

BULTENO

GERMANA
ESPERANTA
FERVOJISTA
ASOCIIO

Mitteilungsblatt der Vereinigung
deutscher Eisenbahner-Esperantisten



Fondita 1952

Numero 2

Marto/Aprilo 1965

Internacia Trafikekspozicio 1965

La 25an de junio 1965 malfermiĝos en München la pordoj por la Internacia Trafikekspozicio (IVA), kiu daŭros ĝis la 3a de oktobro. Sur areo de 500 000 m² estos demonstrataj mondvaste la grandaj temoj pri reltrafiko, poŝtaj kaj telegrafaj instalaĵoj, aŭtotrafiko, publika urba trafiko, portrafika sekureco kaj eduko, aertrafiko, kosmonaŭta trafiko, ŝnurfervojoj kaj montarliftoj. Krome estos reprezentataj ŝipveturado, fremdultrafiko, radio kaj televido, energia provizado kaj multaj aliaj specialaj fakoj.

La reltrafiko ricevos subĉielan terenon de 30 000 m² kaj 10 000 m² en haloj. La Germana Federacia Fervojo (DB) ekspozicios en la halo 16 (4 700 m²) sub la de devizo „La moderna Federacia Fervojo — ankoraŭ pli rapida, pli sekura, pli komforta“. Tiu insigna frazo evidentiĝas per kombino de realaĵoj kun simbolaj prezentaĵoj. La baza koncepto celas demonstri la progreson sur ĉiuj terenoj. Moderna pavilono el vitro kaj betono apud la enirejo prezentas krom model-fervojo la centran informojon pri la branĉo reltrafiko.

Halo 16

La vizitonto eniras la halon 16 konsistantan el jenaj partoj:

- A) antaŭveturaj preparoj,
- B) veturado,
- C) restoracio, kupeoj, specialaj branĉoj,
- D) fervoja tekniko.

La realsimila stacidoma halo en la parto A donas superrigardon pri la laboro de moderna vojaĝagentejo kaj fervoja bileteldonejo. La bileteldonejo estas ekipata per elektrona informa kaj sidlokrezerviga instalaĵo. Informejo pri la vartrafiko akcentas tiun gravan servon.

Plej alloga punkto de la parto B estas sendube la demonstrado de la veturo per arkitektaj elementoj, filmoj, lumefektoj kaj elektronika muziko.

Parto C de la halo 16 ilustras kelkajn gravajn varbargumentojn de la DB: komforteco kaj bonfartigo. Realsimila vagonrestoracio demonstras la servon de la „rulanta hotelo“. Malgrandaj ekspozicioj prezentas la historian evoluon de biletoj, horaroj kaj uniformoj kaj montras kupeojn de modernaj pasaĝer-, lit- kaj kuŝvagonoj. La teknika parto demonstras la funkciajn kaj teknikajn detalojn de la trajna kaj manovra funkciado per modelfervojo. En pasaĝer- kaj varvagona stacio (kun aŭtomata klasifika instalaĵo) la funkciado okazas de sur originaj regardejoj. Filmoj ilustras kaj kompletigas tiujn temojn.

Halo 18

La halo 18 estas dediĉata al la internacia reltrafiko kaj staras sub la devizo: „La fervojo en la tuta mondo — hodiaŭ kaj estontece!“ Ankaŭ la DB prezentas la „seninterrompan transport-ĉenon“. Specialan atenton prezentas la „Circarama“, rondkinejo de la Svisaj Federaciaj Fervojoj (SBB) de 800 m² kun ĉirkaŭ 1 500 sidlokoj.

La subĉiela tereno

Sur la subĉiela tereno altiras la atenton pli ol 100 de la plej modernaj veturiloj: elektraj kaj dizelaj lokomotivoj, pasaĝervagonoj, special-vagonoj de la vartrafiko, konteneroj, trakmaŝinoj ktp. Ilia funkciigo sur eble plej multaj lokoj vigligos la ekspozicion. La vizitonto havos eĉ la okazon gvidi mem modernan lokomotivon sur aparta trako.

Krome estas antaŭvidita efektiviĝi dum la ekspozicia sezono rapidveturojn de 200 km/h

Panorama

Amsterdam. Das Jugendzentrum des Anne-Frank-Hauses in Amsterdam veranstaltet vom 25. bis 31. Juli 1965 ein internationales Treffen, auf dem erstmals Esperanto als Konferenzsprache zugelassen ist. Hauptthema: Die menschliche Verständigung in der heutigen Welt. Auskunft: Anne-Frank-Haus, Prinsegracht 263, Amsterdam-E., Niederlande.

Baugé. *Das französische Esperantisten gebörende Schloß Grésillon (südlich von Le Mans) bietet auch in 1965 einen abwechslungsreichen Aufenthalt. Auftakt ist die 4. Kulturwoche vom 7. bis 16. April unter der Schirmherrschaft des französischen Kultusministers. Namhafte Esperantisten werden Vorträge halten. Dabei kommt auch der unterhaltende Teil zu seinem Recht. Auskünfte und Anmeldungen: Chateau de Grésillon, Baugé (Maine et Loire), Frankreich.*

Bern. Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr veranstaltete im vergangenen Herbst für 24 qualifizierte Eisenbahnbedienstete aus Algerien, Marokko, Tunesien, Irak, Iran, Syrien und der Türkei einen Kursus zur Einführung in das gegenwärtige Eisenbahn-Rechtssystem. Der Kursus wurde in französischer Sprache gegeben. Da einzelne Teilnehmer nur die englische und die arabische Sprache verstehen konnten, mußte sich einer der Kursusteilnehmer als Dolmetscher für die arabische Sprache zur Verfügung stellen.

Frankfurt. *Die jahrelangen Bemühungen unserer Vereinigung, auf den wichtigsten Bahnhöfen Informationstafeln für esperantokundige Reisende anbringen zu lassen, haben leider zu keinem Erfolg geführt. Die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn betrachtet diese Tafeln nicht als Kundenwerbung, sondern als Reklame für Esperanto und verweist demzufolge an die Deutsche Eisenbahn-Reklame. Der hierfür aufzubringende Betrag steht jedoch in keinem tragbaren Verhältnis zum Erfolg und dem damit verbundenen organisatorischen Aufwand.*

inter München kaj Augsburg kaj allasi ilin por la publika trafiko.

Sendube multaj gekolegoj el en- kaj eksterlando eluzos la unikan okazon por viziti tiun ekpozicion. Bedaŭrinde tie ne estos disponeblaj Esperanto-interpretistoj. Sed laŭ instigo de nia asocio almenaŭ realigis la eldono de esperantlingvaj kolorprospektoj. Ili estas haveblaj per „Esperantogrupo München, s-ro Konrad Deubler, 8 München 13, Agnesstraße 5/III“ aŭ sub la adreso „Internationale Verkehrsausstellung, Theresienhöhe 13, 8 München 12“.

(Traduk. el „Werbemitteilungen“ de W. B.)

Giubiasco. Der Vorsitzende des Schweizerischen Bundes der Eisenbahner-Esperantisten, Herr Kurt Greutert, hat eine Studie über die fachliche und finanzielle Stellung der Lokführer in 14 Ländern aufgestellt. Sie enthält aufschlußreiche Angaben über Zulassungsbedingungen, Ausbildung, Anstellung, Besoldung, Nebentuschädigungen, Urlaubsregelung u. a. Auch für andere Laufbahnen (Bahnhofsbedienstete, Zugführer, Handwerker) sowie für Nichteisenbahner (Maurer, Lehrer, Mechaniker) steht ausführliches Vergleichsmaterial zur Verfügung. Die Angaben wurden in monatelanger, vorbildlicher Zusammenarbeit mit Eisenbahner-Esperantisten aus 14 Ländern zusammengetragen. Einzige Arbeitssprache: Esperanto. Die Studie ist unter dem Titel „Wir Lokomotivführer unter uns“ in deutscher Sprache erschienen. Die deutschen Eisenbahner-Gewerkschaften haben sich inzwischen mit der Publikation befaßt und ihre Anerkennung ausgesprochen.

New York. *Untersuchungen in den USA haben ergeben, daß Erweiterungen des Handelsvolumens in nicht geringem Ausmaß von Sprach-Schwierigkeiten beeinflusst werden. Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen gleichsprachigen Ländern sind weitaus stärker angestiegen als zwischen verschiedensprachigen Ländern. Amerikanische Firmen müssen auf nichtenglischen Wirtschaftsmärkten Ausgabenerhöhungen bis 18% in Kauf nehmen. Die Zolkkosten betragen vergleichsweise etwa 8%. Wirtschaftsfachleute mit fundierten Kenntnissen in drei oder vier Fremdsprachen sind daher sehr gefragt.*

Zürich. Dr. Hj. Unger, Chefredakteur der Zeitschrift „Welt auf Reisen“ und Vorsitzender der „Schweizerischen Vereinigung der Reisejournalisten“ wurde von der „Internationalen Akademie für Tourismus“ mit der Untersuchung der Frage beauftragt, welchen praktischen Nutzen Esperanto für den internationalen Tourismus hat. Außerdem soll geprüft werden, ob Esperanto im internationalen Fachwörterbuch für Tourismus verwendet werden kann.

W. B.

Elektrigo de la fervojo Utilo kaj celo

En 1945 restis al la nuntempa reto de la Germana Federacia Fervojo proksimume 1600 kilometroj elektrigitaj. Fine de 1964 tiu reto estis atinginta jam 5630 km, kaj en 1970 ĝi ampleksos 9000 km, do 29% de la tuta fervoja reto.

Sole de 1955 ĝis 1962 la kvanto de la elektrigita laboro triobligiĝis de 776 al 2341 milionoj da kilovatoj. La nombro de la elektrolokomotivoj kaj la kilometroj veturitaj per ili konforme pligrandiĝis. La kvoto de la kilometroj veturitaj per vaporlokomotivoj regresis unuafoje en junio 1962 sub 50%. Tiu de la elektraj veturiloj estis 27,6% kaj tiu de la dizelveturiloj estis 24%.

Generalaj avantaĝoj

Al la plej gravaj avantaĝoj de la elektrigita trafiko apartenas la pureco, ĉar plagoj pro malpuraĵoj kaj vaporo forrestas. Ankaŭ la rapideco konsiderinde pligrandiĝas. La trajno rapide ekveturas kaj kapablas facile superi kurbojn kaj altitudojn. Krome la vagonaroj povas esti pli longaj kaj pezaj. Ĉefe por la grandistancaj pasaĝertrajnoj tiu avantaĝo estas alloga. La fervoja administracio ŝparas kostojn por la trafiko, profitas de la precizeco kaj de ekonomie pli longaj vagonaroj. Forfalas la instalaĵoj kaj provizejoj por karbo kaj akvo en la lokomotivejoj, kio kondukas samtempe al personarreduktoj. Dum necesas por la vartado de unu vaporlokomotivo ankoraŭ 1,6 personoj, le elektrolokomotivo bezonas nur 0,6 personon.

Profitdonaj elektrolokomotivoj

Elektrolokomotivoj prenas sian akcelan forton el la „granda korenta reto“ kaj ne kunportas kiel la vaporlokomotivoj, kiuj meznombro povas veturi nur 250 km potage, sian provizon de karbo kaj akvo. Tio kondukas al longdistancaj veturoj eksterordinare ekonomiaj kaj organize dezirindaj.

Dum la riparstato de la vaporlokomotivoj estas 15%, la elektrolokomotivoj bezonas nur 5%, kio rezultas evidente malpli grandajn kostojn por riparoj, ĉar elektrolokomotivoj povas esti ĉiutempe ekfunkciigataj. En 1962 unu vaporlokomotivo cirkulis 158000 km sen riparoj, unu elektrolokomotivo kontraŭe 355000 km. La mallongtempaj riparoj kaj interŝanĝoj de difektaj materialoj kaj la longdistanca cirkulado havas la sekvon, ke unu elektrolokomotivo praktike povas anstataŭi 1,5 ĝis 2,5 vaporlokomotivojn. Sekve la elektrigita funkciado bezonas nur 40% lokomotivojn. Antaŭkondiĉo estas, ke ekzistas sufiĉe granda elektrigita reto, tiel ke elektrolokomotivo ne devas atendi la reveturon tro longe. La vapor-

lokomotivo devas kunporti kiel „veturanta energiinstalaĵo“ ĉ. 4 ĝis 5 tunojn da karbo kaj ĉ. 30 tunojn da akvo. Tio necesigas tendron kaj alian konstrumanieron de la lokomotivo, kiu estas ankaŭ pli peza je 50 ĝis 100 tunoj ol elektrolokomotivo de la sama tirkapableco. Se tiu pezo forfalas, elektrolokomotivoj povas transporti 50 ĝis 100 tunojn pli multe resp. ili bezonas malpli necesan akcelenerĝion. Por tiu energio estas konsumata altkvalita karbo, kiu tamen havas nur malgrandan energieffikon. Por la produktado de elektra energio kontraŭe povas esti konsumata malkosta duranga karbo kun kvaroble pli alta energieffiko. Pro tio, ke la prezo por karbo altiĝis de 1914 je la kvaroblo, rezultas konsiderinda ŝparo.

La elektrigo helpas ŝpari

Ekzistas nuntempe nur kvar kategorioj de elektrolokomotivoj (E 10, E 40, E 41 kaj E 50). La riparoj kaj provizado de materialoj fariĝas ekonomie. Sed rezultas ankaŭ aliaj ne videblaj, sed faktaj avantaĝoj, kiuj estu menciataj nur apude. Per la reduktita bezono je karbo reduktiĝas la nombro de la karbotrajnoj al la lokomotivdeponejoj. Forfalas la kostoj por servado, instalaĵoj kaj renovigo de lokomotivinstalaĵoj, akvoturoj, senmolvigaj instalaĵoj, tendroj, turnplatoj ktp. La konsumo de ŝmirmaterialo kaj akvo regresas. La atakemaj elirgatoj ne plu difektas pontojn, signalojn, tunelojn, vagonojn, stacidomojn kaj aliajn konstruaĵojn proksime al la stacioj. Ne plu necesas tiom da trakoj en la lokomotivdeponejoj. Rezervaj lokomotivoj por ŝovi aŭ veturi antaŭe ne plu devas esti disponigataj dum 24 horoj. Ne plu necesas ankaŭ speciala hejtisto, kio reduktas evidente la personarkostojn.

Konsiderante la grandan deficiton, kiun kaŭzis la nesufiĉa subteno de registaro kaj parlamento kontraste al aliaj landoj, la Germana Federacia Fervojo devas demonstri siaflanke, ke ĝi modernigas en la intereso de la tuta germana popolo kaj samtempe agas ekonomie. Certe ne estas hazardo, ke la nederlandaj kaj svisaj fervojoj, kiuj forlasis la vaporlokomotivan funkciadon jam antaŭ pluraj jaroj, laboras sen deficiton.

W. B.

17a IFEF-kongreso en Hamar (Norvegio)

22. ĝis 28. 5. 1965

Lasta limdato por aliĝo: 20. 4.
Vidu BULTENO n-ron 1/1965!

Dek minutojn de restado

De Lucia Fels

„Dek minutojn de restado!“ estis vokinta la konduktoro, kiam la trajno haltis en la stacio de la urbeto. Subite la kupepordoj malfermiĝis, la homoj suprenstaris, etendis siajn traskuitajn korpojn kaj elvagoniĝis, la unuj hezite kaj malrapide, la aliaj per unu salto kaj elaste. Kelkaj promenis laŭlonge de la vagonaro, pro plezuro aŭ por konstati, ĉu ili ne renkontos konatulojn.

Sed la plej granda parto de la pasaĝeroj premis sin ĉirkaŭ la bufedo, kiu meze de la kajo gasteme estis malfermiĝinta. La trajno estis trovarmigita, kaj tio kaŭzis soifon. „Bieron!“ — „limonadon!“ — „dolĉan moston!“ — „mineralakvon!“ — „bieron!“ La trajno ne havis restoracivagonon. Dum tia okupo dek minutoj rapide forpasis.

„Eniru! Ĉiuj eniru!“ admonis la konduktoro bonintence unu minuton pli frue. Granda hastado. La vagonaro denove pleniĝis rapide.

Subite malgranda, dika sinjoro kun okulvitroj, spiregante kaj ruĝiĝante, kuris de vagono al vagono kaj vokis senspire: „Ho, mi petas, kiam la tridekjara milito komenciĝis? Kiam komenciĝis la tridekjara milito?“

Aŭdintaj tion la plej multaj personoj estis senmovaj pro miro. Kelkiuj, la rapide komprenintaj, vokis: „Tiu certe estas frenezulo — eskapinta el la frenezulejo!“

„Ĉi tiun oni ja devas ekkapti!“ vokis kelke da kuraĝuloj. „Li tute ne aspektas tiel freneza“, murmuris timemulo, „tian personon mi imagis ĉiam alia!“

La viro kun la ruĝa ĉapelo hezitis levi la ekvetursignalon. Intertempe la stranga voko mutiĝis en la malproksimeco, fine de la longa trajno, kaj subite ĝi komenciĝis plifortiĝi. La sensacion kaŭzinta sinjoro revenis, persiste vokante la samon per spireganta buŝo, elĉerpinte, ŝvitante, ekscitite: „Kiam komenciĝis la tridekjara milito?“

„1618!“ iu lernanto en apuda kupeo fine vokis. Li sciis tion ankoraŭ kaj sentis sin devigata respondi, kiam li estis demandata.

La malgranda dikulo subite restis starante kvazaŭ liberigita. „Ho, multan dankon! multan dankon!“ li spiregis. „Mi estis ĝin tute forgesinta. Tio do estas la numero de mia vagono... Laŭ tio mi volis memorteni ĝin.“

Per granda, bunta poŝtuko li forviŝis la ŝviton de la frunto kaj plenspire eniris la vagonon, kiu portis la malfeliĉan numeron 1618.

Fine la trajno povis ekveturi.

(Traduk. el „Der Bundesbahnbeamte“ de Rudolf Hönemann)

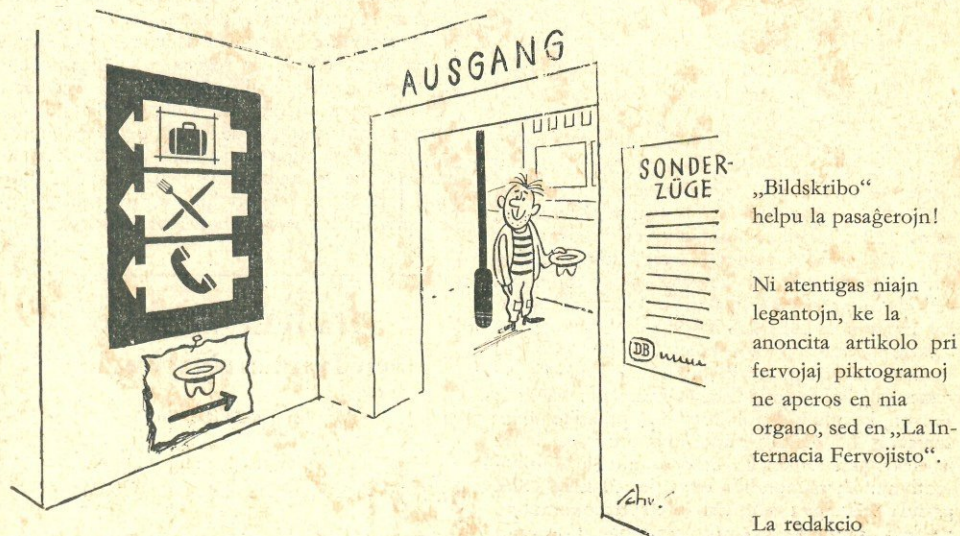
Petskribo al UN

Ni memorigas la membrojn de nia asocio daŭrigi aktive la kampanjon „petskribo al la Unuigitaj Nacioj“. GEFA sukcesis ricevi intertempe la subskribojn de jenaj sindikatestroj: „Sindikato de la fervojistoj de Germanio (GdED)“ kun 436 000 membroj,

„Sindikato de la fervojistaj oficistoj (GdBA)“ kun 115 000 membroj,

„Sindikato de la lokomotivestroj (GdL)“ kun 30 000 membroj.

Inter la subskribintaj eminentuloj troviĝas ankaŭ la trafikministro Seebohm. GEFA-estraro



La redakcio

Ni funebras

Post longdaŭra malsano, en la aĝo de 72 jaroj, forpasis samideano **Josef Kreutz** el Stolberg/Rhld. la 17an de januaro 1965. La veterano esperantistĝis jam en la jaro 1912. Post la dua mondmilito li laboris aktive por la celoj de nia fakmovado kaj gvidis kursojn por la fervojistoj en Dŭren. Pro tio ni ŝuldas al li sinceran dankon. Ni perdis fidelan membron. Li ripozu en paco.

W. Mester

En Frankfurt mortis la 1an de februaro samideano **Anton Messmer** en la aĝo de pli ol 85 jaroj. Dum 55 jaroj li servis al la noblaj celoj de la Esperantismo. Multajn kursojn li gvidis. Laŭprofesie tramisto li transprenis post 1945 la instruadon de la frankfurta fervojistoj. Sennombraj vizitintoj el eksterlando ekkonis lin kiel gajmienan, ĉiampretan gvidanton kaj helpanton. Dum la entombiga ceremonio ankaŭ deleĝitaro de fervojistaj esperantistoj metis florojn apud lia ĉerko.

W. B.

Werbung

Fŭr die Naturfreunde des deutschen Sprachraums liegt nun eine Aufklrungschrift vor, die sich eingehend mit Wesen und Zielsetzung der Internationalen Sprache unter besonderer Berŭcksichtigung der Naturfreunde-Bewegung befat. Die einleitenden Abschnitte und die Sprachübersicht sind leicht verstndlich und gut ŭbersichtlich dargestellt. Vom werblichen Standpunkt aus gesehen wre „weniger“ besser gewesen.

„Die Weltsprache Esperanto“. DIN A 5, 55 Seiten, geheftet. Preis nicht angegeben. Vertrieb: Verlag Freizeit und Wandern GmbH, 7 Stuttgart-Untertŭrkheim, Groglocknerstr. 28.

erco

Usona turistoj, kiu vojaĝis en Svisio, estis atentigita de fremdulgvidisto pri multobla eho. „Tio estas nenio“, la usonano diris malŝate, „se mi vespere vokas antaŭ mia ĉaskabano en la Rocky-montaro ehe, estas tempo por vekigi!“ tiam mia eho vekas min post ok horoj.“

Beitragseinzug 1965

IFEF benotigt Ihren Jahresbeitrag. Unsere Vereinigung auch. Haben Sie ihn schon an Ihren Bezirksbeauftragten ŭberwiesen? Danke fŭr die 3,50 DM
Ihr GEFA-Kassierer

Nia lingvo ne plu konvenas al la scienca evoluo. Ni ja komprenas grandparte la mondon de la atomoj, sed ni ne povas paroli pri ĝi.

Heisenberg
atomfizikisto

Briefmarken

Anlblich des 125jhrigen Bestehens der Taunusbahn (Frankfurt — Wiesbaden) am 13. April 1965 veranstaltet die Briefmarkensammler-Gemeinschaft im Bundesbahn-Sozialwerk, Bezirk Frankfurt, eine Werbeschau, auf der auch die Sammlung „Esperanto auf Briefmarken“ unseres Sprachfreundes Mager gezeigt wird. Die Ausstellung findet im Wartesaal 2. Klasse des Hauptbahnhofs Wiesbaden statt.

Persisto estas rekompencata baldaŭ aŭ pli poste, sed plej ofte pli poste.

Adenauer
ekskanceliero

Ni legis en

DEFA-BULTENO, organo de la Dana Esperantista Fervojista Asocio, anoncas (en febr.) la tagordon por la ĝeneralkunveno en marto.

EL POPOLA ĈINIO elstarigas (en n-ro 1) la artikolon „La novaj atingajoj de hirurgio en Ĉinio“.

Esperanto en Skotlando disponigas (en n-ro 57) amuzan skeĉon „Ĉe kokokrio“ taŭgan por la gruplaboro.

EUROPUS beschftigt sich (im Febr.) mit dem europischen Willen und den Wegen hierzu.

FEROVJISTO, organo de la Fervojista Esperantista Rondo Nederlanda, detale priskribas (en jan.) la vojaĝvojojn al Hamar, la urbo de la 17a IFEF-kongreso.

Germana Esperanto-Studento publikigas (en n-ro 3) resumon de scienca

prelego antaŭ la Esperanto-klubo ĉe la universitato de Frankfurt. Temo: atoma radiado kaj ĝia efiko sur la homon el medicina vidpunkto.

HUNGARA FEROVJISTA MONDO daŭrigas (en n-ro 3) la serion de priedlektronikaj artikoloj per „La pensantaj mainoj helpas ankaŭ la fervojan laboron“.

kontakto, organo de la tutmonda esperantista junulara organizo, prezentas (en n-ro 5) denove riĉan materialon el vidpunkto humanisma, politika, humora kaj distra.

La Fervojisto, eldoniĝis (en jan.) kiel jubilea numero. 200 fojojn, ekde 1947, ĝi servis al siaj francaj kaj eksterlandaj legantoj kiel fidela informilo kaj instigis al plua laboro. El la riĉa enhavo elstaras la ampleksa raporto pri la ĝeneralkunveno en Le Mans kaj tiu

pri la GEFA-jarkunveno en Solingen. GEFA kore gratulas!

MONDA KULTURO ofertas (en n-ro 9) variajn kontribuajojn el la Esperantoliteraturo. La artikolo „La evoluo de la Esperanta vorttrezoro“ redonas prelegon ĉe la Internacia Somera Universitato en Hago (1964).

Paon post Pao, eldonita de la Svngsta Esperanto-Klubo (Svedio) impresige demonstros (en n-ro 5) la regionan agadon de la klubanoj.

SUDA STELARO, organo de la Campinas Esperanto-grupo, informas (en n-ro 3) pri la 190jara ekzisto de la urbo Campinas (Brazilo.)

THE WORKER ESPERANTIST, eldonita de la brita laboristaro, defendas (en jan.) la tezon de la sennacismo kontraŭ la jugoslava koncepto.

W. B.

BULTENO

GERMANA
ESPERANTA
FERVOJISTA
ASOCIIO

Mitteilungsblatt der Vereinigung
deutscher Eisenbahner-Esperantisten



Fondita 1952

Numero 2

Marto/Aprilo 1965

Internacia Trafikekspozicio 1965

La 25an de junio 1965 malfermiĝos en München la pordoj por la Internacia Trafikekspozicio (IVA), kiu daŭros ĝis la 3a de oktobro. Sur areo de 500 000 m² estos demonstrataj mondvasle la grandaj temoj pri reltrafiko, poŝtaj kaj telegrafaj instalaĵoj, aŭtotrafiko, publika urba trafiko, portrafika sekureco kaj eduko, aertrafiko, kosmonaŭta trafiko, ŝnurfervojoj kaj montarliftoj. Krome estos reprezentataj ŝipveturado, fremdultrafiko, radio kaj televido, energia provizado kaj multaj aliaj specialaj fakoj.

La reltrafiko ricevos subĉielan terenon de 30 000 m² kaj 10 000 m² en haloj. La Germana Federacia Fervojo (DB) ekspozicios en la halo 16 (4 700 m²) sub la de devizo „La moderna Federacia Fervojo — ankoraŭ pli rapida, pli sekura, pli komforta“. Tiu insigna frazo evidentiĝas per kombino de realaĵoj kun simbolaj prezentaĵoj. La baza koncepto celas demonstri la progreson sur ĉiuj terenoj. Moderna pavilono el vitro kaj betono apud la enirejo prezentas krom modelfervojo la centran informojon pri la branĉo reltrafiko.

Halo 16

La vizitonto eniras la halon 16 konsistantan el jenaj partoj:

- A) antaŭveturaj preparoj,
- B) veturado,
- C) restoracio, kupeoj, specialaj branĉoj,
- D) fervoja tekniko.

La realsimila stacidoma halo en la parto A donas superrigardon pri la laboro de moderna vojaĝagentejo kaj fervoja bileteldonejo. La bileteldonejo estas ekipata per elektrona informa kaj sidlokrezerviga instalaĵo. Informejo pri la vartrafiko akcentas tiun gravan servon.

Plej alloga punkto de la parto B estas sendube la demonstrado de la veturo per arkitektaĵaj elementoj, filmoj, lumefektoj kaj elektronika muziko.

Parto C de la halo 16 ilustras kelkajn gravajn varbargumentojn de la DB: komforteco kaj bonfartigo. Realsimila vagonrestoracio demonstras la servon de la „rulanta hotelo“. Malgrandaj ekspozicioj prezentas la historian evoluon de biletoj, horaroj kaj uniformoj kaj montras kupeojn de modernaj pasaĝer-, lit- kaj kuŝvagonoj. La teknika parto demonstras la funkciajn kaj teknikajn detalojn de la trajna kaj manovra funkciado per modelfervojoj. En pasaĝer- kaj varvagona stacio (kun aŭtomata klasifika instalaĵo) la funkciado okazas de sur originaj regardejoj. Filmoj ilustras kaj kompletigas tiujn temojn.

Halo 18

La halo 18 estas dediĉata al la internacia reltrafiko kaj staras sub la devizo: „La fervojo en la tuta mondo — hodiaŭ kaj estontece!“ Ankaŭ la DB partoprenos ĝin por demonstri, ke ĝi kunlaboras en la problemoj de la internacia reltrafiko. En la centro de la halo staras la budo de la Unio Internacia de la Fervojoj (UIC). Diversaj fervojaj administracioj montras siajn kontribuojn por solvi trafikproblemojn en dense loĝigitaj regionoj. La Oficejo Internacia por Konteneroj (BIC) en Parizo prezentas la „seninterrompan transportĉenon“. Specialan atenton prezentas la „Circarama“, rondkinejo de la Svisaj Federaciaj Fervojoj (SBB) de 800 m² kun ĉirkaŭ 1 500 sidlokoj.