

BULTENO

de GERMANA ESPERANTA FERVOJISTA ASOCIO

Mitteilungsblatt der Vereinigung deutscher
Eisenbahner - Esperantisten im Bundesbahn - Sozialwerk



Fondita 1952

Numero 2

marto / aprilo 1992



Münster invitas

la 44an

IFEK-Kongreson



Ein anderes Ausflugsziel: Die kombinierte Wind- und Wassermühle in Hüven.

Antaŭ gravaj reformoj de germanaj fervojoj

Komence de 1992 aperis speciala eldono de "Wir" ("Ni"), gazeto de Germana Federacia Fervojo (DB) por aktivaj kaj iamaj kunlaborantoj. "Wir" publikigis resumon de 70paĝa raporto, kiun registara komisiono verkis lastatempe pri la germanaj fervojoj DB kaj DR. Aliaj kontribuajoj prezentis de-

talajn opiniesprimojn de fervojoj instancoj, precipe la konsekvencojn de la proponitaj reformoj. En 1992 la trafikministerio kune kun ambaŭ fervojoj ellaboras, surbaze de tiu raporto, leĝproponon adresotan al registaro kaj parlamento. Kion celas la reformpropono?

La kunigotaj fervojoj estu transformataj al Germana Fervoja Akcia Kompanio (DEAG). Proprietulo estas la ŝtato. DEAG ricevas la

ESPERANTO-FERNKURSE

I

II

**ESPERANTO
EINE LEBENDIGE SPRACHE**

FORTBILDUNGSKURSUS

EINFÜHRUNGSKURSUS

**KONVERSACIA
KURSO**

Sie erhalten:

- Lehrbuch
- Tonbandkassette
- 7 Lehrbriefe
- briefliche Betreuung

– Korrekturen

– Beratung

Sie steigen mit normalen Sätzen aus dem Alltag unmittelbar in die Sprache ein.

KOSTEN: 30,- DM

GEFA

**Viele Situationen
des täglichen Lebens
werden als
Gesprächsstoff behandelt.**

Sie erhalten:

- Lehrbuch
- Tonbandkassette
- 15 Lehrbriefe
- briefliche Betreuung

– Korrekturen

– Beratung

KOSTEN: 40,- DM

– leicht und bequem daheim lernen –

MIT DIESEN LEHRGÄNGEN WERDEN SIE FLÜSSIG SPRECHEN

**ESPERANTO FLÜSSIG SPRECHEN ZU KÖNNEN, IST EIN ERLEBNIS
GÖNNEN SIE SICH DIESEN ERFOLG!**

Bestellen Sie bei: Vereinigung deutscher Eisenbahner-Esperantisten,
Herrn Karl Bernhard, Sauerbruchstraße 8, 6700 Ludwigshafen
Lieferung nach Zahlungseingang
auf Konto 953 729 bei Sparda-Bank Frankfurt (M), BLZ 500 905 00

kompetentecojn de komerce gvidata entreprenado, kies agado estas kontrolata de konsilio. Ĉiujn ŝuldojn, laŭdire ĉirkaŭ 150 miliardojn da germanaj markoj, transprenas la ŝtato. Tiu ĉi disponigas ankaŭ sufiĉan kapitalon por fondi akcian kompanion kaj financas la investokostojn por la fervoja reto, kiujn DEAG devas bilance dekalkuli.

Plej grava problemo estas la personalo. La fervojaj dungitoj kaj laboristoj estas transprenataj de DEAG. Ilia pago efektiviĝas laŭ speciala laborkontrakto. Oficistoj en la nuntempa senco ne plu estas dungataj, escepte de certaj en gvidaj pozicioj. La nuntempaj oficistoj, ekzemple lokomotivestroj, rajtas aŭ labori kiel dungitoj surbaze de nova laborkontrakto aŭ esti okupataj ne perdante sian oficistan statuson laŭ publika juro. En ambaŭ kategorioj laŭdire ne estos perdoj en salajrigo kaj avanciĝo. DB/DR-estrarprezidanto Dürr apelaciis al la maltrankviligitaj fervojistoj konfidi al tiu reformkoncepto.

Pro la multflankaj problemoj DB kaj DR starigis la projekton "Transformo de personalo al la planita fervoja akcia kompanio". La projekto okupigas pri nova tarifstrukturo, informado kaj motivigo de fervojistoj, kompetencoj, gvidantoj ktp. Ankaŭ la sociala servo grave ŝanĝiĝas. Ni esperantistaj fervojistoj atendas, ke nia libertempa agado plue estos subtenata de la entreprenado DEAG. Pro tio necesas atente observi la realiĝon de la reformkoncepto. I. a. la parlamento devas decidi pri modifoj de la germana konstitucio kaj dekoj da leĝoj.

W. B.

Fervojaj novaĵoj

Bangkok. La etŝpura fervojreto en Tajlando ampleksas 3 862 km. En 1982 anstataŭis dizellokomotivoj la lastajn vaporlokomotivojn.

Bonn. Nuntempe estas ellaborata la federacia trafikitinera plano prezentota al la germana parlamento. La trafikministerio verŝajne inkludos la liniojn Hamburg – Berlin kaj eventuale ankaŭ Bonn – Berlin, sur

kiuj grandrapidaj magnettrajnoj de speco Transrapid povus ŝvebi ekde jaro 2 000.

Frankfurt (M). La horaro por la somera periodo 1992 indikas 112 grandrapidajn EC-trajnojn en la germana fervojreto. Ekster Germanio trafikos 80 EC-trajnoj. "EŭroCity-trajnoj" devas esti altkvalitaj; ili necesigas i. a. minimuman komercan rapidon, dulingvan personalon kaj anoncadon, apartan purecon, gastronomian servon.

Hamburg. Depost 1992 la du fervojoj DB kaj DR ekspluatadas komune ambaŭ pramliniojn al Danlando (Puttgarden – Rødby kaj Warnemünde – Gedser). Danaj kaj germanaj fervojoj intertraktas celante la fondon de germana-dana ŝipveturiga kompanio surbaze de privata juro.

Paris. Tri metropoloj, Rennes, Angers kaj Nantes, estas ligitaj rekte kun Lyon per nova stacio Massy-TGV en la periferio de Paris. Ne plu necesas temporaba ŝanĝo en Paris. La vojaĝdaŭro konsiderinde reduktiĝis.

Sudafriko. La etŝpura fervojlinio inter Durban kaj Johannesburg (600 km) estos ŝanĝkonstruata kiel normalŝpura kaj preparata por grandrapida pasaĝertrafiko (300 km/h).

Usono. En kelkaj nordamerikaj ŝtatoj estas projektataj novaj trakoj por grandrapida trafiko, ekzemple inter Kalifornio, Nevada kaj Arizona. Krome estos konstruata linio sur portiloj por magnettrajno Transrapid ŝvebanta inter la flughaveno de Orlando kaj kaj amuzparko Disney World.

Kompil. el "Blickpunkt Bahn" 2/92 de W. B.

Nova generacio de biletaŭtomatoj

Germana Federacia Fervejo (DB) kaj Germana Imperia Fervejo (DR) intencas konkondi komence de 1993 novan generacion de biletaŭtomatoj. Tiaj estos kapablaj por dialogoj kun la klientoj. Kiamaniere funkcios tia aparato?

La uzanto tuŝas klavon, kaj sur la monitoro aperas la unua demando. La respondo de

la kliento konsistas nur el "jes" aŭ "ne" kaj estas esprimata per tuŝado de la koncerno klavo. Sekvas pluaj demandoj sur la monitoro. La kliento respondas kiel preskribite; li ne devas legi preskribojn aŭ tabelojn. Se la respondo erarigas, la komputilo reagas anstataŭ per tekstoj ankaŭ per paroloj.

La elektronika aŭtomato kapablas eldoni biletojn por kurt-kaj granddistancaj trafikoj krome, depende de sia lokigo, ankaŭ kombinitajn transportdokumentojn. Oni povas aĉeti per aŭtomato polison aŭ enirbileton por aranĝoj. Por kolekti datenojn pri trafikfluado, la transportdokumentoj ricevas elektronike legeblajn magnetajn aŭ koditajn striojn. La aŭtomatoj akceptas ne nur monerojn kaj banknotojn, sed ankaŭ eŭroĉekojn kaj kreditkartojn. Certigataj estas kontroloj rilate teknikon kaj enkasigon.

Antaŭ la definitiva enkonduko estas planitaj testoj interne kaj ekstere de la fervojo. Ĉar tiu koncepto povas esti sukcesplena nur, se la klientoj akceptas la novan teknikon kaj preferas tiujn memservajn komputilojn kondiĉe, ke ne necesas ampleksa konsultado pere de bileteldonisto. Ni fervojistoj atente observas la estontan evoluon, ĉar temas ne nur pri servo favore al klientoj, sed ankaŭ pri danĝero perdi laborlokojn.

Kompil. el "Blickpunkt Bahn" 1/92 de W. B.

Nekrologoj

Ni perdis
fidelan Membron

La 24an de januaro 1992 mortis 85-jaraĝa

s-ro Paul Steinig

Li estis fidela membro de GEFA kaj de la Bremena Esperanto Grupo.

Li estas membro ekde 1951 kaj partoprenis ĝis antaŭ kelkaj jaroj aktive al la grupa vivo kaj vigligis la programojn per siaj spritaj kontribuoj.

Membroj de nia grupo akompanis lin sur lia lasta vojo kaj florojn ni dementis kiel lastan saluton.

Li restu en nia memoro!

Sincere ni kondolencas al liaj familiajnoj.

Hg

Nia multjara grupano

Gustav Stöblein

nask. 17. 3. 1912

mortis la 22an de jan. 1992 en la mal-sanulejo en Coburg.

S-ano Stöblein apartenis al nia fervojista grupo ek de 1973 kaj vizitis ek de 1974 diversajn IFEF-kongresojn en la eksterlando.

Ni neniam forgesos lin.

Deziras korespondi:

"Franca knabino de 161/2 jaroj kiu loĝas apud REIMS (Ĉampanio) kaj parolas angle, germane kaj hispane, deziras korespondi kun knabino de 15 - 17 jaroj de Saarland, Rheinland-Pfalz kaj Baden-Württemberg. F-ino Delphine Degrelle
26, Allée Albert Préjean
F 51430 Tinqueux."

El la grupoj Schwelm

La BSW-Esperantogrupoj Schwelm havis 1991 relative sukcesplenan jaron. En la 4 lokaj gazetoj aperis 25 artikoloj pri Esperanto, unu eĉ sub la granda titolo: Schienen verbinden Länder Esperanto verbindet Völker. Kelkaj el la artikoloj temis pri la ekspozicio de Esperantomoneroj kaj -medaloj en la ŝparkaso de Schwelm de la 18-a de oktobro ĝis decembro 1991, kiun preparis nia membro Anton Kronshage, kaj pri la Esperanto-intensivkurso la 16-an kaj 17-an de novembro en la popolatlernejo Schwelm, kiun gvidis nia membro Wolfgang Loose. Krome la 2 taggazetoj anoncis kaj ankaŭ ĉijare anoncas ĉiun duan kaj kvaran merkredon en iliaj rubrikoj "Heute in Schwelm", kiam kaj kie kunvenas la Esperantogrupoj.

Die BSW-Bezirke **Köln und Essen** laden am 25. April 1992 die Mitglieder und Interessierten "mit Kind und Kegel" zu ihrer

Frühjahrswanderung ins Freilichtmuseum Hagen ein.

Mehr als 60 historische Gebäude, Werkstätten und Fachbetriebe locken zu einem interessanten und lehrreichen Rundgang an.

Treffpunkt ist um 10.20 Uhr am Bussteig 9 des VRR vor dem Hauptbahnhof Hagen. Die Bezirksbeauftragten Essen und Köln freuen sich auf eine zahlreiche Teilnahme.

Klebeurkunden für den **IFEF-Kongreß 1992 in Münster** können noch bei E. Herlitze, Prof.-Neu-Allee 32, 5300 Bonn 3 durch die Überweisung des Betrages auf das Sparda-Konto 100 068 675 bei der Sparda-Bank Köln (BLZ 370 605 90) angefordert werden. Bei Versand mit Dienstpost 1 Blatt mit 16 Marken DM 4,-.

Aus den Gruppen

Die Vereinigung Münster e. V. trifft sich jeden Donnerstag (außer innerhalb der Sommerferien) um 19.30 Uhr im Bahnhof, Gleis 21 im BSW-Raum.

Interessenten sind herzlich eingeladen.

Die Jahresversammlung der "AFEE" findet vom 24. 4. bis 26. 4. 1992 im Kolping-Gästehaus, Ringstraße 46, Krems a. d. Donau statt.

Anmeldungen über: H. J. Riehn, Richard-Demel-Straße 3, 6700 Ludwigshafen/Rhein, Telefon (06 21) 58 24 43.

44a IFEF-Kongreso 1992

Ĝis 29. 2. 1992 aliĝis 282 personoj, ĉefe el Germanio kaj Francio.

deziras korospondi:

245110
Kolja Puda
per Proreznaj 4/16
SHOSTKA
Sumska obl
UKRAINIO

245110
Juri Korsun
p. Box-7
SHOSTKA-7
Sumska obl
UKRAINIO

245110
Esperanto klubo "SVEMA"
p. Box-50
SHOSTKA-7
Sumska obl
UKRAINIO

Aleksandr Karapetkow
Ul. P. R. Slabeikow 14
BG 7002 Roussè-2
Bulgarujo

Esperanto

Uwe Korch: "Europas Zungen", ZEIT Nr. 50

Um die Sprachen in ihrer Vielfalt zu erhalten, muß dafür gesorgt werden, daß keine von anderen verdrängt, keine gegenüber anderen bevorzugt wird. Demnach müßten entweder alle zu EG-Amtsprachen werden, was an den Kosten scheitert, oder keine. Die zweite Möglichkeit scheint nur auf den ersten Blick unsinnig. Genauer betrachtet bedeutet sie, daß die Nationalsprachen wieder nur von denen verwendet werden, die sie als Muttersprache oder aus kulturellem Interesse lernen, während für internationale Kontakte ein ebenso leistungsfähiges, aber kulturneutrales Verständigungsmittel benutzt wird. Als solches ist das bewährte und extrem leichte Esperanto konkurrenzlos.

Peter Becker, Kandel

Ich bin erstaunt, wie einfach Esperanto aufgebaut ist. Die Aussprache ohne Ausnahmen, die Grammatik ohne Ausnahmen, Wortbildungssilben erleichtern das Vokabellernen. Dabei ist die Ausdrucksfähigkeit genauso wie in anderen Sprachen auch. Da wundert es mich, daß die EG noch nicht ins Auge gefaßt hat, Esperanto einzuführen. Wieviel Steuergelder könnten gespart werden!

Barbara Schréek, Neu-Isenburg

Ich möchte gern schildern, wie das Sprachenproblem im Grete Häusler-Verlag geregelt wird. Der Verlag gibt die Kinderbuchserie "Die Raupe Augustin" von Thomas Busse heraus. Die Serie soll auch in anderen Sprachen erscheinen. Dabei wird so vorgegangen: Das Buch wird ins Esperanto übersetzt. Die Esperanto-Version erhalten dann die Übersetzer mit anderen Muttersprachen. Diese übersetzen die Bücher in ihre eigenen Sprachen. Würde dieses Modell von der EG übernommen, würde der Übersetzungsaufwand bei neun Amtssprachen nur noch ein Viertel betragen.

Detlef Meier, Offenbach

El: Hungara Fervojoj Mondo 4/1991

Fervojaj novaĵoj

Nostalgiaj trajnoj de la aŭstraj fervojoj

Signife krekis la pretendoj de la tielnomataj nostalgiaj vojaĝoj. La **aŭstraj Federaciaj Fervojoj** (ÖBB) ankaŭ en 1991 funkciigas nostalgiajn trajnojn. La pasaĝera publiko povas uzi tiajn trajnojn kaj ĉe la enlanda kaj ĉe la internacia trafiko.

Internacia trafiko:

La itineroj de la aŭstra-hungara trafiko:

- Neusiedl am See-Fertöszentmiklós-Fertőboz-Sopron-Ebenfurt,
- Vieno-Sopron-Bük-Szombathely, Vieno-Hegyeshalom-Győr-Pannonhalma,
- Vieno-Nezsider-Fertöszentmiklós-Sopron-Vieno,
- Graz-Szentgotthárd-Körmend-Szombathely-Sopron-Vieno.

La itinero de aŭstra-ĉeĥoslovaka trafiko:

- Vieno-Brno,
- Vieno-Bratislava,
- Vieno-Breclav-Znojmo,
- Linz-Ceské Budejovice.

La itinero de aŭstra-jugoslava trafiko:

- Faak am See-Rosenbach-Jesenice-Bohinska Bistrica.

La itinero de aŭstra-germana trafiko:

- Linz-Wels-Passau.

Enlanda trafiko:

- de Vieno 10,
- de Linz 3,
- de Lienz 3,
- de Graz 2,
- de Villach 1,
- de St. Pölten 1,
- de Oberwart 1,
- de Seefeld im Tirol 1.

La grupo de Balkan-Fervoj

La **Internacia Fervojunio** (UIC) reviziis la reglamenton pri la **Grupo de General-direktoroj de Balkan-fervojoj**. Laŭ la statuto de la **Internacia Fervojunio** la 1991jara ĝenerala kunsido aprobas la fondigon de Grupo havanta limigan funkcion.

Lau la informo de la periodaĵo **Transport** la sekvaj estas la membroj de la Grupo de la Balkan-Fervojoj:

- Bulgaraj Ŝtataj Fervojoj (BDZ),
- Grekaj Fervojoj (CH),
- Rumanaj Fervojoj (CFR),
- Turkaj Ŝtataj Fervojoj (TCDD).

El la sekvaj ĉiam ajn povas aliĝi al la Grupo:

- Albanaj Fervojoj (ADZ),
- Komunomo de la Jugoslavaj Fervojoj (JZ).

La celo de la ĝeneraldirektoroj de Balkan-fervoja Grupo koncize estas la sekvaj:

- ekzameno de problemoj en la internacia trafiko,
- plibonigo de la kunlaboro en la kvalito de la transportado,
- prilaboro de komuna konkurcapabla tarifo,
- prilaboro de interrilata komerca strategio

sur la terenoj de la infrastrukturo kaj komputilado,

- kolektado kaj taksado de informoj, statistikaj indikoj kaj temoj rilate al la evoluo de sud-orientaj eŭropaj fervojoj.

Precipe signifa estas la rolo de tiuj fervojoj parte en la trafiko inter Mez-Eŭropo kaj Orient-Eŭropo, aliparte en la transira trafiko al Proksima-Oriento.

Finiĝis la elektrizado de itinero London-Edinburgh

Finiĝis la elektrizado de la itinero **London-Edinburgh** de la Britaj Fervojoj (BR). Sur tiu linio ekfunkciigis la elektra trakciado de **InterCity-trajnoj** inter **London King's Cross** kaj Edinburgh. La rapidtrajna interkomunikado povis ekfunkcii nur iom pli malfrue, ĉar sur kelkaj etapoj oni devis trakonstrui la blokiinstalaĵojn. Oni enkondukis kelkajn sekurigajn aranĝojn pro la akcidento okazinta en **Clapham**.

La ekfunkcio de la elektra trakciado laŭgrade anstataŭos la trafikadon de 200 km/h-aj HST-sistemaj trajnoj. Laŭ la planoj tiuj trajnoj funkcios inter **London** kaj okcidenta landparto, respektive inter **London kaj Sud-Wales**.

Fervojo Tunelo sub la centro de Locarno

Fervojo tunelo konstruiĝis sub la centro de **Locarno** sur la linio **Brolla-Locarno** de la svisa fervojo **Centovalli**. En tiu tunelo la trajnoj trafikis ekde la 1-a de junio 1991. Per la ekfunkciigo de tiu tuneltrafiko signife malkreskas la veturdaŭro de la trajnoj, ekzemple inter **Locarno** kaj **Loussanne** 30 minutojn malpliigis la veturdaŭro, inter **Locarno** kaj **Bern** la nova veturdaŭro estas 3 horoj kaj 45 minutoj.

Laŭ la informo de la periodaĵo **le Rail** la fervojo aĉetos novan trakveturilaron, kaj per la ekfunkciigo de novaj vagonaroj ekde 1993 pli mallongiĝos la veturdaŭro per 15 minutoj.

La germana fervojo kreskigas sian kombinitan trafikon kaj la rapidecon de la vartrafiko

La **Germana Federacia Fervojo** (DB) en 1991 planas kreskigi la kombinitan trafikon. Laŭ iliaj kalkuloj la kvanto de la kombinita trafiko atingos la 27.6 milionojn da vartunoj, kiu egalas 19.5%an kreskon kompare kun la rezultoj de la jaro 1990. La antaŭkalkuloj montras pliajn 2 milionajn tunojn da kresko por la jaro 1992. La germana fervojo akcelas la kreskigon de la kombinita trafiko per tio, ke de la 2a de junio 1991 per 61 trajnoj kreskos la nombro de tiaj trajnoj, ekde tiu tempo sume 485 kombinitaj vartrajnoj trafikos.

Por rapidigi la vartrafikon, ekde la 1-a de junio 1991 la germana fervojo trafikigas la longdistancajnvartrajnojn per 120 km/h-a rapido, eĉ la vartrajnoj de livero de **Inter-Cargo-Ekspreso** trafikos per 160 km/h-a rapido inter **Nord-** kaj **Sud-Germanio**. La pli rapidan vartrafikon akcelas la ekfunkciigo de grandrapida etapo inter la urboj **Hannover** kaj **Würzburg**, per tio inter la norda kaj suda landpartoj la veturdaŭro mallongiĝis 2 horojn.

Pro la pli mallonga veturdaŭro efektiviĝas tielnomata:

- "ununokta" trafiko,
- starto post la 20a horo,
- alveno antaŭ la 6a horo.

Laŭ la opinio de la germana fervojo la pli rapida kombinita var-interkomunikado, kaj la pli nova starta kaj alvena tempopunktoj faras pli favora la konkurancan situacion de la fervojo.

La malkreskanta transporta rezulto de la Germana Imperia Fervojo (DR)

La transporta rezulto de la **Germana Imperia Fervojo** (DR) signife malkreskis post la unuiĝo de la du **Germanioj**. La malkreskon signas ekzemple la sekvaj du indikoj:

- en al fino de la jaro 1989 la taga transportita kvanto estis 800.000 - 1.000.000 tunoj.

– nuntempe la taga transportita kvanto estas 400.000 – 500.000 tunoj.

Laŭ la opinio de la fevojo la malkreskon de la transportado rezultos tiu fakto, ke la grandaj ekspedistoj parte preferis la ŝosean transportadon, aliparte ili mem transportas, krome dum la trakprizorga laboro oni pli frue ekpaŭzigis la interkomunikadon, nuntempe la trakprizorga laboro estas prokrastita pro la manko de financo. La mankon de la financo provas ekzemple, ke la fevojo ricevis 8 miliardojn anstataŭ la pretenditaj 11 miliardoj de markoj.

La revuo **Deutsche Verkehrs-Zeitung** mencias la distrikton de **DChemnitz** kiel ekzemplon, kie forrestis la trakprizorga laboro pro la manko de financo, pro tio la stato de iuj linioj tiom malboniĝis, ke la permesata maksimuma rapideco estas 30 km/h.

Fervoja tunelo konstruiĝas sub Belto

7 km-jn longa fervoja tunelo konstruiĝas inter la dana urbo **Sjöländ** kaj insulo Sprogö ĉe la markolo **Grand Belto**. La tempopunkto de la ekfunkciigo de la tunelo origine estis la majo 1993, sed laŭ la plej freŝaj informoj nur dek monatojn pli poste ĝi povos ekfunkciigi. La malfruigon kaŭzis la jenaj cirkonstancoj:

- teknikaj malfacilaĵoj ĉe la ses-mil tunaj tunelbormaŝinoj,
- la du bormaŝinoj nur 135 m-jn povis antaŭeniĝi ĉe la tunel-borada laboro, komencita ĉe **Korsör**,
- de la insulo **Sprogö** al la inversa direkto oni komencis la tunelboradan laboron pli malfrue ol ĝi estis planita.

La interesita tunelkonstrua konsorcio kaj la **Dana Ŝtata Fervojo** (DSB) komune esploras la eblecon, ke la fervoja trafiko ekfunkciigu laŭeble kun la plej malmulta malfruigo.

Unueca internacia transportdokumento

La **Internacia Fervoja Transporta Komitato** – Comité International des Transports Ferroviaires (CIT) – principe konsentis enkonduki unuecan transportdokumenton ĉe tiuj var- kaj ekspresvaraj transportoj, kiuj validas je la unuecaj reguloj por la kontrakto pri la internacia fervoja transporto de varoj (CIM). La bulteno **Transport** informis pri tio, ke laŭ la akceptitaj planoj oni enkondukos la novan transportdokumenton ekde la 1-a de januaro 1993 anstataŭ la nun validaj transportleteroj kaj ekspresvaraj ekspedatestiloj.

Okaze de la enkonduko de la nova internacia transportdokumento, la 70a kunsido de CIT akceptis la jenajn:

- en 1991 oni devas prepari kaj akcepti la modelon de la nova transportdokumento,
- en 1991 oni devas fari la bezonatajn konsultadojn kun la aŭtentikaj instancoj interesitaj en la internaciaj var- kaj ekspresvaraj trafikoj,
- en 1992 oni devos tralabori la preskribojn de la Internacia Fervoja Transportkomitato (CIT) kaj la Internacia Fervojuonio (UIC), kaj la validajn preskribojn por la unuecaj transportdokumentoj,
- en 1992 oni akceptos la definitivan modelon de la menciitaj dokumentoj kaj preskriboj, eĉ la preparon de la aplikoj de tiuj,
- de la 1-a de januaro 1993 validos:
 - la nova transportdokumento,
 - la enkonduko de la tralaboritaj kaj akceptitaj preskriboj,
- la 30an de junio 1993 malvalidiĝos la sesmonata transira limdato de la uzado de la pli frua transportletero kaj ekspresvara ekspedatestilo.

Redaktfino por n-ro 3/92 estas 10. 6. 92

Bitte des Schriftleiters:

Senden Sie druckreife Beiträge zur Veröffentlichung mit 1/2fachem Zeilenabstand und 1 Durchschrift oder Ablichtung.

Herausgeber / eldonanto: Hauptvorstand
des Bundesbahn-Sozialwerks
W-6000 Frankfurt (Main)

Schriftleitung / redakcio: Wilhelm Graß
Sachsenstraße 7
W-8620 Lichtenfels

Druck / preso: d.m.-druck gmbh
Holsteiner Straße 80
W-2800 Bremen 1