, UEA-komitataneco, gazetabono por GEJ. La venontjara GEA-kongreso okazos en Westerland (1. - 3. 5. 1981). El la kadra programo aparte menciindas la balo, aŭtobusa rondveturado tra la urbejo, diapozitivaj pri Berlino, „junularo sin prezentas“, kaj fina ŝipekskurso sur la rivero Havel kaj ĝiaj lagoj. Berlino ja valoris la vojaĝon tien.

U Schr

G. Ritterspach



## Sur la Jingtian-Hiamena Fervojo

**Nemalmultaj ĉinaj elmigrintoj revenas al sia patrolando por viziti parencojn kaj pitoreskejojn.**

**Unu el ili raportas jene.**

Jingtian situas en la orienta parto de la ĉina provinco Gianghi. Antaŭe tie estis pramejo de iu rivero. Oni diras, ke ĉe abrupta turniĝo de la rivero troviĝis profundejo, super kiu falkoj are flugadis, tial tiu loko ricevis la nomon Jingtian (Falk-profundaĵo).

Ekde la granda antaŭensalto en 1958, la Jingtian-Hiamena Fervojo aperis sur la tero de sudorienta Ĉinio, kaj Jingtian fariĝis grava trafika pivoto de la tri provincoj Fugian, Gegiang kaj Gianghi. En la stacio troviĝas 44 trakoj kaj progresintaj instalaĵoj de relaksa interkroĉiga signal-sistemo. Ĉi tie en 1976, oni kuplis kaj malkuplis ĉiutage 2.300 vagonojn kaj nun jam 3.500. Gvidate de maljuna inĝeniero de la stacio, ni ascendis sur la direktan platformon de la ĝiba vagonkuplejo, de kie oni povas vidi, ke vagonoj malkupliĝas sur multforkaj trakoj, kaj fore vagonoj kun koloraj anasoj de Fugian pretiĝas ekiri.

Ĉiunonate, la pasaĝeroj veturas suden kaj norden je cent kvardek mil homfojoj. 40% el la pasaĝeroj, kiuj ŝanĝas trajnon en tiu loko, estas elmigrintaj ĉinoj. Tial en la stacidomo troviĝas apartaj atendejoj kaj fako por mendi kupeon por elmigrintaj ĉinoj. La administrado de la stacio estas tre efika. En la lastaj jaroj, ĝi ĝuas tre altan prestiĝon pro ĝustatempeco de veturado inter la gravaj stacioj de la tuta lando. Pasintjare, la ŝtato asignis al ĝiaj laborantoj dek mil juanojn kiel premion pro ilia eminenta laboro.

**Tra altaj montoj kaj densaj praarbaroj**

La rapida vagonaro ekveturis de Jingtian en la montregionon de orienta Gianghi kaj antaŭen kuris ĉirkaŭante montojn. Ekstere vidiĝis sudĉinaj montvilaĝoj. Palmoj ombras vilaĝajn domojn kun ruĝegola tegmento kaj ŝtonmuroj. Elektristo de hidroelektrejo komunuma riparas elektro-fadenon sur stango. Subite profunda tunelo brakumis la vagonaron. Dum la tuta vojo ni trapasis sume 46 tunelojn grandajn kaj malgrandajn.

Pro la arda suno de suda Ĉinio ni, pasaĝeroj venintaj el Pekino, devis demeti la dikajn mantelojn kaj lanvestojn. . . .

La vagonaro preterpasis kelkajn malgrandajn staciojn kaj atingis Tieniugan — la trafikan gorĝon inter la provincoj Fugian kaj Gianghi. Tiu pasejo deantikleve estis ŝlosila punkto por militistoj.

La vagonaro trapasis tunelon longan je 1.500 metroj kaj eniris gubernion, kiu estas grava arbarobazloko de Fugian-provinco. Tie 90% de la tero estas altmonta arbaro. De stacio ĝis la lignotenejo konstruiĝis du specialaj fervojoj, per kiuj oni ĉiujare kolektas kaj transportas ĉ. 230.000 kubmetrojn da ligno.

Interalie, troviĝas ligno de ormosio (Ormosia Henryi) kun koloraj strioj, taŭga por farado de altklasaj mebloj kaj gravurado, pin-ligno taŭga por ponto-trabo, nanmu-ligno kaj rara sasafaras-ligno.

Pasintjare, pro malfacila trafiko, multe da ligno estis forĵetita kaj nun ĉiutage dudek vagonoj da ligno estas fortransportitaj el la lignotenejo. Lastjare, la ŝtato produktis tie 3.400 kubmetrojn da tavoltabuloj kaj 4.300 tunojn da fibrotabuloj.

Ni veturis laŭ la ŝoseo serpentanta ĉirkaŭ montoj al arbohakejo. Inter piceoj kaj pinoj nuboskrapantaj intense iras transportado per vinĉoj kaj kabloj en aero. Laŭ takso, la tuta arbaro sufiĉos por hakado dum tridek jaroj, tio signifas, ke la nove plantitaj arboj povas kreskadi 30 jarojn antaŭ forhako. En ĉiu arbo-hakejo troviĝas pork-staloj, kok-staloj, legomaĝardenoj kaj fiŝlagetoj kiujn mastumas la familianoj de oficistoj kaj laboristoj.

Daŭrigota.

**(„El Popola Ĉinio“ n-ro 4/79, mallongigis: Ritt)**

● **Wichtig für unsere Senioren**  
**Das diesjährige Seniorentreffen findet am 6. September 1980 in den Hauptbahnhofsgaststätten Koblenz statt.**

**Bitte merken Sie dieses Datum vor.**  
**Besondere Einladung erfolgt rechtzeitig.**

E. Kruse

**Anschriftenänderung**

Vicprezidanto/redaktoro Grass — ek de la 1a de Julio 1980 — Sachsenstraße 7, 8620 Lichtenfels, poŝta tel. 0 95 71 / 64 68  
Deĵorajn poŝtaĵojn al: Gega 8620 Lichtenfels, Fach 1.

**Redaktfino por n-ro 4/80 estas la 20.8.1980.**