

BULTENO

de GERMANA ESPERANTA FERVOJISTA ASOCIO

Mitteilungsblatt der Vereinigung deutscher
Eisenbahner - Esperantisten im Bundesbahn - Sozialwerk



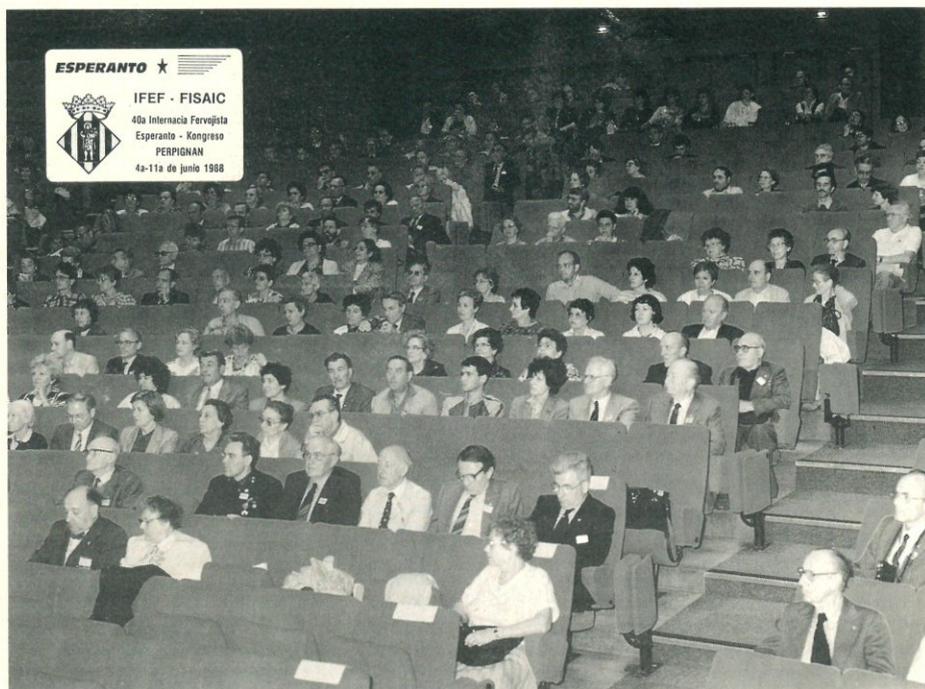
Fondita 1952

Numero 3

julio/augusto 1988



40a IFEF-kongreso en Perpignan/Francio 4a ĝis 11a de junio 1988



Dum la solena inaŭgura ceremonio

40a jubilea IFEF-kongreso finiĝis sukcesplena

Laŭ invito de la franca landa asocio kolektiĝis en Perpignan de la 4a ĝis la 11a de junio 1988 553 esperantistaj fervojistoj por feste partopreni la jubilean kongreson de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF). Du plujaj landaj asocioj aliĝis al IFEF. Nova vicprezidanto elektiĝis. La tradukitaj fervojfakaj terminoj suplemente al la UIC-fervojterminaro fine estas disponeblaj.

La alvenintojn surprizis la stacidoma halo de Perpignan ornamita de la hispana majstro Dali. Speciala aŭtobuso transportis ĉiujn al la kongresejo, moderna kaj praktike instalita konstruaĵo. Tie atendis laboremaj LKK-anoj en pluraj ĝiĉetoj, tiel ke la ellivero de la dokumentoj senprobleme disvolviĝis. Bone ekipita librostando ofertis multnombrajn esperantaĵojn. Ankaŭ la enloĝigo en la proksimaj hoteloj kontentigis la plej multajn. La interkona vespero pasis kiel kutime. Geamikoj kis-salutis sin, aliaj ŝajnis esti lacaj post la longa vojaĝo.

Evidente kiel portempa gasto oni povis bonfarti en Perpignan. La vojo inter hotelo kaj kongresejo estis relative mallonga kaj la aŭtotrafiko simila al ĉiu alia grandurbo. Ne mankis allogaj kafejoj kaj restoracioj, sed kelkfoje la suno pro forta vento. Inter la relative malmultaj antikvaj konstruaĵoj elstaris la ruĝŝtona kasteleto, la gotika katedralo kaj la samstila urbodomo. Bonŝance konserviĝis la iama palaco de la reĝoj de Majorko kun sia potenca remparo. Cetere la kongresanoj ricevis abundan esperantlingvan materialon, ĉu pri Perpignan mem, ĉu pri la ekskursoj, por bone kompreni la eventoriĉan historion pri tiu bela, katalune markita provinco Rusiljono.

Solena inaŭguro

Diamanĉon antaŭtagmeze frekventis la kongresanaro la grandan aŭditorion por celebri la inaŭguron. Bedaŭrinde pro samtagaj politikaj balotoj mankis sur la podio kelkaj eminentuloj de la publika vivo. LKK-prezidanto Robiolle salutis la ĉeestantajn honorgastojn. Ili reprezentis la SNCF, UAICF (Unio de la kulturfliegantaj francaj fervojistoj), FISAIC (Internacia Federacio de kulturfliegantaj fervojistoj), CFEC (Franca Komitato de Fervoja Entrepreno) kaj UEA (Universala Esperanto-Asocio), kiuj sinsekve transdonis siajn bondezirojn al la kongreso. FISAIC-prezidanto Schmit (Luksemburgo) distingis la germanan

kolegon Hartig (Bremen) per ora medalo pro liaj multjaraj meritoj pri la terminara laboro. Emociaj estis la salutoj de la landaj reprezentantoj. Por Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA) transdonis ilin GEFA-vicprezidanto Grass. IFEF-prezidanto Giessner (Herzberg) esprimis sian koran dankon al LKK kaj al ĉiuj, kiuj preparis kaj subtenis tiun jubilean kongreson. Emocie li omaĝis pri la mortinta FFEA-prezidanto Horn. Substrekante la neceson de junaj gekolegoj en IFEF li akcentis nociojn el la zamenhofa poemo „espero, obstino, pacieno“. La kongreso estas deklarita malfermita.

Esperanto fervojfaka lingvo

Kiel atentigis la IFEF-prezidanto en sia festparolado, la internacia lingvo estu ne nur simpla ilo por interkompreniĝo, sed vere la faka lingvo de la fervojistoj. Laŭ tiu celo la Fakprelaga Komisiono certigas depost jaroj, ke la gastiganta landa asocio prezentas altkvalitan fakprelegon. La temo de la tiujara fakprelego estis „Pri fervoja reto de grandrapidaj trajnoj al okcidento kaj sud-okcidento de Francio (TGV Atlantika)“. Resumo troviĝas aliloke de tiu eldono. Ankaŭ menciindaj estas la fervojaj aktualaj, pri kiuj raportis kolegoj el Norvegio, Aŭstrio, Danlando, Jugoslavio kaj Pollando. Detalojn vidu en „internacia Fervojisto“.

SNCF ofertis viziton al la nova varstacio Perpignan-Rousillon. Situenta proksime al la „internacia merkato“ ĝi plenumis depost 1985 ĉiujn atendojn. Konstante evoluis la varstacia trafiko, la totala varturnaro, la transporto de konteneroj, la nombro de rapidaj vartrajnoj ŝarĝitaj precipe de fruktoj kaj legomoj. Pri tio kaj pri multaj aliaj detaloj informis la staciestro kaj disdonis esperantlingvan informilon.

Terminaro finflne preta

La multjaraj laboroj de la Terminara Komisiono sub gvido de kolego Ritters-

pach (Mainz) fine atingis la unuan de la alstrebitaj celojs pretas la esperantlinga suplemento kun 10 204 tradukitaj fervojfakaj terminoj al la seslingva terminaro de la Unio Internacia de Fervojoj (UIC). Tiuj terminoj estas disponeblaj kiel bazo por eldonotaj vortaroj dulingvaj.

Sen la konstanta agado de la Fakprelega kaj Terminara Komisionoj, kies taskoj plue restos, la uzo de Esperanto por fervojfakaj celoj ne estus ebla. Kun UEA, kiu intertempe stimulas pli kaj pli tiujn laborojn, ekzistas bonaj rilatoj.

vicprezidanto Engen (Norvegio) ricevis diplomon kiel honora membro de IFEF. Ĝojiga estis la aliĝo de du pluaj landaj asocioj al IFEF, nome tiu de la Germana Demokratia Respubliko kaj tiu de la Popolrespubliko Ĉinio. Nun apartenas al IFEF 21 landaj asocioj. La jarkotizo restos la sama. Kun aplaŭdo la plenkunsido akceptis la inviton de la hispanaj gekolegoj por la 41a IFEF-kongreso al Salou (Katalunio). Notu la daton: 13a – 19a de majo 1989. En 1990 la kongreso okazos en Norvegio kaj en 1991 kredeble en Ĉeĥoslovakio.



Oficiala akcepto por estraranoj kaj komitatanoj fare de la urbo Perpignan. De maldekstre: IFEF-prezidanto Giessner, LKK-prezidanto Robiolle, la prezidanto de la orient-pirena Kultura Centro por Esperanto, s-ro Llech-Walter kaj la direktoro de la kongrespalaco nome de la urbo Perpignan.

Organizaj aferoj

IFEF-estraro kaj komitatanoj kiel reprezentantoj de la landaj asocioj traktis en tri kunsidoj organizajn aferojn. Detalojn vidu en „Internacia Fervojisto“. La denove elektita estraro restis la sama escepte de la vicprezidanto, kies taskon transprenis kolego Gulyas (Hungario). La ĝisnuna

Publika intereso

La klopodoj de LKK interesigi la publikon pri Esperanto kaj la kongreso, ne restis sen efiko. Granda afiŝo supre de la kongreseja enirejo anoncis la aranĝon. Sekve de gazetara konferenco aperis pozitiva artikolo kun fotobildo en la regiona gazeto. En la hoteloj, restoracioj kaj vendejoj la

esperantistoj kun sia cetera tre plaĉa kongresinsigno provokis demandojn. Amatora fervojista radiostacio funkciis dum la semajno kaj kontaktiĝis kun dekoj da aliaj stacioj.

Precipe publikefika ŝajnis esti la ideo forŝvebigi apud la kongresejo centojn da aeralonoj, kiuj po unu entenis la LKK-adreson kaj la kongresnumeron. La trovontoj de la balonoj povis demandi de LKK la adreson de la koncerna kongresano. Por filatelistoj la poŝto uzis specialan ŝtampon dum unu tago.

Kulturo, folkloro, balo

Kiu ŝatis mandolinan kaj gitaran muzikon krome katalunajn kantojn, povis ĝui ilin dum la kultura vespero. Mirinda estis la aktiveco de la orkestro „La Gajaj Trobadoroj“, kiuj jam ludis dum la inaŭguro. Ne malpli allogaj estis la katalune markitaj dancoj dum la folkloro vespero. Plaĉis ankaŭ la belaj kostumoj de la gejunuloj. Bankedo kaj balo okazis en iama gotika preĝejo, iom nekutima loko, eble tro festa, sed tion ne ĝenis la tro laŭta dancmuziko kaj la tro leĝera vestaĵo de kelkaj vizitantoj.

Ŝatataj ekskursoj

Kompreneble ne mankis turismaj ofertoj. Sed estu permesate ĉi tie ne detale raporti pri la unuopaj tri aŭtobusekskursoj certe plenaj da impresoj. Ĉiuj vizititaj lokoj meritis esti rigardataj, eble escepte de la komerce aranĝita vizito al vinkelo. En la kongreslibro oni povis informi sin jam antaŭe pri la atendotaj vidindaĵoj. Neforgeseblaj restis la nobla interno de kelkaj romanstilaj preĝejoj, la nepriskribebla beleco de la kataluna marbordo, la plej malnova facio elfosita en Eŭropo, la akcepto de la kongresanoj antaŭ la sunbrila kastelo Gaussan dum sonorita samtempa muziko.

Fermo kaj adiaŭo

Kiam la 10an de junio IFEF-prezidanto Giessner fermis la 40an kaj pro tio jubilean IFEF-kongreson, li dankis sincere, ankaŭ nome de la partoprenintoj, por la bonega labore de LKK, precipe al kolego Robiollé. La venontjara LKK simbole transprenis kun la flago la novan taskon. Finigis sukcesplena semajno. La kongresanoj adiaŭis kun la espero pri baldaŭa revido.

W.B.

Postkongreso en Andoro

La antaŭa intereso pri tiu aranĝo estis tiel evidenta, ke la organizantoj, ges-roj Robiollé, decidis duobligi la nombron de la unue allasitaj personoj. Do la 11an de junio 1988 135 postkongresanoj el 12 landoj vojaĝis per trajno al Villefranche, de kie ili pli malpli agrable balancante veturis per la fama Flava Trajneto sur kurbo- kaj tuneloriĉa etŝpura linio tra la Pireneoj ĝis altitudo de preskaŭ 1 600 metroj. Kiu ne timis la ventoblovon, povis admiri la daŭre ŝanĝantan panoramon eĉ de sur sentegmenta vagono. Preterpasis krudaj masivoj da montoj, akvofaloj, deklivaj herbejoj plenaj da floroj, sovaĝe fluanta rivereto, mezepokaj kasteloj, pitoreskaj vilaĝoj. En la stacio La Tour de Carol finiĝas larĝŝpura linio el Hispanio, normalŝpura el Toulouse kaj tiu etŝpura el Perpignan, kiun oni forlasis por daŭrigi la vojaĝon per tri specialaj aŭtobusoj.

Ĝis altitudo de 2 400 metroj la aŭtobusoj grimpis. Grandioza panoramo de roka montaro iom kovrita de neĝo prezentis sin. Baldaŭ alproksimiĝis la landlimo de Andoro, tiu ne tro konata lando, kiu estas administrata komune de hispanaj kaj francaj instancoj. La doganistoj ignoris la aŭtobuspassaĝerojn, ĉar ilia intereso direktis sin al la kamionoj plenaj da importitaj varoj. Surbaze de ĝiaj impostoj Andoro financas sian budĝeton, antaŭkondiĉe ke eble plej multaj turistoj elspezas sian monon en la lando. Ne mankas vendejoj plenaj da varoj el la tuta mondo. La enloĝantoj parolas precipe la katalunan lingvon, kiu laŭ prononco simile sonas kiel Esperanto.

La ĉefurbo (Andorra la Vella) ofertis al la postkongresanoj restadon kun plena pensio en du komfortaj hoteloj. Bedaŭrinde la preterfluanta forta trafiko ĝenis la dormon de kelkuj. Du aŭtobusekskursoj kondukis al vidindaj regionoj. La unua celo estis montara vilaĝo, kiu laŭjure apartenas al Hispanio, sed estas atingebla nur flanke de Andoro, sur kruta ŝoseo laŭlonge de sovaĝa rivereto. Kie finiĝis la vojo, atendis la alvenintojn rimarkinda domo, miksaĵo de trinkejo kaj vendejo por kolbasoj, ŝinkoj kaj suveniroj de parte duba gusto. Bedaŭrinde tiu ekskurso samkiel la alia al la Tri Valoj suferis kelktempe pro pluvo, sed baldaŭ poste pre-

zentis sin denove la naturo en brila suno. En bona memoro ankaŭ restos la vizito al kabareto, katalunajn kantojn kaj aliajn amuzajn scenojn ne parolinde pri rapida fotoservo, kiu ofertis jam dum la paŭzo la propran bildon enluitan en suvenirtelero.

Andoro alstrebas la eble plej grandan profiton pere de la somera kaj vintra turismo. Multloke estas konstruataj novaj hoteloj kaj restoracioj. La ĝisnuna allogo de tiu lando devos ĉesi, bedaŭrinde. Espereble la respondecaj instancoj konservos la unikan naturon. La esperantistoj revojaĝis la kvaran tagon, ne sen esprimi sian tutkoran dankon por la bonega organizado kaj la modela prizorgado.

W.B.

Der Jubiläumskongreß in Frankreich - ein voller Erfolg

Über 550 Sprachfreunde aus Ost und West folgten der Einladung des Internationalen Verbandes der Eisenbahner-Esperantisten (IFEF) zu seinem diesjährigen Kongreß in der südfranzösischen Stadt Perpignan. Auch die Vereinigung deutscher Eisenbahner-Esperantisten im Bundesbahn-Sozialwerk (GEFA) war wiederum mit einer stattlichen Delegation vertreten.

Herr Gießner (Herzberg) eröffnete am 4. Juni 1988 in seiner Eigenschaft als Verbandsvorsitzender den 40. Kongreß im modernen Kongreßpalais. Ehrengäste dieser Veranstaltung waren u. a. Herr Evrad, Vertreter der SNCF, Bezirk Montpellier, Herr Truel (Paris), Vorsitzender der Union kulturpflegender französischer Eisenbahner (UAICF), Herr Schmit (Luxemburg), Vorsitzender des Internationalen Verbandes kulturpflegender Eisenbahner (FISAIC). FISAIC würdigte die Verdienste des deutschen Kollegen Hartig auf dem Gebiet der eisenbahnfachlichen Terminologie durch Verleihung einer goldenen Medaille. Leider mußten einige Ehrengäste wegen der an diesem Tag stattfindenden politischen Wahlen ihre Teilnahme absagen. Die Grüße des deutschen Landesverbandes überbrachte Herr Graß (Lichtenfels).

Auf mehreren Arbeitssitzungen befaßten sich Vorstand und Vertreter der Landesverbände mit zahlreichen organisato-

rischen Fragen. Erfreulicherweise konnten die Landesverbände in der DDR und in China ihre Mitgliedschaft im internationalen Verband anmelden. Dennoch bleibt die Mitgliederentwicklung wegen des ungünstigen Altersaufbaus nicht befriedigend. Der zurückgetretene 2. Verbandsvorsitzende Engen (Norwegen) wurde zum Ehrenmitglied ernannt. An seine Stelle wählte man Herrn Gulyas (Ungarn). Der Verbandsvorsitzende Gießner, der die Sitzungen in seiner gewohnten Art vorbildlich leitete, erhielt vom bulgarischen Landesverband eine goldene Jubiläumsmedaille.

Als besonderer Erfolg kann die abgeschlossene Übersetzung der 10 204 Begriffe aus dem UIC-Lexikon für Eisenbahnfachwörter angesehen werden. Die in Esperanto übersetzten Begriffe stehen nunmehr für die Erarbeitung von nationalen Fachwörterbüchern zur Verfügung. Die internationale Arbeitsgruppe stand unter Leitung von Herrn Ritterspach (Mainz).

Die französischen Kollegen legten mit einem von Dias begleiteten Fachvortrag dar, welche Entwicklung beim Schnellfahrnetz der SNCF für den Reiseverkehr zu erwarten ist. Siehe auch die Kurzfassung an anderer Stelle. Über aktuelle Neuerungen bei ihren Bahnen berichteten Kollegen aus Norwegen, Dänemark, Jugoslawien, Österreich und Polen. Die SNCF bot den Kongreßteilnehmern Gelegenheit, den vor einigen Jahren neu angelegten Güterbahnhof Perpignan-Rousillon zu besichtigen. Dieser genügt allen heutigen Anforderungen, beispielsweise um Eilgüterzüge mit Frischobst und Gemüse zu bilden oder Container zu verladen.

Perpignan, die Stadt zwischen Meer und dem nahen Pyrenäen-Gebirge, bot sich von ihrer schönen, wenn auch nicht immer sommerlichen Seite. Die Kongreßteilnehmer fühlten sich in der Altstadt, in der die meisten auch wohnten, offensichtlich wohl. Sie bewunderten den von mächtigen Mauern umgebenen ehemaligen Palast der Könige von Mallorca, ließen Hunderte von Esperanto-Ballons in die Lüfte steigen, versandten Tausende von Ansichtskarten mit einem Sonderstempel der Post oder saßen mit Sprachfreunden in einem der

vielen Cafes oder Restaurants. An einem Abend erfreute man sich an den beschwingten Melodien eines Mandolinorchesterers, an einem anderen Abend wurden katalanisch geprägte Tänze dieser Gegend vorgeführt. Das Bankett und der anschließende Tanzabend fand in einem umgewandelten Kirchenraum statt.

Die Kongreßteilnehmer ließen sich darüber hinaus nicht die Gelegenheit entgehen, auf mehreren Busausflügen die Umgebung kennenzulernen. So fuhren sie entlang der Meeresküste bis fast zur spanischen Grenze, besuchten im Gebirge alte romanische Kirchen und Klöster, nahmen an einer Weinprobe teil und genossen ein üppiges Mahl in einem mittelalterlichen Schloß.

Kein Wunder, daß man nach einer so ereignisvollen Woche mit Bedauern auseinander ging, jedoch mit der Zuversicht, sich im nächsten Jahr, genauer vom 13. bis 19. Mai 1989 zum 41. IFEF-Kongreß in Salou (Spanien) wiederzusehen. Den französischen Sprachfreunden sei herzlich gedankt. W.B.

Einmal Andorra und zurück

Natürlich verlockte dieses wenig bekannte Land viele Eisenbahner- Esperantisten nach ihrem Kongreß in Perpignan zu einem mehrtägigen Besuch. „Postkongreso“ nannten sie es. Am 11. Juni 1988 ging es also los. Zunächst mit der Bahn bis Villefranche, dann Umsteigen in die „Gelbe Kleinbahn“. Welch ein Vergnügen, mit der elektrisch betriebenen Schmalspurbahn (1 m) in die Bergwelt der Pyrenäen zu fahren. Wer den Fahrtwind nicht scheute, konnte sogar in einem nach oben offenen Wagen die ständig abwechselnde Aussicht genießen. Schroffe Felsmassive, Wasserfälle, blumenübersähte Wiesenhänge, mittelalterliche Burgen und liebliche Dörfer. Bis zu einer Höhe von fast 1 600 Metern führt die Strecke der SNCF. Im Bahnhof La Tour de Carol eine Besonderheit: Dort beginnt die nach Spanien führende Breitspurstrecke wie auch die Normalspurstrecke nach Toulouse, und hier endete auch die Fahrt mit der gelben Kleinbahn. Erneut umsteigen in die bereitstehenden Sonderomnibusse. Auf kurvenreicher Straße erklimmen sie die Höhe von 2 400 Metern, wo sich ein herrliches

Bergpanorama bot. Die Zollstation würdigte die Businsassen keiner Kontrolle. Ihr Interesse galt den zahlreichen Lastkraftwagen mit ihren importierten Waren aus aller Welt. Mit deren Einfuhrsteuern bestreitet Andorra seine öffentlichen Ausgaben. Wenn nur die ausländischen Touristen zu vermeintlich günstigen Preisen genug einkaufen. An Geschäften und Waren herrscht jedenfalls Überfluß.

Die Hauptstadt im 45 000 Einwohner zählendem Land Andorra bot den Esperantisten gastliche Unterkunft. Man spricht meistens katalanisch und spanisch, aber auch französisch. Von dort erschlossen zwei Busausflüge die nähere Umgebung. Da galt es, ein zu Spanien gehörendes Dorf in einsamer Höhe zu entdecken oder zu den sogen. Drei Tälern zu fahren. Leider gab es ab und zu einen Regenschauer. Es fehlte auch nicht ein abendlicher Besuch im Kabarett, wo sich die Esperantisten aus 12 Ländern von Flamenco-Tänzen und Gesangsdarbietungen begeistern ließen. Auf der Rückfahrt zeigte sich die Bergwelt noch einmal im Sonnenglanz. Mit etwas Wehmut trat man die Heimreise nach vier erlebnisreichen Tagen an.

W. Barnickel

Nekrologo

La 10an de aprilo forlasis nin surprize nia fidela membro kaj kasisto de la klubo Weiden

Georg Landgraf,

membro de GEFA kaj IFEF ekde 1955, en la aĝo de 68 jaroj. Ni perdas per li tre aktivan Esperantiston kaj bonan amikon. GEFA kondolencas al la postlasitaj familianoj.

Veranstaltungen

Der 73. Universala-Kongreß (UK) findet vom 23. – 30. 7. 1988 in Rotterdam/Niederlande statt. Der Eisenbahner-Treff ist für den 28. 7. 1988 9.00 Uhr programmiert. Nähere Hinweise erscheinen in IF.

Nicht vergessen: 32. GEFA-Jahresversammlung vom 7. – 10. 10. 1988 in Kaiserslautern.

Das Schnellverkehrsnetz nach dem Westen und Südwesten Frankreichs (Atlantik-TGV)

Seit die erste Eisenbahn in Frankreich fuhr, forderten alle Sozialpartner, die an der technischen Entwicklung beteiligt waren, schnelleres Verkehren der Bahn. So stiegen Leistung und Fahrgeschwindigkeit ständig an bis zu den ersten 200 km/h-Zügen, die als „Hochgeschwindigkeitszüge“ bezeichnet wurden, nämlich die „Turbozüge“ ETG und RTG.

Im September 1981 wurde auf der Schnellstrecke Paris-Lyon (LGV) der erste „TGV“ (Train à Grande Vitesse) mit Wechselstromzugförderung in Betrieb genommen. 20 Jahre intensiver Forschung gingen diesem Erfolg des Südost-TGV voraus, der bei einer Versuchsfahrt am 26. Februar 1981 die Rekordgeschwindigkeit von 380 km/h erreichte.

Nach mehrjährigem erfolgreichem Einsatz wurde am 15. Februar 1985 vom damaligen Verkehrsminister der erste Spatenstich für zwei neue Schnellstrecken von Paris nach Westen und Südwesten gemacht, die allgemein „Atlantik-TGV“ oder „TGV-A“ genannt werden. Ein gemeinsamer Streckenabschnitt führt von Paris-Montparnasse bis Courtalain, dort zweigt die westliche Linie nach Le Mans ab und die südwestliche geht nach Tours weiter. Diese beiden Städte werden 1989 im ersten Bauabschnitt erreicht werden. Später soll der TGV-A in westlicher Richtung weiter in die Bretagne geführt werden, in südwestlicher Richtung nach Bordeaux und weiter nach Süden.

Die Regelgeschwindigkeit des TGV-A wird 300 km/h sein, das erfordert einen Oberbau, der dynamischen Kräften standhalten muß, wie sie bisher noch nie aufgetreten sind. Dabei gilt es, schädliche Einflüsse dieser Fahrten auf die Anwohner, auf den Tierbestand und die Umwelt zu verhindern.

Im Streckenzentralstellwerk, das in Paris-Montparnasse (PAR) eingerichtet wird, werden Streckenfahrtdienstleiter und Verantwortliche für die Energieverteilung aus den Unterwerken gemeinsam Dienst tun. Vom Zentralstellwerk aus werden alle örtlichen Stellwerke entlang der Schnellstrecke ferngesteuert, werden die Fahr-

straßen gesichert und die richtige Stellung jeder Weiche wird dem Streckenfahrtdienstleiter mittels Datenübertragung angezeigt.

Der Triebzug TGV-A ist 238 m lang, er besteht aus 2 Triebköpfen und 10 Mittelwagen für die Reisenden. Farblich unterscheidet sich der TGV-A vom Südost-TGV: sein Anstrich ist blau-silbergrau. Drei Mittelwagen 1. Klasse bieten 116 Sitzplätze, sechs Mittelwagen 2. Klasse 369 Sitzplätze. Die Triebköpfe können sowohl unter der neuen Fahrleitung mit 25 000 Volt 50 Hz Wechselstrom fahren als auch unter der alten Fahrleitung mit 1500 Volt Gleichstrom. Das Innere der TGV-A-Mittelwagen bietet mehr Komfort als das der Südost-TGV. Außerdem wird 1 Mittelwagen als Buchhandlung und Stehaischank eingerichtet sein. Auch eine Kinderspielecke und 3 Telefonzellen stehen zur Verfügung. Die Triebköpfe sind mit je 4 selbstgesteuerten Drehstrom-Synchronmotoren ausgestattet, die volle Traktionsleistung des Zuges liegt bei 8 800 KW. Zwei solche Züge können mittels automatischer Kupplung miteinander vereinigt werden. Sie bieten dann fast 1 000 Sitzplätze und benötigen rund 18 000 KW bei Volleistung. Die Bremskraft des TGV-A wird größer sein als die des Südost-TGV, da er mit neuartigen Scheibenbremsen auf den Radachsen ausgestattet wird. Ein mikrocomputergesteuertes Antiblockiersystem überwacht konstant die Haftreibung aller Räder. Schließlich sind die Mittelwagen mit der neuen Luftfederung SR 10 auf den Drehgestellen gelagert, die einen ständigen Druckausgleich der Luftkissen gewährleistet.

Die möglichen Negativwirkungen des TGV-A wurden von Umweltsachleuten und SNCF-Spezialisten ausgiebig untersucht. In gegenseitiger Abstimmung entstanden die Pläne für Tunnelbauwerke, Einschnitte, Lärmschutzanlagen, Unter- und Überführungen für Jagdwild und Kleintiere, für Biotope und Laichplätze der Amphibien. Die Bauarbeiten werden von Privatfirmen geleitet, die von den verantwortlichen Stellen der SNCF ausgewählt wurden. Die strikte Einhaltung strenger Maßstäbe zum Schutz von Wäldern und bewohnten

Gebieten beim Bau der TGV-Strecke wurde verbindlich vereinbart.

Nach mehrjährigen statistischen Ermittlungen über den Südost-TGV hat sich gezeigt, daß der Personenverkehr 1986 das 2,4-fache gegenüber 1982 erreicht hat. Aber es steht auch fest, daß nur der Verkehr von Paris in die Provinz und umgekehrt sich voll entwickelt hat, während der Verkehr von Region zu Region wegen des Umsteigens und damit verbundener Wartezeiten stagniert. Bemerkenswert ist, daß viele Geschäftsreisende den TGV benutzen, aber auch viele Jugendliche, Senioren, Familien und Reisegruppen ohne Berufsinteressen. Und nicht nur der Eisenbahnverkehr selbst hat zugenommen, auch das örtlich mittelbar partizipierende Gewerbe entlang der Südost-TGV-Strecke hat profitiert.

Der TGV-A wird den Reiseverkehr und alles, was damit zusammenhängt, im Westen und Südwesten in gleicher Weise fördern. Die Forderung nach Ausbau des französischen TGV-Netzes ist derzeit sehr aktuell. Das begünstigt die Baupläne der SNCF für einen Nord-TGV und die Absicht, eine Verbindungsstrecke um Paris herum zu bauen, um die Südost-, die Atlantik- und die Nord-Linie miteinander zu verknüpfen. Und dabei sei schließlich nicht vergessen, daß diese Linie die Bahn- anbindung des Flughafens Roissy bringen wird.

(Kurzfassung eines Vortrags von Georges Mazaud, Chateauroux, im Rahmen des 40. internationalen Eisenbahner-Esperantokongresses in Perpignan, 4.–11.6.1988. Deutsche Übersetzung: Gernot Ritterspach, Mainz)

Achtung: Seniorentreffen

Unsere diesjährige Begegnung findet in Bonn-Beuel statt.

Wir treffen uns am 3. September ab 10 Uhr im Hotel Wilkens, Goetheallee 1 (direkt gegenüber vom Bahnhof Bonn-Beuel)

Das Hotel ist vom Bahnhof Bonn Hbf aus wie folgt zu erreichen:

- 1. mit der Straßenbahnlinie 62 alle 15 Minuten um 04, 19, 34 und 49, Haltestelle links gegenüber vom Hbf zu fahren bis zur Endhaltestelle Beuel Bahnhof**

oder

- 2. mit der Stadtbahnlinie 64, Haltestelle Im Keller des Hbf (U-Bahn) Richtung Bad Honnef alle 30 Minuten, jeweils um 10 u. 40 bis zur Haltestelle Bahnhof Beuel.**

Zwischen den Bahnhöfen Bonn Hbf und Bonn-Beuel gilt der Kurzstreckentarif (Mehrfahrtenkarte (4x) für 5,50 DM). Bei günstiger Zuglage in Köln oder Koblenz ist der Bahnhof Bonn-Beuel auch direkt zu erreichen.

Alle, die Bonn gut erreichen können, erhalten rechtzeitig eine Einladung. Auch diejenigen Ruheständler, die keine schriftliche Einladung erhalten, sind herzlich willkommen. Bitte melden Sie sich bis spätestens 20. August bei mir an.

Elfriede Kruse
Wiener Straße 121
6000 Frankfurt/Main 70
oder per EDS an
Bahnhof 605 Offenbach/M

Als neues Mitglied grüßen wir

Herrn Theo J. Pütz

5120 Herzogenrath 5

Jahresversammlung / jarkunveno

La akceptejo troviĝos en ejo de „Bahnhofsmission“, atingebla trans kajon 1. Priatentu indikilojn.

Preserarojn en la aliĝilo bonvolu pardoni. Ne kulpas LKK.

Nürnberg

100-jara fondiĝjubileo de la Esperantogrupo Nürnberg.

En Nürnberg ne nur fondiĝis la unua Esperantogrupo en la mondo, sed ankaŭ aperis en tiu urbo la unua Esperantogazeto en la jaro 1889.

En la lastaj jardekoj en Nürnberg okazis la 49a Germana-Esperantokongreso kaj due la jarkunveno de GEFA.

Do ni invitas al la semajnfino de 21a ĝis 23a de oktobro 1988. Je la komenco muzikos la fervojista orkestro de Nürnberg kaj kantos la Nürnberg-a fervojista kanthoro. Aliĝilon vi povas mendi ĉe: Bayerische Esperanto-Liga e. V., Seitzstraße 14, 8900 Augsburg.

Redaktfino por n-ro 4/88 estas la 25.8.1988