

BULTENO



de GERMANA ESPERANTA FERVOJISTA ASOCIO

Mitteilungsblatt der Vereinigung deutscher
Eisenbahner-Esperantisten im Bundesbahn-Sozialwerk

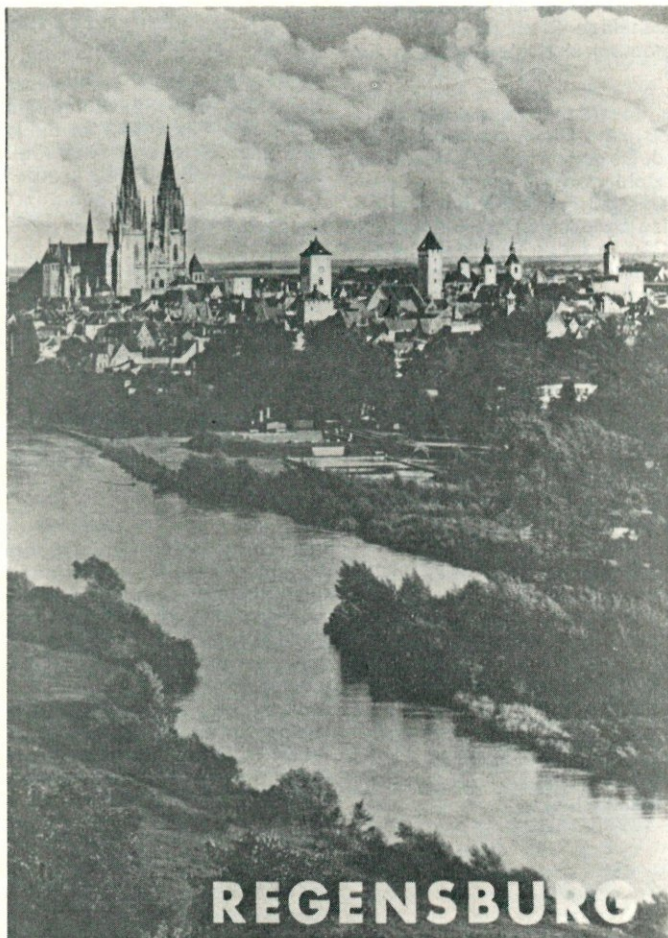
Fondita 1952

Numero 4

Septembro/Oktobro 1980



Nia 33a IFEF-Kongreso



REGENSBURG

15. - 21. Mai 1981

Der nächste IFEF-Kongreß in Regensburg

Eine einzigartige Gelegenheit für unsere GEFA-Mitglieder und überhaupt alle deutschen Kollegen, eine ganze Woche in internationaler Gemeinschaft zu weilen, was sonst immer nur in Verbindung mit einer Auslandsreise möglich ist. Eine einzigartige Gelegenheit auch, seine Sprachkenntnisse an den Mann (oder an die Frau) zu bringen und dabei interessante Tage und viel Schönes zu erleben. Denn das verspricht das abwechslungsreiche Programm, über das an anderer Stelle informiert wird, und mit dessen Vorbereitung das LKK sich schon seit Monaten beschäftigt. Dieses Programm, die malerische und geschäftige Stadt und ihre reizvolle Umgebung sind die Garanten für den Kongreß.

Beweisen wir unseren ausländischen Freunden, daß sie willkommen sind in unserem Land. Beweisen wir es, indem wir in großer Anzahl nach Regensburg kommen, in die Stadt, die mit ihren Preisen vergleichsweise bescheiden ist, und dort mit unseren Gästen diese Tage verbringen. Das ist auch deshalb zu empfehlen, weil im Herbst 1981 keine Jahresversammlung wie sonst üblich, sondern nur eine Arbeitstagung durchgeführt wird.

Bis dahin sind noch 7 Monate. Ein ganzes langes Winterhalbjahr steht zur Verfügung, um uns vorzubereiten auf dieses seltene Ereignis. Wer das Glück hat, einer örtlichen Gruppe anzugehören, der bitte seinen Gruppenleiter, daß in diesem Winter besonders zielbewußt der Kongreß angesteuert wird. Wer allein ist auf weiter Flur, der verschaffe sich einen Fernkurs

für Anfänger (erhältlich bei TBOS Retzlaff, Tb 47, 4300 BD Essen, Basa 944/5135) oder, falls kein Anfänger, leihe er sich Bücher in der reichhaltigen GEFA-Bücherei aus (über BAmtm Rösemann, Bf 52, 3000 BD Hannover, Basa 949/1470). Wer keinen Anmeldevordruck hat, fordere ihn bei der Kongreßanschrift an:
33a IFEF-Kongreso, Wiener Str. 121, 6000 Frankfurt/Main 70.

Der niedrige Anmeldepreis gilt bis 31.1.81. Diese Möglichkeit sollte man sich nicht entgehen lassen. Angehörige aus derselben Familie zahlen nur die Hälfte. Und selbstverständlich sind Nichteisenbahner ebenfalls willkommen.

Zum dritten Male sind wir Deutschen an der Reihe, den IFEF-Kongreß auszurichten (1952 in Lindau, 1967 in Fulda). Es soll uns eine Ehre und eine Freude sein, ihn zu einem vollen Erfolg werden zu lassen. Das LKK tut, was es kann. Es bittet darum: Tun Sie es auch! **LKK Regensburg**

Kongreßadresse (bis 30. April 1981)

33a IFEF-Kongreso
Wiener Straße 121
D-6000 Frankfurt (M) 70
Tel. (06 11) 65 73 65

Kongreßgebäude

Kolpinghaus St. Erhard
Adolph-Kolping-Str. 1
D-8400 Regensburg Tel. (09 41) 55 800

Anmeldung

Mitglieder der Vereinigung deutscher Eisenbahner-Esperantisten erhalten Anmeldeformulare bei ihren Bezirksbeauftragten. Sonstige Interessenten wenden sich an die oben angegebene Kongreßanschrift. Der ausgefüllte Vordruck wird an die Kongreßanschrift übersandt und gleichzeitig mindestens der Kongreßbeitrag an den Kassierer überwiesen. Seine Anschrift und sein Konto:
Wilhelm Grass, Sonderkonto Sachsenstr. 7,
D-8620 Lichtenfels, Postscheckkonto
240 001-855, Postscheckamt Nürnberg,
Bankleitzahl 760 100 85.

Die Anmeldung wird bestätigt und eine Kongreßkarte beigelegt, gegen deren Vorlage die Kongreßpapiere nach der Ankunft in Regensburg ausgehändigt werden.



Regensburg 15. — 21. 5. 1981

Kongreßbeitrag

Bis zum 31. Januar 1981 (Geldeingang) gelten folgende Kongreßbeiträge:

GEFA/IFEF-Mitglieder	62,00 DM
(Aktive Bedienstete, Pensionäre, Rentner)	
Familienangehörige, Jugendliche	31,00 DM
Sonstige Kongreßteilnehmer	75,00 DM
Sympatisanten	20,00 DM

(Sie erhalten das Kongreßmaterial)

Vom 1. Februar 1981 an sind erhöhte Kongreßbeiträge zu zahlen. Sie betragen 92,00 DM (für Aktive usw.), 46,00 DM (für Familienangehörige usw.), 99,00 DM (für Sonstige) und 20,00 DM (für Symp.)

Unterbringung

Mit der Anmeldung zum Kongreß wird auch die gewünschte Unterkunft bestellt, die das Verkehrsamt der Stadt Regensburg den Kongreßteilnehmern direkt bestätigt. Je Bett und Nacht einschließlich Frühstück und Bedienung gelten etwa folgende Preise:

- in Gasthäusern (ohne eigene Dusche) bis 24,00 DM
- in Pensionen und Hotels 2. Kategorie 24,00 bis 40,00 DM
1. Kategorie 40,00 bis 55,00 DM

Mahlzeiten

Im Kongreßgebäude können gemeinschaftliche Mahlzeiten eingenommen werden. Essensgutscheine sind am Kongreßschalter erhältlich.

Ausflüge

Ausflüge werden mit der Anmeldung bestellt und spätestens nach Eintreffen im Kongreßgebäude bezahlt. Bestellungen während der Kongreßwoche wird entprochen, soweit noch Bus- und Schiffsplätze verfügbar sind.

Es werden angeboten:

- Busausflug nach Falkenstein im Bayrischen Wald über die Ruhmeshalle Walhalla einschl. Kaffee und Kuchen 16,00 DM
- Busausflug nach der Dreiflüssestadt Passau mit Schiffsrundfahrt einschl. Mahlzeit 38,00 DM
- Busausflug nach der Donaustadt Kelheim mit Schiffsfahrt zum Kloster Weltenburg einschl. Mahlzeit 25,00 DM

Sonstiges

Mit den Kongreßpapieren wird auch das Kongreßabzeichen ausgegeben. Es enthält neben dem Kongreßemblem den Familiennamen, die Kurzbezeichnung des Herkunftslandes (D=Bundesrepublik Deutschland) sowie die Kongreßnummer. Mit diesem an die Person gebundenen Kongreßabzeichen können alle öffentlichen Arbeitssitzungen sowie die Veranstaltungen des Beiprogramms besucht werden, z. B. Konzert, Zauberaud, Bunter Abend, Ball. Personen, die am Kongreß nur an einzelnen Tagen teilnehmen können, lösen im Kongreßbüro gebührenpflichtige Tageskarten, die zum Besuch bestimmter Veranstaltungen unerlässlich sind.

Sprachunterricht und -prüfungen

Wiederum wird kostenlos Sprachunterricht nach der direkten Methode angeboten, voraussichtlich für Anfänger und Fortgeschrittene. Interessenten aus dem deutschsprachigen Raum können während des Kongresses die Sprachprüfung für Esperanto ablegen. Baldige Anmeldungen werden erbeten an Herrn Fritz Lautenbach, Abtstor 21, D-6400 Fulda oder als EDS an BAR Lautenbach, II, 6400 Bf Fulda.

Örtliches Kongreßkomitee für den 33. IFEF-Kongreß

Achtung, wichtige Korrektur!

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

Der entsprechende Hinweis in IF 3/80 (letzte Seite) ist unrichtig und wird wie folgt geändert:

Zu diesem Kongreß gibt GEFA schöne mehrfarbige Klebmarken heraus. 1 Bogen mit 9 Marken kostet 1 DM plus Inlandsdrucksachenporto 0,40 DM bis zu 2 Bogen. Bei 5 Bogen beträgt das Porto 0,60 DM und darüber hinaus 0,80 DM.

Bestellungen nimmt entgegen: Johann Müller, Zweigstr. 2, 8620 Lichtenfels oder EDS: BHS a. D. J. Müller, 8620 Bf Lichtenfels. Vorauszahlung mit dem Vermerk „für Klebmarken“ auf Postscheckkonto Nürnberg 1600 26–855 (J. Müller) erbeten.

**24. Jahresversammlung in Oberkirch
vom 10. — 12. 10. 1980
— 70 Jahre GEFA —**

Wenn Sie sich bis zum 31. 8. 1980 zu unserer Jubiläums-Jahresversammlung angemeldet haben, wird Ihnen die Hotelbestätigung durch das Verkehrsamt der Stadt Oberkirch zugegangen sein. Sollten dies nicht geschehen sein, wenden Sie sich bitte umgehend an den Bezirksbeauftragten Karl Bernhard, Sauerbruchstraße 8, 6700 Ludwigshafen, Tel.: 06 21 / 51 07 82 oder an seine Dienstanschrift: BOS Karl Bernhard, Bf 6800 Mannheim Hbf.

Weltsprache Englisch?

Man hört gelegentlich die Meinung, die Frage einer Weltsprache sei bereits gelöst, denn das Englische nehme diese Stellung ein. Tatsächlich spielt das Englische eine erhebliche Rolle bei den internationalen Beziehungen, und es hätte auch Aussichten, zu einer allgemein verwendeten Welthilfssprache zu werden, gäbe es keine Rivalitäten und Eifersüchte bei anderen Völkern. Diese würden den Engländern und Amerikanern einen solchen Vorsprung nicht gönnen. Die Zahl sogenannter „offizieller Sprachen“ und sogenannter „Arbeitssprachen“ bei den internationalen Organisationen ist im Steigen begriffen, was allen praktischen Überlegungen widerspricht. Ausschlaggebend ist aber das nationale Prestigebedürfnis.

Sehr aufschlußreich für die heutige Lage ist das wörtliche Protokoll der Unesco-Konferenz in Nairobi aus dem Jahre 1976, das in einer Publikation der Universala Esperanto-Asocio „UN kaj ni“ soeben ausgewertet worden ist. Daraus geht hervor, daß sich die sechs Arbeitssprachen folgendermaßen verteilen. 94 Delegierte sprachen Englisch, 18 Arabisch, 9 Chinesisch, 107 Französisch, 27 Spanisch, 16 Russisch. In Prozenten umgerechnet heißt dies 34,7 % Englisch, 6,6 % Arabisch, 3,3 % Chinesisch, 39,5 % Französisch, 10,0 % Spanisch, 5,9 % Russisch. Bemerkenswert ist die starke Stellung des Französischen, das in den letzten Jahrzehnten eher an Boden verloren hat. Das Sprachenbabel in internationalen Organisationen ist eine bedauerliche Sache und verrät einmal mehr, daß die Lösung nur über eine neutrale internationale Sprache führen wird.

Falls Sie sich erst jetzt zur Anmeldung entschließen können, setzen Sie sich bitte ebenfalls mit Herrn Bernhard in Verbindung. Er wird versuchen, Ihre Unterbringung noch zu ermöglichen.

Wir empfehlen die Teilnahme an der Sprachprüfung, die vor der GEFA-Prüfungskommission am 11. und 12. 10. 80 abgelegt werden kann. Falls noch nicht geschehen, melden Sie sich sofort bei BAR Lautenbach, Bf 6400 Fulda; Basa 957/822/120.

Präsidentenwechsel bei der Schweizer Esperanto-Gesellschaft

An ihrer Generalversammlung in Basel hat die Schweizer Esperanto-Gesellschaft als Nachfolger des zurückgetretenen Istvan Morocz, Zürich, den Winterthurer Dr. Arthur Baur, als Chefredaktor, gewählt. Zum Ehrenmitglied wurde Kurt Greuter, Giubiasco, langjähriger IFEF-ĉefkomitatano, ernannt, dem als Präsident des Organisationskomiteés des 64. Esperanto-Weltkongresses in Luzern 1979 das Hauptverdienst für die glänzende Durchführung dieses Kongresses zukommt.

Fervojaj novaĵoj

Ferio-ekspreso

La turismo internacia (TUI) kuraĝis lanĉi en printempo 1980 novan fervojveturilon „vojaĝvagono“, kies kupeoj disponigas dumtage 5 unuopajn remburseĝojn, dumnokte 4 kuŝlokojn. Po dek el tiuj vagonoj konsistigas kompletan trajnon, kun renkontvagono en la mezo. Senbruaĵ diskobremoj garantias minimuman skuadon, la klimatizan instalaĵojn subtenas reflektkovraĵo sur la fenestroj por reteni la varmon dum somero ekstere, dum vintro interne. Entrajniĝinte tra pneŭmatike malfermiĝanta larĝa pordo, oni spertas agrablan surprizon pro la komforto de la kupeoj: genuoj ne ĝenas genuojn najbarajn, ĉar unuflanke estas tri, aliflanke nur du sidlokoj. Ĉefenestre plialtigita infanseĝeto, ĉeporde malgrandaj ŝloseblaj tresorujoj.

Sub la sidlokoj estas sufiĉe da spaco por valizoj, la grandan ujon por forĵetaĵoj oni povas malpleniĝi de la koridoro. Ĉiun dorsapogilon de la sidlokoj oni povas unuope klapi malsupren kaj ĝi fariĝas tablo. Tutfacile oni transformas la sidlokojn

al kuŝlokoj duetaĝaj ambaŭflanke Transverse super la pordo, koridorflanke, troviĝas kvina rezerva kuŝloko; por infano, aŭ se iu dumtage volas dormeti . . . La ŝtupetaro por ĝin atingi troviĝas lokon malantaŭ klapo de la koridora plafono.



Jen la nova ferio-ekspreso de TUI. Ĉiu kupeo disponas pri 5 remburseĝoj, 1 infanseĝeto apud la fenestro, 4 kuŝlokoj dumnokte plus rezerva/infana kuŝloko. Por enfermi valoraĵojn ĉiu pasaĝero havas sian ŝloseblan trezorujon.

Ne mankas utilaj elektraj instalaĵoj. La dumtagaj legolampoj fariĝas superlitaj lumigiloj dumnokte. Apud la ŝaltilo estas kontakto por elektra razilo, vokbutono por la vagondeĵoranto, kaj muzikregulilo. La laŭtparolila sistemo estas dukanala, oni do povas mallaŭtigi la muzikon aŭ klarigojn pri la pejzaĝo ĝis neaŭdebleco, sed komunikoj de la vojaĝgvidanto aŭ de la lokomotivestro restos aŭdeblaj.

Anstataŭ kvarope oni povas vojaĝi ankaŭ duope! Ĉiu ferioekspresa vagono disponas pri dek „normalaj“ kupeoj kaj unu „luksa“ kupeo por du personoj kun lavkajuto malantaŭ ligna klapvando kaj kun granda

spiegulo, akvoglasoj, tualettukoj, littapiŝeto ktp. Kelkajn paŝojn poste oni atingas du necesejojn kaj unu lavejon kun varma kaj malvarma akvo, sapo, papertukoj, kartonaj trinkujoj. Sekureca elirejo vid-al-vide.

En la alia vagonfino la deĵoranto havas sian ejon kun kafaŭtomato, fridujo, skribtablo, seĝo, bretaro por stapli tinkaĵojn, tolaĵojn kaj kovrilojn (el lamohara lano!), ŝlosebla ŝranketo kun 11 fakoj por sekure konservi la pasportojn de la pasaĝeroj.

Supre li havas kuŝlokajn kaj vicon da lumbutonoj, kiuj indikas la vokojn de pasaĝeroj el la propra vagono aŭ el iu ajn vagono de la trajno; tio faciligas noktan gardadon.

Koro kaj cerbo de la trajno estas la renkont-vagono en la mezo. „Treff“ oni legas ekstere sub la ruĝa kolorbendo kadre de oraj strioj. Jen telefonĉelo por la publiko, kaj la telekomunika centralo, kiu multe similas al aviadila stirejo. En la vagoninterno regas atmosfero de nobla hotelo. Nerekta lumigo el bizarforma „ĉielo“, po tri turnofoteletoj ĉirkaŭ ok malgrandaj tabloj, longa starbufedo kie vendiĝas ĉiuspecaj trinkaĵoj, eĉ barelbiero. La apuda kiosko ofertas gazetojn, magazinojn, poŝlibrojn, memoraĵojn, gvidlibrojn kaj migradmapojn, precipe pri la celregiono de la trajno, tualetartiklojn, freŝigviŝilojn, vindotukojn. Du videoaparatoj ebligas prezentadon de filmoj, projekci-ekrano por dispozitivoj ankaŭ disponeblas. La vojaĝgvidantoj tiel volas antaŭinformi la pasaĝerojn pri la feria celo, aŭ reveture ĝuigi ilin per agrablaj rememoroj. Ankaŭ la infanoj ne sentu enuon: fabelaj kaj trukdesegnaj filmoj atendas ilin, eĉ rakontado de fabeloj kaj komuna kolorpentrado estas planitaj, same kiel konkursoj por ŝakludantoj kaj skatamikoj. La ludiloj estas prunte haveblaj. Ĉion ĉi oni anoncos per la laŭtparoliloj.

Ferveje vojaĝi al sia ferioloko fariĝis denove alloga. Kiam Tourapa en 1952 ofertis unuafoje dumnoktan feriovojaĝon al Ruppolding kun hamakoj en la kupeo, tio estis avangarda paŝo. Sekvis post nelonge la kuŝvagonoj kun po 6 kuŝlokoj en la kupeo, la V-kupeo kun rulvando dividebla dumnokte por dufoje tri pasaĝeroj.

La nova ferio-ekspreso estas la konsekvenco daŭrigo, ĝi ja ofertas pli ol nur vojaĝi . . .

Ritt

Nekrologo

D-ro Wilhelm Lang mortis

Kiu ne konis lin, la ĝentilan, ĉarman partopreninton en multaj IFEF-kongresoj, la vizitinton de la germanaj jarkunvenoj kaj laste de la emeritulaj renkontiĝoj? Li forlasis tiun mondon la 18an de Julio 1980, neatendite, de unu tago al la alia. Post korinfarkto, kiun li suferis antaŭ 5 jaroj, li sentis sin denove sufiĉe sana, kaj dum la tago antaŭ sia morto eĉ laboris en sia ĝardeno. Nova, abrupta korinfarkto finis lian vivon. Li atingis aĝon de 69 jaroj.



Dejore d-ro Lang dum multaj jaroj estris la kontroloficejon de la direkcio Frankfurt/Main. Laŭ propra deklaro li en 1952 esperantistiĝis, sed li kuraĝis jam en 1953 transpreni la oficon de la komisiito por la BSW-distrikto Frankfurt. 22 jarojn li servis en tiu funkcio. Tiel li ankaŭ organizis la jarkunvenon en Darmstadt en 1970. Dum jaroj li krome kunlaboris en la GEFA-estraro kaj valore kontribuis per siaj konsiloj al ties laboro. Ek de 1961 li transprenis la funkcion de komisararo en nia ekzamenkomisiono, kiun li gvidis kelkajn jarojn. Krome li gvidis kursojn kaj zorgis, ke en Frankfurt povis esti aranĝitaj Zamenhof-vesperoj, karnavalaj kaj aliaj distraĵoj.

La persono de d-ro Lang ne estas forpensebla el la postmilita historio de GEFA. Hodiaŭ nur restas diri dankon al li, kiu ne plu povas aŭdi tiun dankon. La nuna distriktkomisiito de Frankfurt/M, Egon Kiefer kun aliaj membroj ĉeestis dum la funebra ceremonio, nome de GEFA honoris la mortinton per florkrono kaj kondolencis al la familio. En d-ro Wilhelm Lang ni perdas kamaradon, kiu preskaŭ kvaronan jarcenton iris kun ni la malfacilan vojon de la fervojista Esperanto-movado. Ni ne forgesos lin.

Gießner
prezidanto de GEFA

El la grupoj

Frankfurt. Por la 5a de Junio la fervojista grupo de Frankfurt kune kun la loka Esperanto-societo invitis al migrado en la Antaŭan Taunus-montaron. Guste je tiu tago la vetero estis mirinde bela. Egon kaj Hanni Kiefer, la iniciatintoj de la entrepreno, atendis antaŭ la stacidomo Weißkirchen la kuraĝulojn. Entute estis 10 fervojistoj kaj „normalaj“ homoj, kiuj kolektiĝis iom post iom kaj 8 fine ekmarŝis sub lerta gvidado de Egon Kiefer. La vojo kondukis laŭrande de florantaj grenkampoj, de rapobetaroj kaj de ŝus tranĉitaj herbejoj. Volonte jen kaj

jen ni faris mallongan paŭzon por aŭskulti la diversajn topografiajn klarigojn kaj aliajn sciindaĵojn de s-ro Kiefer, por ĉerpi plenspire bonegan aeron kaj ĝoji pri la festotaga trankvileco. La suno intertempe tiel forte aktivis, ke la malgranda grupo sopiris la proksiman arbaron. Gustatempe por tagmanĝi ni atingis la restoracion „Stift Altkönig“ kaj post konvena ripozo kun plenaj stomakoj ni rekomencis forigi la ŝus konsumitajn kaloriojn. Egon Kiefer kondukis nin nun alian sed same belan vojon al Steinbach, rekte al sia ĝardeno, kie post forlavo de la ŝvito la lacaj batalantoj falis sur la jam vice starantajn ĝardenseĝojn.

Sinjorino Kiefer estis ĉarma gastigantino, dorlotis nin per kuko, kafo kaj mem farita jogurto, dum la edzo pretigis bareleton da biero, ofertis vinon, pomvinon, mineralan akvon kaj limonadon. La posttagmezo tiel pasis ege agrable for de domoj enmeze de florantaj ĝardenoj en amika etoso. Kulmina finpunkto de la tago estis la vespera grilado de kolbasoj, porkaĵoj kaj terpomoj spicitaj per ĵus el la tero tiritaj freŝaj aĵoj . . .

Supozeble ni sidus ankoraŭ hodiaŭ en tiu idilia oazo, se Hanni Kiefer ne en prava sindefendo propramane estus ŝoforinta nin al la antaŭlasta trajno direkte al Frankfurt. Por mildigi la adiaŭon ĉiu ino donace ricevis belan longtigan rozon. Koran dankon karaj gesinjoroj Kiefer por tiu eksterordinara tago!

Elisabeth Ritterspach

Fervojaj novaĵoj

Valizo restis sur la kajo!

La vojaĝanto, kies celo estis Alsfeld, sidis en IC-trajno, kiu interligas Basel kun Bremen. Li sin amuzis. Vigla, petolema, ŝercema societo zorgis por distra, tempo-pasiga vojaĝo. Kvazaŭ flugante pasis la veturado ĝis Karlsruhe, kie la vigluloj forlasis same rapide kiel kirle la kupeon. Kiam ili donis siajn pakaĵojn tra la kupeo-fenestro, tio okazis, kvazaŭ malfiksis sin de la trajno kirlovento.

Denove la trajno estis survoje al Frankfurt, kiam sole en la kupeo lasita virino konstatis, ke tiu kirlo-vento ankaŭ blovis ŝian kofron sur la kajon. La rapideco kaj la klopodemo de la foriro, certe ne malbona kaŭzis, ke oni ankaŭ forprenis ŝian valizon. Timigite kaj konsternite la vojaĝantino turnis sin al la trajnestro. Kaj li fakte ne nur sciis konsoli, sed efike helpis. Pere de trajnradiofono li informis la lokomotivestron, kiu siaflanke havas eblecon- dum la veturado kontakti aliajn staciojn. Li alarmvokis returne al Karlsruhe — kaj tio ne estis vane.

En Karlsruhe oni intertempe trovis sur la kajo ŝajne senmastran valizon kaj gardis ĝin. Oni devis kredi, ke ĝi estis senmastra, ĉar mankis indikilo kun nomo kaj adreso. Sed fakte temis pri la serĉata objekto. Ekde la celloko Alsfeld la vojaĝantino poste petis la alsendon de la kofro.

Atentemaj fervojisto-okuloj kaj moderna tekniko ebligis tion.

Kion spertis la vojaĝantino certe ankaŭ por aliaj estas instrua lekcio: utilas fiksi je la kofro alpendaĵon kun adreso.

El gazeto „Wir“ Majo 1980
tradukis E. Kruse

Malfruiĝo de trajno

Pasaĝero atendas trajnon en la stacidomo, sed la trajno malfruiĝas iomete. La pasaĝero malpacientiĝas kaj ĉagrenas sin ture. Fine li iras al la kajoĉefo kaj grumbas: „Via horaro estas tute malfidinda.“ La kajoĉefo petas lin montri lian bileton; rigardante tiun li diras: „Ne ĉagrenu kaj ne timu, via bileto validas 4 tagojn.“

trad.: Jocham

Argentino:

La fervoja reto moderniĝas — oni planas IC-reton

La Internacia Banko por Rekonstruo kaj Evoluo (BIRO) donis al argentinaj fervojoj prunt-monon de naŭdek-ses milionoj de usonaj dolaroj por financi la unuan parton de la kvin-jara plano por la modernigo de la fervoja reto. Oni celas reton de ĉefaj kaj malĉefaj linioj, tridek-mil kilometrojn longan, konektantan ĉiujn gravajn centrojn de la lando.

Belgio:

Du novaj stacioj

La Belgaj Ŝtataj Fervojoj (SNCB) ekfunkciigos antaŭ nelonge du novajn stacidomojn. Estas la stacioj Roeselaere inter Courtaix kaj Brugge en okcidenta Flandrio kaj Huy-Nord en la provinco Liège, situanta sur la linio Kolonoj - Parizo. Tiuj modernaj stacioj altgrade kunigas la privatajn kaj publikajn trafikojn. Estas tie aŭtomobil- kaj biciklo-parkadejoj kaj ankaŭ buso-kajoj. Planante tiujn staciojn oni zorgis pri bonaj ebloj de transiro de unu trafikilo al alia.

Danlando:

Tri novaj pramo-ŝipoj

La Danaj Ŝtataj Fervojoj (DSB) konstruigas tri novajn pramo-ŝipojn, kiuj trafiku sur „Granda Belto“ inter la urboj Nyborg kaj Korsør. La unua ŝipo jam ekkonstruiĝis en ŝip-farejo en Helsingør. Estas nova tipo de dek-unu-mil tunoj, havonta moveblajn

ferdekojn. Tio ebligas la transporton de ĉiuspecaj rel- kaj strat-veturiloj. Ĉiu pramo enhavas 490 metrojn da trakoj. Oni planas liveri la lastan el la ŝipoj ĝis 1985.

Francio:

Elektrizado antaŭenigata

La elektrizita fervoj-linia reto de la SNCF (nacia societo de la francaj fervojoj) ampleksas naŭmil kvincent okdek-sep kilometrojn, tio estas 27,7 % de la totala reto. Sur ĝi nuntempe moviĝas 75 % de la persona trafiko kaj preskaŭ 80 % de la var-trafiko. Dum pluraj jaroj tio preskaŭ ne ŝanĝiĝis. Sed nun la energio-krizo kaŭzis reviviĝon de la politiko pri elektrizado. Dum tiuj ĉi tagoj estas finiĝantaj la laboroj por la elektrizado de la fervoja linio dekstre de la rivero Rhône kaj oni volas akceli la elektrizadolaborojn sur la linio Bordeaux – Montaban tiagrade, ke la ekigo de la elektra trafiko povos okazi jam komence de 1981. Tiam la urboj ĉe la suda parto de la franca atlantika mar-bordo kaj la sud-okcidenta parto de Francio estos ligitaj kun Barcelono, Marselo kaj Italio per granda elektrizita fervoj-linio, kiu priservos grandan parton de la mediteranea mar-bordo en tiu regiono.

Pollando:

Fervoj-linio malĉefa fariĝos ĉefa

La Polaj Ŝtataj Fervojoj antaŭ nelonge ekmodernigis la malĉefan fervoj-linion Gniezno – Naklo – Chojnice – Tezew. Per plibonigo de trako-arkoj, du-trakigo kaj aliformigo de la stacioj tiu interligo estiĝu parto de nova ĉeflinio, la tiel nomata „Gniezno - magistralo, kiu interligu Silezion kaj la regionon ĉe la Balta Maro. Oni planas, pli poste ankaŭ elektrizi tiun linion kaj ekipi ĝin per aŭtomata blok-sistemo.

Svislando:

Novaj klimatizitaj kuŝ-vagonoj

La Svisaj Federaciaj Fervojoj pasint-jare ektrafikigis dudek novajn kuŝ-vagonojn laŭ EUROFIMA-standardo, kun FIAT-boĝioj. Ĉiu el la kuŝ-vagonoj havas dek kupeojn kun po ses kuŝ- resp. sid-lokoj.

Svedio:

Jam ducent novaj tiristor-lokomotivoj

La Svedaj Ŝtataj Fervojoj nun disponas pri ducent modernaj tiristor-lokomotivoj. Pro

tio dum la venontaj dek jaroj oni volas malfunkciigi ducent-kvindek aĝajn lokomotivojn. Sed samtempe la Svedaj Ŝtataj Fervojoj intencas havigi al si almenaŭ cent-sepdek pliajn elektro-lokomotivojn kaj kvardek dizelo-lokomotivojn.

El: Blickpunkt
Esperantigis M. Retzlaff

Soveta Unio:

De Leningrado al Moskvo per rapidaj trajnoj

Kun rapido de 200 km/h veturis antaŭ nelonge elektro-trajno el la konstru-serio ER 020 de Leningrado al Moskvo. Tio estis ĝia unua laŭ-horara veturo. La trajno estas plene klimatizita, la pasaĝer-vagonoj estas ekipitaj per komfortaj remburitaj seĝoj, kiuj estas ali-direkteblaj laŭ la veturdirekto. La vagonoj estas faritaj el aluminio, ili estas senpuŝaj kaj senvibraĵ kaj pezas nur 4,5 tunojn. La stirado de la trajno estas altgrade aŭtomatizita. La motoroj akcelas ĝin en kvar ĝis kvin minutoj al ĝia plej alta rapido de ducent kilometroj hore. Novaj elektraj bremsoj ebligas malgraŭ alta rapideco la mal-akcelon en malpli longa tempo ol ĝis nun. Por la ekfunkciigo de tiuj novaj rapidaj trajnoj la trakoj de la linio Moskvo – Leningrado estis komplete renovigendaj. Kaj samtempe mallarĝaj kurboj estis rektigendaj kaj sam-nivelaj kruciĝoj kun aŭtomobil-ŝoseoj estis anstataŭigendaj per pontoj.

Plej longa tunelo en okcidenta BAM-traksekcio

Sur orienta parto de la nova Bajkal-Amur-Magistralo (BAM), la 500 kilometrojn longa linio inter Urgal kaj Beroyozovy, jam antaŭ nelonge estis enservigataj la unuaj pasaĝertrajnoj. La konstrulaboroj en okcidenta etapo de BAM, kie nuntempe ekestas la plej longa tunelo de la UdSSR, iras flue antaŭen. Tiu tunelo longos 15 kilometrojn kaj troviĝas proksimume en la mezo de la 3145 km longa Bajkal-Amur-Ĉeflinio, kies konstruo antaŭvideble finiĝos en 1982.

El: Blickpunkt
Esperantigis Fritz Busse

Redaktfino por n-ro 5/80 estas la 10.11.80

Herausgeber / eldonanto: Hauptvorstand des Bundesbahn-Sozialwerks, Frankfurt (Main). Schriftleitung / redakcio: Wilhelm Graß, 8620 Lichtenfels, Sachsenstr. 7. Druck / preso: Druckerei Friedrichs, 3420 Herzberg am Harz