

# BULTENO



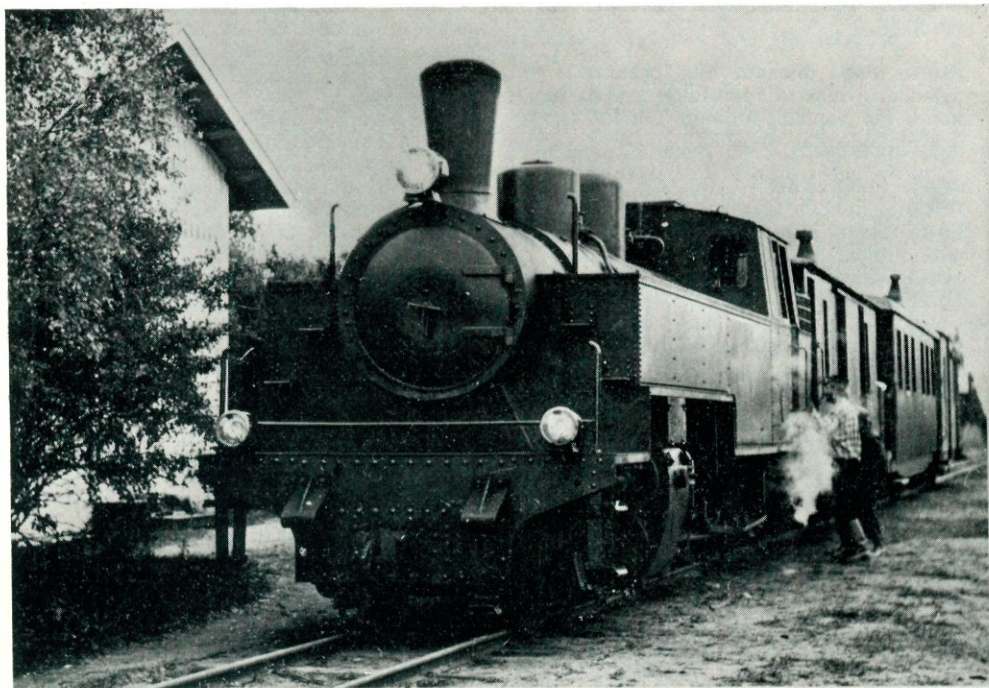
de GERMANA ESPERANTA FERVOJISTA ASOCIO

Mitteilungsblatt der Vereinigung deutscher  
Eisenbahner-Esperantisten im Bundesbahn-Sozialwerk

Fondita 1952

Numero 3

Julio/Aŭgusto/Septembro 1979



## 31a IFEF-Kongreso en Turku/Åbo

Nia tuttaga ekskurso

Muze-fervojo Jokioinen-Minkiö

restaĵo de malnova etŝpura (75 cm) fervojo Humpvila-Forssa

## Sub la mezsomera suno

**La 31a kongreso de la Internacia Fervoĵista Esperanto-Federacio (IFEF), vizitita inter la 15a kaj 21a de Junio 1979 de 354 partoprenantoj el 20 landoj, okazis en la finna havenurbo Turku sub la aŭspicio de FISAIC en harmonia sfero.**

### Antaŭkongreso

La fakto, ke tiun jaron preskaŭ ĉiuj kongresontoj devis preni la vojon norden, ebligis al la danaj kolegoj sub la lerta gvido de s-ro Thuesen aranĝi antaŭkongreson en la dana metropolo Kopenhago. 75 personoj estis sekvintaj la inviton al agrabla kunesto en amika grandrondo. Precipe laŭdinda estis la organizo por la sekva trajnvojaĝo al Stokholmo kaj de tie por la ŝipveturo al Turku. Simile bone preparita estis ankaŭ la samvoja revojaĝo.

Pro la longa distanco aliaj preferis la aviadilon, dum la raportanto elektis la komfortan rapidŝipon inter Lübeck-Travemünde kaj Helsinki.

### Alloga kongresloko

Priskribi denove la aspekton kaj historion de la 750jaraĝa kongresurbo Turku ŝajnas superflue al tiuj, kiuj legis atente la antaŭe aperintajn artikolojn. Ne mankis agrablaj surprizoj, komencite per belaspekta, esperantlingva urbprospekto ĝis la modele funkcia aŭtobusa servo. La urbo prezentis sin en bildkarta beleco. Escepte de kelkaj pluvoj regis la tradicia sunobriilo dum 20 horoj potage. Laŭlonge de la rivero Aūra, sur kiu viciĝis motorboatoj, etendiĝis aleoj. Oni promenis aŭ sidis en unu el la gastejoj rigardante la antikvan katedralon kun sia alta turo. Renovigitaj fasadoj altiris la atenton. Idiliaj lignodomoj donis la imagon, kiel Turku aspektis antaŭ la lastjarcenta incendio. Sur la merkato regis vikleco, sed komparante la aĉetprezojn oni devis konstati, ke la prezoj en la propra lando estis multilate malpli altaj. Vere imponis la grandioza kastelo el la mezepoko, kiun la kongresanoj vizitis dum la urba rondveturo. Alie ne mankis moderneco en konstrustilo, grandskalaj stratoj kaj elegantaj butikoj.

La kongreso mem disvolviĝis en la nova kongrescentro Ikituuri ĉe la urba periferio, tamen bone atingebla, eĉ piede. Tre grava avantaĝo estis la proksima loĝigo. La plej multaj kongresanoj loĝis en

apartamentoj, kiujn la studentoj disponigis dum siaj universitataj ferioj. Iom pli lukse ekipitaj estis la ĉambroj en la kongresa centro mem. La komuna matenmanĝo en la formo de la skandinavia bufedo renkontis aplaŭdon. En la kongrescentro, ekipita per sufiĉe da konferencaj salonoj kaj teknikaj instalaĵoj, okazis ĉiuj kunvenoj. Ĉe la abunda librostando ĉiam vagis literature interesitoj, sed pli multe vizitata estis la kongresgigeto pro informpetoj. Laŭdon meritas ankaŭ la eldono de tri kongresbultenoj verkitaĵoj cetere de danaj kongresanoj.

### Ceremonioj

Jam de jaroj la kompetentuloj informas antaŭ la komenco de la kongreso la lokajn gazetojn, kio okazis ankaŭ en Turku. La ĵurnalistojn evidente imponis, ke libertempa organizaĵo tiel serioze traktas ankaŭ la fakan aspekton de siaj membroj. En la areno, la plej granda halo en la kongresa centro, kolektiĝis la anaro kaj la honorgastoj por ĉeesti la inaŭguron (16.6.) Partoprenis esceptokaze ankaŭ la kompleta FISAIC-prezidantaro. (FISAIC estas la internacia federacio de kultur-flegantaj fervojistoj.) La himno de FISAIC plenigis la salondon, dum imponis la lerto de la fervojista blovorkestro. Kiel prezidanto de la Kulturligo de Fervojistoj en Finnlando s-ro E. Sipilä salutis en pluraj lingvoj. Germanlingve salutis s-ro H. Römer, la ĉefdirektoro de la Finnaj Ŝtatfervojoj, kaj substrekis la libertempan agadon de la fervojistoj. Anstataŭ la malhelpita ĝenerala prezidanto de la FISAIC esprimis s-ro M. Bisch/Francio sian admiron al la esperantistoj pro ilia malegoisma agado kaj substrekis la signifon de la faka laboro, precipe sur la terminara tereno.

Salutojn direktis por la Universala Esperanto-Asocio de Finnlando s-ro V. Tikkanen, por la Esperanto-Asocio de Finnlando s-ino S. Salmivaara, krome la IFEF-representantoj de sekvaj landoj: Aŭstrio, Belgio, Britio, Danlando, Finnlando, Francio, Germanio, ankaŭ nome de la germana FISAIC-sekcio BSW,



Hispanio, Hungario, Italio, Jugoslavio, Nederlando, Norvegio, Svedio kaj Svisio. Plue salutis reprezentanto de la sveda FISAIC-sekccio krome po unu el la bulgaraj kaj polaj partoprenantoj.

S-ro J. Gießner / Germanio memorigis kiel IFEF-prezidanto pri la grandaj meritoj de la skandinavaj gekolegoj pro la poresperanta agado. Li ilustris la kunlaboron de la landaj asocioj kun FISAIC kaj akcentis la neceson de internacia lingvo. Je la fino de la oficiala malfermo aŭdiĝis la Esperanto-himno ludita de la fervojista blovorkestro. En la sama halo okazis ankaŭ la fermo (21.6.) kun la transdono de la IFEF-flago al la Loka Kongresa Komitato de la venontjara kongreso.

Menciindaj sub tiu surskribo estas la akcepto de la IFEF-estraro kaj komitato per la vicurbestro (20.6.) kaj la ekumena diservo en la apuda preĝejo de la sankta Kaarina (17.6.).

### **IFEF kaj FISAIC**

Unuafoje en la historio de la IFEF-kongresoj la FISAIC-prezidantaro aranĝis sian jarkunvenon samtempe kaj samloke. Sekve de tio FISAIC disponigis al la IFEF-anaro kulturalan vesperon (16.6.). Ludis resp. dancis la Fervojista Harmonika Asocio, la Fervojista Popoldanca Asocio, la jam menciita fervojista blovorkestro, koruso de la Asocio de Miksitaj Korusoj de la Finnaj Ŝtatafervojoj. Kompreneble FISAIC kaptis la okazon por en diverslingvaj alparoloj ilustrati la agadon de la kulturflégantaj fervojistoj. Bonŝance s-ro H. Melasniemi sciis spici esperantlingve la anoncadon de la programeroj per amuzaĵoj kaj anekdotoj. La vespera kulmino tamen estas atingita, kiam s-ro Bisch / Francio, transdonis la oran medalon de FISAIC al la meritplena vicprezidanto de IFEF, s-ro W. van Leeuwen / Nederlando.

### **Faka akcento**

Propra kongreso de fervojistoj sendube postulas ankaŭ fakan laboron. Notinda estis jam la antaŭa eldono de la tradukita Internacia Tarifo por la Transporto de Pasaĝeroj kaj Pakaĵoj (TCV) per la LKK-prezidanto s-ro N. G. Narvala. En la aŭditorio s-ro G. Sredić / Jugoslavio, nuntempe en Svislando, prelegis pri sia profesia laboro krome

pri la kombinita vartrafiko kaj rolo de specialaj entreprenoj. La prelegon kompletigis esperantigita filmo de la kompanio Intercontainer. S-ro Narvala lumbildprelegis pri la teknika realigo de la transmara vagontransporto inter la havenoj Hanko / Finnlando kaj Travemünde / Germanio. Sekvis reklamfilmo pri la agado de la Finnaj Ŝtatafervojoj. La kompleta teksto de ambaŭ prelegoj estas presita en la Internacia Fervojisto.

Dum pluraj laborkunsidoj la fakprelega kaj terminara komisionoj traktis siajn multflankajn taskojn kaj rezultojn. La traduko de fakterminoj el la leksikono de la Unio Internacia de la Fervojoj (UIC) faris ĝojgajn progresojn, tamen necesas ankoraŭ plurjara laboro. Kelkaj dekoj sekvis la inviton viziti la fervojan riparejon.

### **Organizaj aferoj**

Dum tri laborkunsidoj, el kiuj du estis publikaj, 15 temoj kaj 7 kongresproponoj estas traktitaj sub la lerta gvido de la IFEF-prezidanto kaj faciligitaj per ŝalteblaj mikrofonoj. Krom la reelektado de la ĉefkomitatano de Sutter / Belgio ne okazis elektoj por la estraro. Kelkaj modifoj en la statuto ebligis pli klarajn decidojn pri kongresproponoj. La jarkotizo por IFEF altiĝos konforme al la kreskantaj elspezoj. Ankaŭ la pensiuloj devos pagi la plenan kongreskotizon. La komisionoj inkluzive de la Historia Komisiono, kiu kolektas raportojn kaj fotojn pri la pasinta internacia agado, raportis pri siaj laboroj krome la komisiitoj, ekz. pri la koresponda servo.

La kompletan tekston pri la laborkunsidoj oni legu en la Internacia Fervojisto. Kun aplaŭdo estas akceptita la invito de s-ro J. Labordus / Nederlando, nome de la Fervojista Esperanto-Rondo Nederlanda (FERN), al la venontjara IFEF-kongreso (16. — 22.5.1980). La nomo de la kongresloko, ne de la kongreslando, estas America. Pri tio sekvas la kutimaj detaloj. Inter la 15a kaj 21a de Majo 1981 la danuba havenurbo Regensburg gastigos la 33an IFEF-kongreson. En 1982 IFEF kongresos en Hungario. Enviindaj aspektoj.

La kongreso sendis telegramon al la finna ŝtata prezidento d-ro U. Kekkonen kaj akceptis kongresrezolucion.

## **Kulturaj aranĝoj**

Krom la jam menciita kultura vespero de FISAIC la kongresanoj ĝuis la specifan etoson de la finnlanda kulturo prezentita per mirige aktivaj membroj de la Esperanto-Societo Turku kaj de karelianoj. La arta vespero (19.6.) sendube havis altan nivelon. La programeroj estis projekciataj sur ekrano — bona ideo, se la eblecoj ne sufiĉas por presitaj programoj. Oni aŭdis komence la harmonikludistojn. LKK-prezidanto s-ro Narvala enkondukis al la fragmento el la finna nacia epopeo Kalevala, kiun la ensemblo konforme kostumita prezentis al literature ne tro spertaj oreloj. La ceterajn programojn ĉarme anoncis s-ino S. Salmivaara. Ge-knaba grupo montris naciajn dancojn kaj aŭdigis kantojn el Karelio. Apartan laŭdon trovis la kantoj de virinoj kaj la gimnastiko de knabinoj. Bedaŭrinde la teatraĵo „Fervojo“ ne plenumis ĉies guston. La aŭdebleco en la halo estis limigata kaj la sekvo de la scenoj ne sufiĉe flua. Tamen: amuze prezentita.

Denove virinaj kantoj, altkvalitaj precipe en la trilado, kaj poste poemo verkita originale pro la 750jara urba jubileo. Ankoraŭfoje la virina kvarteto prezentis harmonie sonantajn kantojn. Festpolonezo per piano finis la programon. Sincera aplaŭdo al ĉiuj kontribuintoj.

Bone sukcesis ankaŭ lumbildprelego de hispana kongresano pri famaj pentristoj (20.6.) kaj la juna nekonata Zamenhof. Filmo de la Nederlandaj Fervojoj kaj lumbildoj pri la venontjara kongresloko America vekis intereson por 1980.

Menciinda estas ankaŭ la vizito al la universitato, kiun frekventas nuntempe 9000 studentoj. Lumbildprelego de profesoro informis pri la evoluo de post la fondiĝo.

Apartan lokon prenis la internacia balo. Fine inda kadro. Por danci komforte, por vidigi elegantajn robojn, por spekti aŭ trinki memservitajn trinkaĵojn. Sed ŝajnas, ke la muzikistoj paŭzis tro ofte, eble kutimo en tiu lando. Iom abrupte venis noktmeze la fino por multaj dancemuloj.

## **Ekskursoj**

Naantali estis la celo de la unua duotaga ekskurso (17.6.) La iama kuracloko aspektis tre alloga en la printempa suno.

La vido iris al la maro, kie bretvelistoj kaj motorboatoj demonstiris feriadon. Vizitinda estis la antikva preĝejo, sole restinta el iama monaĥinejo. Impresiga la improvizita kanto „Ave Maria“ de bulgara kongresano. Kiel idilian ripoz-lokon prezentis sin la somera restadejo de la finna prezidento. Bonŝance li ne ripozis tie dum la ekskurstago. La kongresanoj povis senĝene vagi tra la parko.

Ankaŭ la dua duotaga ekskurso efektiviĝis per aŭtobusoj (19.6.), almenaŭ parte ĝis Airisto, kie en restoracio oni ĝuis kafon, kukon kaj elvidon al arboj kaj maro. Rapidaj motorŝipoj transportis ĉiujn al la haveno Turku preterpasante insuletojn kaj somerdomojn ĉe la bordo. Ĉion favoris sunbrila vetero. Ne mirinde ke la ekskursoj trovis ĝeneralan aprobon.

Dum la tuttaga ekskurso (21.6.) fine ankaŭ etŝpura fervojo ludis rolon. Kun entuziasmo aŭ eĉ emocio la kongresanoj grimpis la vagonaron. La disĉiploj de muzefervoja koncepto povis savi 6 kilometrojn de etŝpura trako inter Minkiö kaj Jokioinen, sur kiu fajfanta lokomotivo tiras de tempo al tempo la ŝanceliĝan vagonaron. En eleganta hotelo de Forssa oni prenis la abundan tagmanĝon. La aŭtobusoj rapidis al la naturparko proksime al la urbo Hämeenlinna. Plua celo estis vitrofabriko, kie precipe la vendejo kun siaj multspecaj varoj el vitro transformis finnmarkojn en pejzaĝdonacojn. Dum la reveturo sur mallarĝaj vojoj preterpasis senfinaj arbaroj. Eĉ alko krocis foje la vojon. En la koro de la plej multaj esprimiĝis adiaŭa sento, ĉar la kongreso estis finita.

## **Postkongreso**

Por la oficiala postkongreso la vojaĝo komenciĝis la 21.06. vespere. Post nokta veturado en litvagonoj 66 personoj partoprenis en Rovaniemi la mezsomeran feston kun fajro kaj danco. La raportanto havis la okazon ĉeesti kun dekmiloj da enloĝantoj de Helsinki kaj travivi la saman feston plenan da specialaj programeroj.

Folkloraj grupoj dancis kaj kantis. Metiistoj montris siajn kapablecojn. La kulmino estas atingita, kiam nungeezigita paro ekrbuligis la lignaĵon. Multaj turniĝis sur la dancpodio.



Proprainiciative kelkaj aliaj aranĝis plurtagan ekskurson al Leningrado, kie ili vidis multon dank' al la sindona helpo de lokaj esperantistoj.

### Resumo

La 31a IFEF-kongreso en Finnlando demonstra denove la ofte demanditan utilon de Esperanto. La kongresanoj mem spertis la avantaĝojn de komuna internacia lingvo. La publiko certagrade estis informita pri la lingvaj problemoj. Tamen oni devos atendi, ĉu la ŝanĉoj por

Esperanto pliboniĝos en nia anglotendeca mondo des pli multe, ĉar nuntempe la politikaj interesoj okupiĝas pli forte pri ekonomiaj, energiaj, ekologiaj aŭ malarmadaj problemoj. La tasko de la esperantistoj plue estas direktendaj al la disvastigo de la internacia lingvo. Tiucele necesas gajni la intereson de la junularo, kiu bedaŭrinde mankis en tiu kongreso. Al ĉiuj, kiuj ebligis belan kongressemajnon en Finnlando, estu dankata elkore. Ĝis revido 1980 en Nederlando!

W. B.

---

## 31. Internationaler Kongreß der Eisenbahner-Esperantisten in Finnland

Unter der Schirmherrschaft des Internationalen Verbandes kulturpflegender Eisenbahner (FISAIC) fand vom 15. bis 21. Juni 1979 der 31. Kongreß des Internationalen Verbandes der Eisenbahner-Esperantisten (IFEF) in Turku/Finnland statt. Zum gleichen Zeitpunkt hielt in Turku das Präsidium der FISAIC seine diesjährige Tagung ab.

Im Kongreßzentrum, in dem alle Veranstaltungen stattfanden, begrüßte Herr H. Römer namens der Generaldirektion der Finnischen Staatsbahnen 354 Teilnehmer aus 20 Ländern. Grußworte richtete auch Herr E. Sipilä vom Kulturbund finnischer Eisenbahner sowie Herr Bisch/Frankreich für den an der Teilnahme verhinderten Generalpräsidenten der FISAIC an den Kongreß. Er hob die uneigennützigste Arbeit der Eisenbahner-Esperantisten hervor, insbesondere auf dem Gebiet der fachlichen Zusammenarbeit. Als Vertreter der deutschen Delegation, die aus über 70 Personen bestand, grüßte Herr W. Graß/Solingen. Der Präsident des Internationalen Verbandes der Eisenbahner-Esperantisten, Herr J. Gießner/Herzberg, dankte den rührigen skandinavischen Kollegen für die vorbildliche Ausrichtung des Kongresses sowie für ihre langjährige Mitarbeit im internationalen Verband. Er hob den Nutzen des Esperanto hervor und betonte die Notwendigkeit, die Internationale Sprache bei den Freizeitorganisationen der Eisenbahner anzuwenden.

An einem vom Kulturbund der finnischen Eisenbahner veranstalteten Festabend zeigten finnische Kollegen ihr Können bei Musik-, Gesangs- und Tanzvorführungen. Herr Bisch verlieh namens FISAIC Herrn W. van Leeuwen für seine langjährigen Verdienste bei IFEF eine goldene Medaille.

In einer Reihe von Arbeitssitzungen befaßte sich IFEF mit fachlichen und organisatorischen Fragen. Den Kongreßteilnehmern wurden zwei Fachvorträge über den Container- und Fährverkehr geboten, unterstützt von Lichtbildern und Filmen, ferner der Besuch eines Ausbesserungswerkes und der Universität. Zwei Halbtagsausflüge in die nähere Umgebung sowie ein Ganztagsausflug mit Besuch einer Museumsbahn erschlossen die Schönheiten des südlichen Finnlands.

Am Schluß des Kongresses bedankten sich die Teilnehmer sehr herzlich für die gastfreundliche Aufnahme. Alle Veranstaltungen, auch die kulturellen, geselligen und solche touristischer Art, fanden Lob und Anerkennung. Einige Dutzend Personen beteiligten sich an einer vom ATC veranstalteten Reise nach Rovaniemi, um das traditionelle Mitsommernachtsfest zu erleben, andere nahmen den Heimweg über das sehenswerte Leningrad. Der nächstjährige IFEF-Kongreß wird in den Niederlanden und 1981 in Regensburg stattfinden.

W. B.

**31a Internacia Fervoja  
Esperanto-Kongreso,  
Turku, Junio 1979  
Resumo de du fakprelegoj,  
originale verkitaj en Esperanto**

**Parto I**

**Kombinita vartrafiko  
kaj rolo de specialaj entreprenoj**

De magistro Gvozdin SREDIĆ, estro de orientaj transportmerkatoj en la Societo INTERCONTAINER, Basel (Svislando)

**1 Kombinita trafiko**

Jam de pluraj jaroj sentiĝas krizo de klasika fervoja vartransporto „de stacio al stacio“ kie la varo estas manipolata pecon post peco. Dank' al intertempe realigita teknika progreso komencis ĉiam pli altrudiĝi diversaj formoj de tiel nomata kombinita transporto. Sub la nocio „kombinita transporto“ oni komprenas transporton de diversaj pli malpli normigitaj ŝarĝoj („moduloj“) sub jenaj kondiĉoj:

– la varo estas transportata „de pordo al pordo“, tio estas rekte de ekspedanto ĝis la adresato;

– en la unusola transport-procedo estas uzataj transportiloj de diversaj transportbranĉoj depende de iliaj teknikaj, ekonomiaj kaj aliaj avantaĝoj;

– dumvoja manipulado okaze de ŝanĝo de trafikbranĉo realiĝas pere de transportilo mem kaj ne per varo el kio ankaŭ rezultiĝas pluraj raciigaj efektoj.

Tiu dumvoja manipulado povas okazi:

**a) horizontale**, kiel ĉe la paledizado, transporto de malgrandaj kaj mezgrandaj konteneroj, kombinita trafiko fervojo/ŝoseo

**31. Internationaler Eisenbahner-  
Esperanto-Kongreß,  
Turku, Juni 1979  
Kurzfassung zweier in Esperanto  
verfaßter Fachvorträge**

**Teil I**

**Kombinierter Güterverkehr und die  
Rolle spezialisierter Unternehmen**

von Mag. Gvozdin SREDIĆ, Beograd, Marktleiter für Ostverkehre bei INTERCONTAINER, Basel (Schweiz).

**1 Kombinierter Verkehr**

Schon seit Jahren zeichnet sich eine Krise beim klassischen Gütertransport per Bahn von Station zu Station ab, wo die Güter Stück für Stück umgeladen werden müssen. Der technische Fortschritt drängt nach kombiniertem Verkehr verschiedenster Art. Allgemein ist unter kombiniertem Verkehr die Beförderung verschiedenartiger, mehr oder weniger genormter Gütermodule unter folgenden Bedingungen zu verstehen:

– Die Ware wird „von Haus zu Haus“ befördert, d. h. unmittelbar vom Versender zum Empfänger;

– für die durchgehende Beförderung dienen Transportmittel unterschiedlicher Systeme und Techniken je nach ihren ökonomischen oder sonstigen Vorteilen;

– der Güterumschlag unterwegs beim Übergang von einem Transportsystem zu einem anderen erfolgt mit dem ganzen Transportmittel ohne Behandlung der Ware selbst, womit diverse Rationalisierungseffekte verbunden sind.

Der Güterumschlag geschieht auf zweierlei Art:

**a) horizontal**, wie bei Paletten, Kleincontainern und Mittelcontainern, beim kombinierten Verkehr Schiene/Straße (z.B.



(ekzemple, laŭ sistemo nomata „hukepak“, piggy-back aŭ kanguruo), fervojo/maro (pramŝipoj), aŭ ŝoseo/maro (tiel nomata sistemo „ro/ro“) aŭ

**b) vertikale**, kaj tiam oni parolas pri la tekniko „lo/lo“ (angle: lift on/lift off), tio estas pri transporto de grandaj konteneroj aŭ de interŝanĝeblaj kamionkestoj aŭ pri la mar-rivera kombinita trafiko laŭ sistemo „Lash“ k. a.

Moderna kombinita trafiko plenumas plurajn trafik-politikajn celojn: deŝarĝigon de ŝoseoj (sekve pli grandigon de sekureco kaj rapideco), pli bonan utiligon de fervojaj kapacitoj kaj sekve malgrandigon de deficino, pli bonan protekton de la naturo, ŝparojn de energio ktp. Pro tio ĝi ĉiam pli disvastiĝas en la tuta mondo.

## 2 Rolo de specialaj entreprenoj

**2.1 INTERCONTAINER.** Tiu ĉi internacia societo estas fondita en Decembro 1967 flanke de eŭropaj fervojoj por koordinado kaj disvolvigo de la translima kontenera trafiko sur la eŭropa fervoja sistemo. La Societo funkcias ek de tiam kiel komuna komerca agentejo de fervojoj membroj kaj ĝia plej grava tasko estas altiri por fervoja transporto kiel eble plej grandan volumenon de kontenera trafiko. La kompanio, do, ne klopodas unuvice labori nepre kun profito kvankam ĝi cetere funkcias laŭ normalaj komercaj principoj rilate kostojn kaj enspezojn.

La Kompanio INTERCONTAINER disponas pri parko de specialaj kontener-portaj vagonoj kiuj estas tre racie uzataj dank' al centrifigita sistemo de kontrolo kaj disponigo. Nuntempe la nombro de vagonoj estas: 1352 vagonoj longaj 60 futojn kun du boĝioj kaj 100 artikitaj vagonoj longaj 80 futojn kun tri boĝioj. Por respondi al ĉiam pli grandaj bezonoj de la merkato oni decidis mendi ankoraŭ 800 vagonojn precipe 60-futajn sed parte ankaŭ 40-futajn kun du aksoj.

La unuaj konteneroj en reĝimo de INTERCONTAINER estis transportitaj en Majo 1968 atinginte ĝis la fino de la jaro

Huckepack) oder Straße/See (Ro-Ro-Verkehr);

**b) vertikal**, wie beim sogenannten Lo-Lo-Verkehr (lift on, lift off), d. h. bei Beförderung in Großcontainern oder Wechselbehältern sowie beim kombinierten Verkehr See/Fluß, z. B. beim Lash-System.

Der moderne kombinierte Güterverkehr verfolgt mehrere verkehrspolitische Ziele: Entlastung der Fernstraßen (und dadurch Erhöhung von Sicherheit und Geschwindigkeit), bessere Auslastung der Schienenkapazitäten, verbunden mit einer Senkung des Defizits, mehr Umweltschutz, Energieersparnis usw.; daher rührt seine weltweite Expansion.

## 2 Die Rolle spezialisierter Unternehmen

**2.1 INTERCONTAINER.** Diese internationale Gesellschaft wurde im Dezember 1967 von mehreren europäischen Eisenbahnen zur Koordinierung und Förderung des grenzüberschreitenden Containerverkehrs auf dem europäischen Schienennetz gegründet. Seitdem arbeitet die Gesellschaft als gemeinsame Agentur der Mitgliedsbahnen und ihre Hauptaufgabe ist es, Containerverkehr in möglichst großem Umfang auf die Schiene zu lenken. Die Gesellschaft ist in erster Linie nicht nach Gewinnstreben orientiert, wengleich sie ansonsten unter normalen kommerziellen Bedingungen bezüglich Kosten und Einnahmen arbeitet.

Die Gesellschaft INTERCONTAINER verfügt über einen Park besonderer Containertragwagen, der mit Hilfe eines zentralisierten Dispositions- und Überwachungssystems so rationell wie möglich genutzt wird. Die Anzahl der Wagen liegt bei 1352 Einheiten von 60 Fuß Länge (mit 2 Drehgestellen) und 100 Gelenkwagen von 80 Fuß Länge mit 3 Drehgestellen. Um der steigenden Nachfrage des Marktes zu entsprechen, wurde die Beschaffung weiterer 800 Wagen beschlossen, hauptsächlich 60-Fuß-Wagen, aber auch 40-Fuß-Wagen mit 2 Achsen.

Die ersten Container unter der Firmierung INTERCONTAINER wurden im Mai 1968 befördert, bis Jahresende konnte das

modestan nivelon de ĉirkaŭ 12000 dudek-futajn kontener-unuoj. En la sekvaj jaroj la evoluo de trafiko estis tre impresiga: en 1970 ekzemple oni transportis preskaŭ 200.000 unuojn kaj kvin jarojn poste (1975) la jara transportkvanto pli ol duobliĝis (415.000 unuoj). Fine de la pasinta (jubilea) jaro estis transportita 3-miliona kontenero sub la signo de INTER-CONTAINER.

Eŭropaj fervojoj investis en la konteneran transport-sistemon de jaro al jaro grandegajn monsumojn. Ili konstruis (kaj konstruas) kontenerajn terminalojn, ili aĉetas kontener-portajn vagonojn, ĉasiojn por ŝosea al- kaj fortransporto de konteneroj, iuj fervojoj (aŭ iliaj „filinoj“) investas monon ankaŭ en havigon de konteneroj, iuj eĉ posedas specialajn kontener-portajn ŝipojn (SNCF) ktp. Tiuj vere grandegaj investoj estas faritaj (kaj farataj) en klopodo kompletigi fervojan transportservon en vartrafiko kaj plialtigi ĝian kvalitan nivelon por tiamaniere plibonigi pozicion de la fervojo sur la transport-merkato. En tiu senco estas orientitaj ankaŭ komercaj kaj aliaj klopodoj de la societo INTERCONTAINER ĉar ĝiaj interesoj (kaj destino) estas tute identaj kun interesoj de fervojoj membroj. La ĝisnuna evoluo klare montras ke la komerca koncepto de INTERCONTAINER trovis sian plenan pruvigon sur la merkato. Oni povas diri, ke fondinte INTERCONTAINER la fervojoj faris ion bonan por sia estonto, la estonto tutcerte grandanime rekomencos ilin.

## 2.2 Naciaj specialaj entreprenoj

En pluraj eŭropaj landoj kombinita trafiko en siaj diversaj teknikaj kaj organizaj formoj havas sufiĉe longan tradicion kvankam la unuaj impulsoj por ĝia ekesto kaj evoluo venis precipe el transmaraj regionoj. En Francio ekzemple jam antaŭ pli ol tridek jaroj, do, tuj post la milito

bescheidene Transportvolumen von rund 12 000 Einheiten an 20-Fuß-Containern erreicht werden. In den nächsten Jahren folgte eine sehr eindrucksvolle Entwicklung: 1970 wurden z. B. fast 200 000 Einheiten befördert und 5 Jahre später (1975) hatte sich das jährliche Transportvolumen verdoppelt (415 000 Einheiten). Schließlich konnte Ende des vergangenen (Jubiläums-) Jahres der dreimillionste Container unter dem Zeichen INTER-CONTAINER befördert werden.

Die europäischen Eisenbahnen haben große Summen in den Containerverkehr investiert. Containerbahnhöfe wurden (und werden) gebaut, Containertragwagen werden beschafft, ebenso Straßenfahrzeuge zum An- und Abtransport der Container, einige Bahnen (oder ihre Tochterunternehmen) investieren Geld auch zur Beschaffung eigener Container, einige (z. B. SNCF) besitzen sogar spezielle Containerschiffe, usw. Diese enormen Investitionen wurden (und werden) zur Vervollkommnung des Eisenbahntransportangebots für den Güterverkehr gemacht und um die Transportqualität zu erhöhen und so die Position der Bahn auf dem Transportmarkt zu verbessern. In diesem Sinn sind auch die kommerziellen und allgemeinen Bemühungen der Gesellschaft INTERCONTAINER zu verstehen, denn ihre Interessen (und ihr Zweck) sind völlig identisch mit denen der Mitgliedsbahnen. Die bisherige Entwicklung zeigt deutlich, daß sich das kommerzielle Konzept von INTERCONTAINER auf dem Markt bestätigt hat. Man kann behaupten, daß die Bahnen mit der Gründung von INTERCONTAINER etwas Gutes für ihre eigene Zukunft geschaffen haben, auf lange Sicht ist ihnen vielfältiger Gewinn sicher.

## 2.2 Spezialisierte Unternehmen im nationalen Bereich

In mehreren europäischen Ländern hat der kombinierte Verkehr mit seinen verschiedenen Techniken und Organisationsformen schon eine ziemlich lange Tradition, obwohl die ersten Impulse für seine Entstehung und Fortentwicklung in erster Linie von Übersee kamen. In Frankreich beispielsweise wurde schon vor mehr als 30 Jahren, also gleich nach dem Kriege, eine Spezialfirma



fondiĝis speciala entrepreno NOVATRANS por kombinita vartrafiko fervojo/ŝoseo laŭ sistemo nomata „kangurulo“ (pro la poŝo en la planko de speciala fervojo vagono).

Tiun ekzemplon sekvis poste aliaj landoj ĉar ĝi montris bonajn rezultojn. Nun tiaj specialaj entreprenoj ekzistas en FR Germanio (Kombiverkehr KG), Svislando (Hupac), Belgio (TRW), Nederlando (Trailstar), Italio (Ferpac), Svedio (ASG). kaj aliaj landoj. Ekzistas ankaŭ Internacia unio de tiuj entreprenoj (UIRR).

Por kontenera trafiko ekzistas ankaŭ jam de longe entreprenoj en pluraj eŭropaj landoj. Ni menciuj ĉi tie nur kiel ekzemplon iujn la plej gravajn: Freightliner en Britio, CNC en Francio, Transfracht en Germanio FR, DDR-Cont en GDR, Mavtrans en Hungario, ĈSKD-Intrans en Ĉeĥoslovakio ktp. Tre ofte tiuj entreprenoj funkcias kiel „filinoj“ de naciaj fervojoj kiuj kutime disponigas grandan parton de fondkapitalo. Tiuj entreprenoj reprezentas la societon INTERCONTAINER en koncernaj landoj.

La rolo de specialaj naciaj entreprenoj por la kombinita trafiko ne ĉesas nepre sur la limoj de koncerna lando. Kombinita trafiko postulas longajn fervojajn distancojn kaj, do, laŭ sia naturo inklinas al internacieco. Krom tio, ĉiu organiza, teknika aŭ alia plibonigo en naciaj limoj nepre respeguliĝas samtempe ankaŭ sur la internacia nivelo. Tiuj entreprenoj posedas ankaŭ aliajn avantaĝojn kiuj devenas el ilia specialigo: pli profundan konon de la koncerna merkato kaj medio, koncentrigon de specialistoj, pli bonan utiligon de specialaj instalaĵoj ktp. Pro tio ili estas fondataj en ĉiam pli multaj landoj.

NOVATRANS für den kombinierten Verkehr Schiene/Straße nach dem sogenannten Kanguruh-System gegründet, so benannt wegen der taschenartigen Vertiefung im Boden des Spezialgüterwagens.

Diesem Beispiel folgten später andere Länder, als sich gute Ergebnisse abzeichneten. Derartige Unternehmen bestehen derzeit in der Bundesrepublik Deutschland (Kombiverkehr KG), in der Schweiz (Hupac), in Belgien (TRW), in den Niederlanden (Trailstar), in Italien (Ferpac), in Schweden (ASG) und in anderen Ländern. Es gibt sogar einen internationalen Dachverband (UIRR) solcher Unternehmen.

Auch für den Containerverkehr gibt es schon lange Spezialunternehmen in verschiedenen europäischen Ländern. Als Beispiele seien hier nur einige der wichtigsten genannt: Frighliner in Großbritannien, CNC in Frankreich, Transfracht in der Bundesrepublik Deutschland, DDR-Cont in der Deutschen Demokratischen Republik, Mavtrans in Ungarn, ĈSKD-Intrans in der Tschechoslowakei usw. Häufig arbeiten diese Unternehmen als „Töchter“ der Staatsbahnen, die gewöhnlich den größten Teil des Startkapitals zur Verfügung stellen. Diese Firmen vertreten auch die Gesellschaft INTERCONTAINER in den betreffenden Ländern.

Die Aufgaben der spezialisierten Unternehmen im nationalen Bereich enden nicht zwangsläufig an den Grenzen des betreffenden Landes. Der kombinierte Verkehr verlangt lange Bahnentfernungen, er tendiert also von Natur aus zur Internationalität. Andererseits spiegelt sich jede organisatorische oder technische Verbesserung im Nationalbereich zugleich auch auf dem internationalen Sektor wider. Schließlich verfügen solche Unternehmen noch über weitere Vorteile, die sich aus ihrer Spezialisierung ergeben: Sie verfügen über genaue Kenntnisse des Marktes und seiner Medien, über eine Konzentration von Spezialisten, über optimale Nutzungsmöglichkeiten der Spezialeinrichtungen usw. Deshalb werden sie auch in immer mehr Ländern gegründet.

La ŝipo enhavas 1370 m da trakoj kaj povas transporti ĝis 60 kvaraksajn vagonojn. La du ĉefmaŝinoj produktas  $2 \times 10.000$  ĉp (aŭ en novaj norm-unuoj  $2 \times 7355$  kW), ebligante la rapidecon de 20–21 nodoj. Por traveturi la 1000-kilometran distancon la ŝipo bezonas 30 horojn. La el- kaj enŝipigo de vagonoj en haveno postulas ĉ. 6 horojn. Tiel la pramŝipo povas alveni en ambaŭ terminalhavenoj ĉiun trian tagon. Por pligrandigi la kapaciton oni nun preparas plilongigon de la tuta pramo je 27 m; poste oni povos enŝipigi 75 vagonojn.

**La vagonstoko** de la Kompanio konsistas ĝis nun el ĉirkaŭ 500 kvaraksaj unuoj, je tri tipoj: tegmenta varvagono „Habis“ kun ŝoveblaj flankvandoj, du boĝioj, ŝarĝkapablo 52,5 tunoj; aperta varvagono „Laas“ aŭ kombinita vagonduopo, ekipita per kvar radaks-kompletoj, ŝarĝkapablo  $2 \times 27$  tunoj; aperta varvagono „SPS“ ekipita per du boĝioj, ŝarĝkapablo 56 tunoj.

Ĝis nun la kompanio ne konstruigis specialvagonojn, sed kunlaboris kun la germana Kompanio VTG (Vereinigte Tanklager- und Transportmittel GmbH), kiu disponigis al RAILSHIP diversitipajn cistern-vagonojn, permesantaj la ŝanĝon de boĝioj/radaks-kompletoj. Kelkfoje akceptiĝis al transporto ankaŭ termozolitaj Interfrigo-vagonoj kaj basplatform-vagonoj kun pezaj ŝarĝobjektoj.

**Transport-juro.** Tiu ĉi integrita transport-sistemo, kvankam funkcia normale inter du fervojaj stacioj, diferencas el jura kaj komerca vidpunktoj de normala fervojtransporto. La Internacia Konvencio CIM ne validas sur la finna kaj mara vojsekcioj, kio necesigas apartajn transportdokumentojn. Por la finna sekcio oni utiligas finnan enlandan frajtleteron, kaj por la mezeŭropa fervojdistanco laŭkaze internan germanan frajtleteron aŭ internacian CIM-frajtleteron. Por la mara linio oni ĉiam pretigas konosamenton, kaj la frajto kulkuliĝas aparte kiel kutime en martrafiko.

Innerhalb des Schiffes liegen 1370 m Gleis, darauf können bis zu 60 vierachsige Güterwagen verladen werden. Die beiden Hauptmaschinen leisten  $2 \times 10.000$  PS (oder in neuen SI-Einheiten  $2 \times 7355$  kW), was eine Fahrgeschwindigkeit von 20–21 Knoten ermöglicht. Die 1000 km-Strecke legt das Fährschiff in 30 Stunden zurück. Das Aus- und Einschiffen der Wagen im Hafen dauert ca. 6 Stunden. Demnach kann das Fährschiff jeden 3. Tag die beiden Endhäfen anlaufen. Zur Erhöhung der Kapazität wird zur Zeit die Verlängerung des ganzen Schiffes um 27 m vorbereitet; danach können 75 Wagen verladen werden.

**Der Wagenpark** des Unternehmens besteht z. Zt. aus ca. 500 vierachsigen Einheiten in drei verschiedenen Bauarten: gedeckte Güterwagen „Habis“ mit Schiebewänden und 2 Drehgestellen, Tragfähigkeit 52,5 t; offene Flachwagen „Laas“, gekuppelt als Zwillingswagen mit 4 Radsätzen, Tragfähigkeit  $2 \times 27$  t, sowie offene „SPS“-Flachwagen mit 2 Drehgestellen, Tragfähigkeit 56 t.

Spezialwagen hat das Unternehmen bisher nicht bauen lassen, es arbeitet jedoch mit der deutschen Firma VTG (Vereinigte Tanklager- und Transportmittel GmbH) zusammen, die für RAILSHIP verschiedene umspurbare Kesselwagen zur Verfügung stellte. In Einzelfällen wurden auch Interfrigo-Kühlwagen und Tiefladewagen zur Beförderung angenommen.

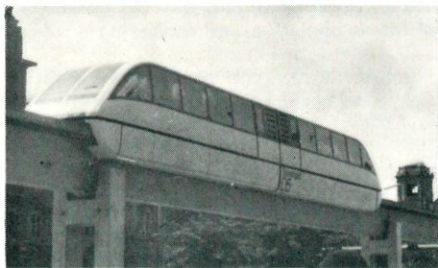
**Beförderungsrecht:** Obwohl das kombinierte Transportsystem RAILSHIP ganz normal zwischen zwei Bahnstationen betrieben wird, unterscheidet es sich nach juristischen wie nach kommerziellen Gesichtspunkten von gewöhnlichen Eisenbahntransporten. Das Internationale Übereinkommen CIM gilt weder auf den finnischen Bahnstrecken noch auf der Seestrecke, getrennte Beförderungspapiere sind deshalb erforderlich. Für die finnische Strecke wird ein finnischer Binnenfrachtbrief verwendet, für die mitteleuropäische Bahnstrecke je nachdem ein DB-Binnenfrachtbrief oder ein internationaler CIM-Frachtbrief. Für die Seestrecke wird immer ein Konossement erstellt, die Fracht wird, wie im Schiffsverkehr üblich, getrennt berechnet.



**Finkonstato.** Malgraŭ la ĝenerala stagnado en komerca aktiveco en Eŭropo, la funkciado de la pramŝipa linio kaj ĝia kunlaboro kun fervojoj dum la lastaj 4 jaroj sufiĉe bone evoluis kaj stabiligis. La transportitaj varokvantoj atingis lastjare ĉ. 7800 vagonojn kaj 280.000 tunoj da varoj.

**Sensacio dum la Internacia Trafikekspozicio (IVA) en Hamburgo:**

## Magnetglita trajno



Dum unu jardeko jam oni povis legi jen kaj jen pri estonteca relvoja tekniko: pri senrada glittrajno. En Germanio du projektoj estis konkure ellaboritaj. MBB (Messerschmitt-Bölkow-Blohm) prezentis dum Pasko 1971 publike sian prototipon de magnetglita trajno, kaj Krauss-Maffei sekvis per sia Transrapid 01 kelkajn monatojn poste. La teamo de Transrapid estis konstruinta esplorveturilon 11,7 m longan kaj 11 tunojn pezan, pelitan de linia elektromotoro, kiu povis dumveture ŝanĝi sian subportan sistemon de magnetglitado al aerigitado. Sen antaŭjuĝo oni volis provi, kiu el la du sistemoj havas pli da avantaĝoj. Tio rapide kaj klare evidentiĝis: la aerkuseno forkonsumis 50% de la energibezono, la magnetkuseno nur 3 ĝis 5%; ankaŭ la bruo estis konsiderinde pli granda ĉe aerkuseno.

Sub influo de la subvencianta esplorministerio la du konkurantoj komune daŭrigis siajn laborojn kaj la rezulton oni prezentis nun al la vizitantoj de la Internacia Trafikekspozicio en Hamburgo

**Schlußbemerkung.** In den vergangenen 4 Jahren hat sich der Betrieb der Fährlinie und ihre Zusammenarbeit mit den Eisenbahnen ziemlich gut entwickelt und stabilisiert, trotz der allgemeinen wirtschaftlichen Flaute. Das Frachtaufkommen erreichte im vergangenen Jahr ca. 7800 Wagen mit 280.000 t Gütern.

**(Deutsche Übersetzung:  
Gernot Ritterspach, ZVL Mainz)**

(8.6. – 1.7. 1979). Sur dupiedaj subtenfostoj 5 ĝis 8 m altaj etendiĝis la 908 m longa veturvojo, sur kiu glitis la 26 m longa, 13 tunojn peza motorvagono kun 68 sidlokoj, projektita por 400 km/h. Fortaj magnetoj en la relvojo tenas la veturilon en konstanta alteco de 10 mm. Domaĝe, ke dum la daŭro de la ekspozicio nur ĉirkaŭ 25 000 pasaĝeroj povis kunveturi. La najbarloĝantoj estis procesintaj kontraŭ la instalado de la nekonata teknikaĵo, ili timis esti ĝenataj per vigla kaj eble brua trafiko proksime antaŭ siaj fenestroj! La juĝistoj dekrete, ke Transrapid 05 rajtas nur kvarfoje veturi po horo de la 10a ĝis la 13a kaj de la 15a ĝis la 18a horo, kun maksimuma rapideco de 85 km/h. Ne tute konvinke efikas la konstato, ke magnetglita trajno ne faras pli da bruo ol sible startanta glisilo.

Jam en Majo 1979 la Federacia Ministro por esplorado kaj teknologio, d-ro Volker Hauff inaŭguris per simbola butonpremo la instalaĵon, sed per la veturilo, kiu estas duone trajno duone aviadilo, li nur povis veturi kelkajn metrojn en la stacio, ĉar li ĉeestis ekster la permesitaj funkcihoroj. La 8an de Junio la Federacia Prezidanto Walter Scheel ne nur malfermis la ekspozicion, sed li ankaŭ veturis kiel unua per la magnetglita Transrapid.

La 8an de Junio la Federacia Prezidanto Walter Scheel ne nur malfermis la ekspozicion, sed li ankaŭ veturis kiel unua per la magnetglita Transrapid. La estonto montros, kiugrade tiu „fulmo sen tondro“ povos fermi la breĉon inter fervojo kaj aviadilo, ĉar ankaŭ la rad-sur-rela fervofo pli kaj pli rapidiĝas ...

**Gernot Ritterspach**

La ŝipo enhavas 1370 m da trakoj kaj povas transporti ĝis 60 kvaraksajn vagonojn. La du ĉefmaŝinoj produktas  $2 \times 10.000$  ĉp (aŭ en novaj norm-unuoj  $2 \times 7355$  kW), ebligante la rapidecon de 20–21 nodoj. Por traveturi la 1000-kilometran distancon la ŝipo bezonas 30 horojn. La el- kaj enŝipigo de vagonoj en haveno postulas ĉ. 6 horojn. Tiel la pramŝipo povas alveni en ambaŭ terminalhavenojn ĉiun trian tagon. Por pligrandigi la kapaciton oni nun preparas plilongigon de la tuta pramo je 27 m; poste oni povos enŝipigi 75 vagonojn.

**La vagonstoko** de la Kompanio konsistas ĝis nun el ĉirkaŭ 500 kvaraksaj unuoj, je tri tipoj: tegmenta varvagono „Habis“ kun ŝoveblaj flankvandoj, du boĝioj, ŝarĝkapablo 52,5 tunoj; aperta varvagono „Laas“ aŭ kombinita vagonduopo, ekipita per kvar radaks-kompletoj, ŝarĝkapablo  $2 \times 27$  tunoj; aperta varvagono „SPS“ ekipita per du boĝioj, ŝarĝkapablo 56 tunoj.

Ĝis nun la kompanio ne konstruigis specialvagonojn, sed kunlaboris kun la germana Kompanio VTG (Vereinigte Tanklager- und Transportmittel GmbH), kiu disponigis al RAILSHIP diversitajn cistern-vagonojn, permesantajn la ŝanĝon de boĝioj/radaks-kompletoj. Kelkfoje akceptiĝis al transporto ankaŭ termozolitaj Interfrigo-vagonoj kaj basplatform-vagonoj kun pezaj ŝarĝobjektoj.

**Transport-juro.** Tiu ĉi integrita transport-sistemo, kvankam funkcia normale inter du fervojaj stacioj, diferencas el jura kaj komerca vidpunktoj de normala fervojtransporto. La Internacia Konvencio CIM ne validas sur la finna kaj mara vojsekcioj, kio necesigas apartajn transportdokumentojn. Por la finna sekcio oni utiligas finnan enlandan frajtleteron, kaj por la mezeŭropa fervojdistanco laŭkaze internan germanan frajtleteron aŭ internacian CIM-frajtleteron. Por la mara linio oni ĉiam pretigas konosamenton, kaj la frajto kulkuliĝas aparte kiel kutime en martrafiko.

Innerhalb des Schiffes liegen 1370 m Gleis, darauf können bis zu 60 vierachsige Güterwagen verladen werden. Die beiden Hauptmaschinen leisten  $2 \times 10.000$  PS (oder in neuen SI-Einheiten  $2 \times 7355$  kW), was eine Fahrgeschwindigkeit von 20–21 Knoten ermöglicht. Die 1000 km-Strecke legt das Fährschiff in 30 Stunden zurück. Das Aus- und Einschiffen der Wagen im Hafen dauert ca. 6 Stunden. Demnach kann das Fährschiff jeden 3. Tag die beiden Endhäfen anlaufen. Zur Erhöhung der Kapazität wird zur Zeit die Verlängerung des ganzen Schiffes um 27 m vorbereitet; danach können 75 Wagen verladen werden.

**Der Wagenpark** des Unternehmens besteht z. Zt. aus ca. 500 vierachsigen Einheiten in drei verschiedenen Bauarten: gedeckte Güterwagen „Habis“ mit Schiebewänden und 2 Drehgestellen, Tragfähigkeit 52,5 t; offene Flachwagen „Laas“, gekuppelt als Zwillingswagen mit 4 Radsätzen, Tragfähigkeit  $2 \times 27$  t, sowie offene „SPS“-Flachwagen mit 2 Drehgestellen, Tragfähigkeit 56 t.

Spezialwagen hat das Unternehmen bisher nicht bauen lassen, es arbeitet jedoch mit der deutschen Firma VTG (Vereinigte Tanklager- und Transportmittel GmbH) zusammen, die für RAILSHIP verschiedene umspurbare Kesselwagen zur Verfügung stellte. In Einzelfällen wurden auch Interfrigo-Kühlwagen und Tiefladewagen zur Beförderung angenommen.

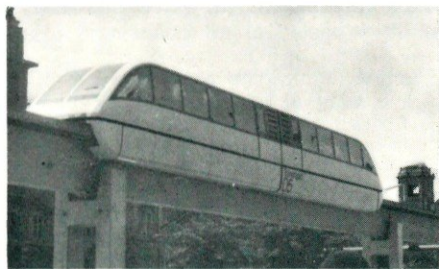
**Beförderungsrecht:** Obwohl das kombinierte Transportsystem RAILSHIP ganz normal zwischen zwei Bahnstationen betrieben wird, unterscheidet es sich nach juristischen wie nach kommerziellen Gesichtspunkten von gewöhnlichen Eisenbahntransporten. Das Internationale Übereinkommen CIM gilt weder auf den finnischen Bahnstrecken noch auf der Seestrecke, getrennte Beförderungspapiere sind deshalb erforderlich. Für die finnische Strecke wird ein finnischer Binnenfrachtbrief verwendet, für die mitteleuropäische Bahnstrecke je nachdem ein DB-Binnenfrachtbrief oder ein internationaler CIM-Frachtbrief. Für die Seestrecke wird immer ein Konossement erstellt, die Fracht wird, wie im Schiffsverkehr üblich, getrennt berechnet.



**Finkonstato.** Malgraŭ la ĝenerala stagnado en komerca aktiveco en Eŭropo, la funkciado de la pramŝipa linio kaj ĝia kunlaboro kun fervojoj dum la lastaj 4 jaroj sufiĉe bone evoluis kaj stabiligis. La transportitaj varokvantoj atingis lastjare ĉ. 7800 vagonojn kaj 280.000 tunoj da varoj.

**Sensacio dum la Internacia Trafikekspozicio (IVA) en Hamburgo:**

## Magnetglita trajno



Dum unu jardeko jam oni povis legi jen kaj jen pri estonteca relvoja tekniko: pri senrada glittrajno. En Germanio du projektoj estis konkure ellaboritaj. MBB (Messerschmitt-Bölkow-Blohm) prezentis dum Pasko 1971 publike sian prototipon de magnetglita trajno, kaj Krauss-Maffei sekvis per sia Transrapid 01 kelkajn monatojn poste. La teamo de Transrapid estis konstruinta esplorveturilon 11,7 m longan kaj 11 tunojn pezan, pelitan de linia elektromotoro, kiu povis dumvete ŝanĝi sian subportan sistemon de magnetglitado al aerigitado. Sen antaŭjuĝo oni volis provi, kiu el la du sistemoj havas pli da avantaĝoj. Tio rapide kaj klare evidentiĝis: la aerkuseno forkonsumis 50 % de la energibezono, la magnetkuseno nur 3 ĝis 5 %; ankaŭ la bruo estis konsiderinde pli granda ĉe aerkuseno.

Sub influo de la subvencianta esplorministerio la du konkurantoj komune daŭrigis siajn laborojn kaj la rezulton oni prezentis nun al la vizitantoj de la Internacia Trafikekspozicio en Hamburgo

**Schlussbemerkung.** In den vergangenen 4 Jahren hat sich der Betrieb der Fährlinie und ihre Zusammenarbeit mit den Eisenbahnen ziemlich gut entwickelt und stabilisiert, trotz der allgemeinen wirtschaftlichen Flaute. Das Frachtaufkommen erreichte im vergangenen Jahr ca. 7800 Wagen mit 280.000 t Gütern.

**(Deutsche Übersetzung: Gernot Ritterspach, ZVL Mainz)**

(8.6. – 1.7.1979). Sur dupiedaj subtenfostoj 5 ĝis 8 m altaj etendiĝis la 908 m longa veturvojo, sur kiu glitis la 26 m longa, 13 tunojn peza motorvagono kun 68 sidlokoj, projektita por 400 km/h. Fortaj magnetoj en la relvojo tenas la veturilon en konstanta alteco de 10 mm. Domaĝe, ke dum la daŭro de la ekspozicio nur ĉirkaŭ 25 000 pasaĝeroj povis kunveturi. La najbarloĝantoj estis procesintaj kontraŭ la instalado de la nekonata teknikaĵo, ili timis esti ĝenataj per vigla kaj eble brua trafiko proksime antaŭ siaj fenestroj! La juĝistoj dekrete, ke Transrapid 05 rajtas nur kvarfoje veturi po horo de la 10a ĝis la 13a kaj de la 15a ĝis la 18a horo, kun maksimuma rapideco de 85 km/h. Ne tute konvinke efikis la konstato, ke magnetglita trajno ne faras pli da bruo ol sible startanta glisilo.

Jam en Majo 1979 la Federacia Ministro por esplorado kaj teknologio, d-ro Volker Hauff inaŭguris per simbola butonpremo la instalaĵon, sed per la veturilo, kiu estas duone trajno duone aviadilo, li nur povis veturi kelkajn metrojn en la stacio, ĉar li ĉeestis ekster la permesitaj funkcihoroj. La 8an de Junio la Federacia Prezidanto Walter Scheel ne nur malfermis la ekspozicion, sed li ankaŭ veturis kiel unua per la magnetglita Transrapid.

La 8an de Junio la Federacia Prezidanto Walter Scheel ne nur malfermis la ekspozicion, sed li ankaŭ veturis kiel unua per la magnetglita Transrapid. La estonto montros, kiugrade tiu „fulmo sen tondro“ povos fermi la breĉon inter fervojo kaj aviadilo, ĉar ankaŭ la rad-sur-rela fervofo pli kaj pli rapidiĝas ...

**Gernot Ritterspach**

# El la grupoj

## Essen / Hannover:

### Majo-ekskurso

Estas jam tradicie, ke la Esperanto-Klubo(j) Münster kaj Osnabrück aranĝas majo-ekskursion. Ĉi-jare ni iomete hezitis pro la konstante malvarma vetero. Finfine ni forsendis nian migroprogramon por la 1a de Majo al proksimaj kaj malproksimaj Esperanto-amikoj kaj esperis majoveteron. Sed la vetero fariĝis eĉ vintra. Tamen renkontiĝis je la 1a de Majo en la stacidomo Lengerich (Westf.) 43 enterprenemaj inter 7 kaj 70 jaraj migrantoj. Kiam ni ekmarŝis monten al la Teutoburga Arbaro baldaŭ komencis ventegi, pluvi kaj neĝi. Tamen ni restis gajaj; krome ni konsolis nin, ke en la arbaro ni ja estos pli ŝirmitaj. Laŭ invito Sankta Petro promesis bonan veteron kaj subite la suno brilis! Ni marŝis, paŭzis por kanti, akompanitaj de gitaroj kaj buŝharmoniko, kaj finfine ni atingis herbejon en la arbaro. Tie helpantaj manoj rapide aranĝis piknikon. La apetito intertempe estis granda kaj en freŝa aero la varma supo, kafo, kuko kaj trinkaĵoj speciale bongustis. La gajno de la pikniko estas por la favoro de „Bona Espero“. Verŝajne ni restadis kaj „diboĉis“ iom tro longe. Nun Sankta Petro ne povis fermi pli longe la aperturojn de la ĉielo: Subite komencis pluvegi! Rapide ni ŝirmis nin per ombreloj kaj unu granda plastikaĵo — la etoso ne suferis. Baldaŭ ĉesis denove la malsekeco de supre. Nun estis ankaŭ tempo, por forlasi nian romantikan restadlokon, kaj ni marŝis reen al la stacio Lengerich. Tie en gastejo ni finis nian komunan tagon kontente en agrabla rondo.

## U. S.

## Essen / Dortmund:

Die Rheinisch-Westfälische Auslands-gesellschaft e.V. in Dortmund begrüßte am 4.4. die Chefdirektorin des japanischen Esperantoinstituts Yukio Isobe aus Tokio als Gast. Frau Isobe berichtete vor zahlreichen Besuchern über ihre

Heimat und ihre Tätigkeit für den Esperanto-Weltbund.

Am 9.4. unterrichtete unser Mitglied Günter Bartz im Rahmen eines Dia-Vortrags über den 30. Eisenbahner-Esperanto-Kongreß 1978 in Rom.

Mit Lichtbildern und Schallplatten brachte der polnische Gast, Frau Alicja Michiewicz, am 23.4. den Zuhörern ihre polnische Heimat näher. Frau Michiewicz studiert z. Zt. Esperantologie in Budapest.

Beide Veranstaltungen waren ebenfalls gut besucht.

**Frankfurt (M):** S-ano Kiefer, la komisiito por Esperanto en la fervoja distrikto Frankfurt, estis invitinta al regiona kunveno en Fulda. 27an de Majo 1979 venis tien respektinda nombro da GEFA-anoj kaj gastoj. Post prezento de la jarraporto kaj aktualaj informoj en la gastejo Waldschlößchen (arbarkasteleto) la fervora s-ano Kruse prezentis — kiel jam en diversaj aliaj en- kaj eksterlandaj lokoj — diapozitivajn pri sia lastjara restado en „Bona Espero“ (Brazilo). Certe la mono kolektita je la fino de la interesa prelego kunhelpos plenumi tiajn taskojn.

Post komuna manĝo oni vizitis la barokstilan kvartalon kaj eĉ grimpis la kastelan turon, de sur ĝi prezentis sin la urbo Fulda en somera sunbrilo. Per fervojo kaj aŭtobuso estis atingita la vespera celo: Wüstensachsen, idilia vilaĝo en la Rhön-montaro. Multaj rememoroj vigliĝis, kiam s-ano Barnickel montris filmon pri la neforgesebla IFEF-kongreso 1967 en Fulda. La sekvant matenon komenciĝis plurhora migrado tra la floranta naturo al la fama monto Wasserkuppe, la lulilo de la glisflugado. La migrado malsupren finiĝis en la ĉarma urbeto Gersfeld, kie la relaŭtobuso atendis la lacajn batalantojn iom malsekajn pro la dumtempa pluvo.



Entute ĉiuj estis kontentaj, dankon precipe al s-ano Lautenbach el Fulda, kiu estis modele organizinta la programon. Estus dezirinde, ke tia aranĝo ripetigos simile en la venonta jaro.

**W. B.**

### **Hannover / Bremen:**

#### **Maja ekskurso al Heiligenberg 12an de Majo 1979**

La vetero estis kontentiga — minimume ne pluvis! Kunvenis 29 gajaj migrantoj el la nienburga kaj bremena grupoj. Partoprenis ĝojiga nombro da junuloj!

Laŭ la moto: „Unue la plej pena laboro“ ni komencis per kafo kaj kuko — sed la emo migri baldaŭ forlogis nin. Sekvis vasta promenado tra la belega regiono.

Estis tre kontentiga entrepreno. Multaj membroj restis kune en la gastejo „Forsthaus Heiligenberg“ por travivi agrablan vesperon.

#### **23a GEFA-jarkunveno en Heilbronn 5a ĝis 7a de Oktobro 1979**

Niaj amikoj en Heilbronn prezentas tre varian programon en ĉarma urbo. Venu kaj partoprenu al tiu kunveno! Aliĝlimdato estas la 31a de Aŭgusto 1979.

### **Mitteilungen des Vorstandes**

Der Arbeitsausschuß Esperanto des BSW-Hauptvorstandes traf sich am 5. Mai mit den Bezirksbeauftragten und den Beauftragten für Sonderaufgaben zu einer Arbeitssitzung in Frankfurt/Main.

Der Beauftragte informierte über Ereignisse seit der vorjährigen Jahresversammlung und den Erfolg der Mitgliederwerbung. Mitglieder, Gruppen und Bezirke wurden aufgefordert, die Bemühungen fortzusetzen, interessierte Mitarbeiter für unsere Vereinigung zu gewinnen.

Die Tagesordnung und die Kongreßvorschläge — siehe IF 1 und 2/1979 — wurden eingehend besprochen.

Unsere Senioren sollen zu einem Treff im September d. J. nach Kassel eingeladen werden.

Die Vorbereitungen zur 23. Jahresversammlung in Heilbronn vom 5. — 7. 10. 1979 sind abgeschlossen. Die Anmeldevordrucke mit vorläufigem Programm wurden mit Bulteno 2/79 verteilt. Die Jahresversammlung 1980 wird vom 10. — 12. Oktober in Oberkirch (BD Karlsruhe) durchgeführt.

### **Veränderungen des Anschriftenverzeichnisses, Bulteno 1/1979**

Seite 8 — :

**Bba Hamburg:** BAR i.R. Lepke, Altonaer Bahnhofsplatz 2—4, 2000 Hamburg 50,

**Bba Hannover:** BBI Heimlich,

Bf 3040 Soltau/Han; Basa 949/816/386,

**Bba Nürnberg:** TBAR Röder, BD Nürnberg, Th 15; Basa 966/5724.

**GEFA-Sekretär:** (gültig ab 1. 9. 1979)

BAmtm a. D. Schrapp, Schmittingheide 17 d, 4400 Münster (Westf) poŝta telef. 02 51 / 31 58 47,

deĵorajn poŝtaĵojn al:

Bb-Schule 440 Münster (W).

Kollege Ritterspach hat die Aufgabe übernommen, für Werbung und Information eine Tonband-Dia-Reihe neu zu schaffen.

### **Für die neue DIA-Werbserie werden benötigt:**

#### **Farbdias oder Farbbilder guter Druckqualität folgender Motive:**

Nr.

- 4 Sitzung von Delegierten mit Kopfhörern (UNO / UNESCO / EG)
- 5 Treffen prominenter Politiker und Dolmetscher (evtl. in Kabinen)
- 6 Fluglotse im Tower oder Pilot im Cockpit
- 7 Internationale Eisenbahnerkonferenz
- 11 Überfüllter Strand
- 14 Kursteilnehmer mit Tafel
- 36 Ausländer als Gäste
- 37 Zu Gast bei Ausländern
- 38 Zusammenkunft einer E-Gruppe
- 41 Internationale Ferienwoche
- 42 Seniorentreffen
- 43 Pasporta Servo
- 52 Grafik: IFEF als einer der Fachverbände in UEA
- 53 Definition von UEA

**Beiträge und Ideen bitte an ZVL AA 5005 in Mainz, Ruf 954/5533**

### Das besondere Buch

Die Europa-Wahlen im Juni d. J. haben zur Schaffung eines Parlamentes geführt, das in der Europäischen Gemeinschaft vorläufig nur geringen Einfluß hat. Dieses Parlament wird aber nicht an dem Problem der sprachlichen Verständigung vorbeikommen. Das europäische Einigungswerk kann daher nur gelingen, wenn das innereuropäische Kommunikationsproblem befriedigend gelöst wird. Angesichts des bevorstehenden Beitritts Griechenlands, Spaniens und Portugals zur EG ist das Sprachenproblem in Europa noch dringender geworden. Seine Dringlichkeit in aller Schärfe bewußt zu machen und einen Weg zu seiner Lösung zu suchen, ist das Anliegen dieses Buches.

Sein Autor ist Richard Schulz, weit bekannt durch sein ebenfalls als Taschenbuch herausgekommenes Werk „Mein geliebtes Esperanto – Wege zum Verständnis und zur Praxis der internationalen Sprache“. Im Teil I. geht der Verfasser auf die sprachlichen Gegebenheiten in Europa ein und würdigt in einem kritischen Rückblick die Probleme bei der Überwindung der Sprachgrenzen bis zu den heutigen, der Öffentlichkeit weitgehend unbekanntem Auseinandersetzungen in der EG, beispielsweise um die Gestaltung eines künftigen einheitlichen Europa-Passes. Bei der Beurteilung, welche optimalen Anforderungen an eine künftige Europäische Hochsprache zu stellen sind, werden allein über 20 National- und Plansprachen vor dem Erscheinen des Esperanto und noch zwei Dutzend Hilfssprachen der nachfolgenden Jahrzehnte analysiert. Schulz macht es sich also nicht leicht, und er tritt auch den Beweis für alle seine Behauptungen an, die zu dem Schluß führen, daß nur Esperanto den Anforderungen einer Europäischen Hochsprache genügt.

Der Teil II. beschäftigt sich vornehmlich mit dem Stand des Esperanto in den einzelnen europäischen Ländern. Eine kleine Biographie soll Skeptiker auf die Vielfältigkeit und Lebendigkeit in der Esperanto-Literatur hinweisen.

Auch der Teil III. – Einführung in die Europäische Hochsprache – soll die immer wieder von Politikern, Philologen und Philosophen vorgebrachten Vorurteile abbauen. Es fehlt nicht an glücklichen Übersetzungsbeispielen. Recht einleuchtend sind auch Begründungen, weshalb beispielsweise für die Internationale Sprache diese oder jene Vor- und Nachsilben zur Wortbildung gewählt wurden, oder weshalb die auch von Esperantisten oft kritisierten Buchstaben mit Überzeichen unumgänglich sind.

Dem über jede Buchhandlung beziehbaren Taschenbuch bleibt nur zu wünschen, daß es weite Kreise all derer erreicht, die sich ernsthafte Gedanken über die Lösung des Verständigungsproblems machen.

**Richard Schulz: „Europäische Hochsprache oder Sprachimperialismus“, erschienen 1979 als aktuelles Taschenbuch mit 256 Seiten, kartoniert, bei Bleicher-Verlags-KG, D-7016 Gerlingen; ISBN 3-88350-000-3. Preis: 14,80 DM**

W. B.

---

La venonta IFES okazos la 26an de Januaro ĝis 2an de Februaro 1980 en Plan Val Gardena (Nord-Italio). Rekomendinda por ĉiuaĝuloj. Grava instigilo por ĝejnuloj. Legu la informojn en IF.

---

**Komuna ĝenerala jarkunveno FERN kaj BEFA**

okazos la 27an ĝis 28an de Oktobro en la naturamika domo „Aŭgust Reitsma-huis“ en Hoek van Holland. Detalojn ni ne ankoraŭ scias, sed baldaŭ ili sekvos en IF. Notu jam nun la daton.

---

**Redaktfino por n-ro 4/79 estas la 31.8.1979**