INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

26a jaro JULIO-AŬGUSTO 1974 N-ro 4

1974... Jaro de la Internacia Futbalo...
La I.F.E.F. — teamo en TARRAGONO, dum la 26a Kongreso

Kliŝo Hervouet

La 26a Kongreso de IFEF en Tarragona

EVOLUADO DE RENFE DUM LA LASTA JARDEKO

(-Fakprelego prezentita dum la 26 IFEF Kongreso — Majo 1974 — en Tarragona)

1. **Fervojlinioj**

Kiam postmilite en 1941 estis kreita la Fervoja Nacia Hispana Reto — RENFE — la ekspluatitaj linioj ampleksis 12 778 km kun larĝa ŝpuro de 1676 mm. Sinsekvaj aldonoj pligrandigis la reton en 1963 ĝis 13 436 km. La Dekjara Plano por Modernigo 1963-1972 (DPM) antaŭvidis la ĉesigon de kelkaj malmultprofitaj linioj, pro tio la longeco de la fervojreto konstante varias. Entute dum la jardeko 1963-1972 oni ĉesigis tute aŭ parte 1 174 km, kiuj apartenis al fervojlinioj neprofitdonaj. La pligrandigoj de la relvojoj ekspluatataj rilatas ĉefe al la konstruado de novaj trakoj por pliampleksigo de stacioj. Nuntempe la longeco de la linioj ekspluatataj atingas 13 523 km.

2. **Renovigo kaj modernigado**

La celo de la renoviga programo entenata en la DPM (Dekjara Plano por Modenigo) estas modernigi ĉiujn ĉefajn liniojn de la fervojreto, anstataŭigante la malnovajn relojn per alia nova tipo pli peza ; plena renovigo de la akcesora materialo kaj anstataŭigo preskaŭ kompleta de la balasto ; betonaj ŝpaloj anstataŭ lignaj, kunveldado de mallongaj reloj, formante longajn relojn por atingi pli grandan komforton kaj pli malgrandan eluzadon de la trajnoj.

Oni projektas, ke la meza aĝo de la trakoj ne superu 20 jarojn; renovigante 500 km ĉiujare, tio estos atingebla ne antaŭ 1987. Inter 1964 kaj 1972 oni renovigis aŭ modernigis laŭ la DPM 5 676 km da trakoj, kio sorbis proksimume 30 % de la rimedoj por financado programitaj en la Plano. Tio ebligis unuflanke pligrandigi la komercan rapidecon kaj la regulecon de la trafiko kaj aliflanke redukti la elspezojn por konservado de la trakoj kaj riparado de la cirkulanta materialo.

3. **La cirkulanta materialo**

La modernigo de la cirkulanta materialo kaŭzas psikologian efikon tre atentindan favore al estontaj trafikoj pretenditaj de RENFE. La pasaĝeroj tre alte taksas tion. La vojaĝanto postulas kvaliton, komfortecon, sekurecon kaj abundajn sidlokojn. La uzantoj de la vartrafiko ankaŭ deziras disponi pri la plej taŭgaj vagonoj por transporti siajn varojn, kio devigas RENFE meti je ilia dispono larĝan gamon da specialaj vagonoj.

Ĉion ĉi konsideris la DPM kaj pro tio oni destinis 25 % de la financaj rimedoj al tiuj celoj. Por la pasaĝeroj la Plano celis — laŭ la ekonomiaj eblecoj — pligrandigi la nombron de disponigeblaj sidlokoj en komfortaj pasaĝervagonoj. Elektrotrajnoj destinitaj al nove elektrizitaj linioj kaj dizelaj motortrajnoj destinitaj provizi la ceterajn liniojn, kompletigas la konvenciajn trajnojn kaj plenumas la trafikon antaŭe farita per vapora trakcio.

Alia faktoro, kiun oni devis konsideri, estas la strukturŝanĝo de la vojaĝdeziroj. La plialtiĝo de la vivnivelo, la ĝeneraligo de pagitaj ferioj, la organizita turismo, la migrantaj fluadoj konstantaj kaj laŭsezonaj, favoras la kreskadon de la trafiko speciale de la altkvalita trafiko. La DPM enhavis tiurilate serion da konceptoj por sin adapti al ĝenerala ekonomia situacio. La unua realigo rilate al la pasaĝeraj vagonoj estis la ĉesigo de la tria klaso. Ĉe la vartrafiko oni antaŭplanis pri longa tempo la riparojn por disponi je la plej urĝaj bezonmomentoj pri plej granda nombro de varvagonoj. Oni antaŭzorgis por plirapidigi la cirkuladon, kreis stimulantajn tarifojn dum la epokoj de malmulta trafiko ktp.

Aliflanke dum la lastaj dek jaroj oni eksigis el la vagonstoko ĉirkaŭ mil lignajn vagonojn kun du aŭ kvar aksoj, komplete netaŭgajn, kaj ilin anstataŭigis per metalaj vagonoj kun boĝioj. Unu el la celoj estas, ke la maksimuma aĝo permesebla al vojaĝtransportiloj estu 35 jaroj por pasaĝervagonoj, 30 jaroj por la elektrotrajnoj kaj 25 jaroj por la dizelaj motortrajnoj. La nombroj pri konkretaj realigoj dum la sep jaroj 1964-1970 estas la akiro de 525 metalaj vagonoj kun kvar aksoj kaj 87 metalaj pakajvagonoj. Pli poste dum 1971 oni akiris pliajn 25 vagonojn kaj 47 en 1972.

4. **Pasaĝeroj**

La nombro de pasaĝeroj transportitaj evoluis favore dum tiu ĉi jardeko, escepte dum la malfavora periodo 1967-1969, kiam la situacio de la lando estis malbona pro la disvolviĝo de la trafiko. Oni scias, ke la kreskado de la transporto estas firme ligita kun la kreskado de la nacia ekonomia stato. Laŭ konvinkaj spertoj la evoluo de la pasaĝertrafiko sekvas rektlinie la nacian produktumon. La jaro 1967, jaro de la restabiliĝo, estis tute senmova por la nacia ekonomio ; tiu situacio rezultigis malgrandiĝon de la trafiko ; estas logike, ke la individuoj komencas preterlasi la malpli necesajn servojn, el kiuj unu estas vojaĝi.

Poste la DPM plibonigis la staton, kaj la trafiko de pasaĝeroj evoluadis favore ek de tiam. Dum tiu ĉi jardeko oni spertis pliiĝon je 15 milionoj da pasaĝeroj kaj tri miliardoj da pasaĝerkilometroj. La kresko de enspezoj el la pasaĝertrafiko estis en tiu jardeko kvin miliardoj da pesetoj, do ili duobliĝis.

Pasaĝera trafiko dum la jardeko 1963-1972.

Unuoj × 10^6	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Pasaĝeroj	147,4	163,3	174,1	176,2	155,6	148,0	158,9	164,4	167,3	177,9
Pasaĝer-kilometroj	10 093	11 449	12 198	12 523	12 437	11 836	12 647	13 293	13 533	14 391

GRAVAJ ENHAVAJOJ

	paĝo		paĝo
FAKPRELEGO de la 26a — IFEF KONGRESO	50	ADMINISTRAJ INFORMOJ	59
LASTAJ EĤOJ pri la TARRAGONA-KONGRESO	58	NEKROLOGO	60

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO - FEDERACIO

Sekretariejo : E. Kruse, D-6 Frankfurt (M)74, Wienerstrasse — 121, GERMANIO
Redaktoro : Guy Delaquaize, 52, rue L.-Gandillet, 78420 Carrières/Seine, FRANCIO
Bankkonto : Provinsbanken — DK 9800 — Hjorring — DANIO

5. **Varoj**

La vartrafiko spertis gravan kreskon post 1971, restante ĝis tiam stagnanta. Dum ĉi tiu jardeko la trafiko de netaj tunoj transportitaj kreskis je 5 milionoj da tunoj kaj 1,8 miliardoj da tunkilometroj. La enspezoj dum la jardeko tamen kreskis relative pli ol la trafiko, atingante 2,75 miliardojn da pesetoj dum la jardeko. Evidente oni atingis tiun ĉi rezulton helpe de plialtigo de la tarifoj.

Vartrafiko dum la jardeko 1963-1972

Unuoj × 10^6	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Tunoj	24,8	29,5	30,0	29,0	30,4	30,8	30,8	30,9	32,1	34,5
Tun-km	7 985	8 440	8 481	8 271	8 986	8 623	9 071	9 693	9 523	10 221

6. **Specialaj transportoj**

La uzado de kontenerој estas jam delonge praktikita, sed de post nelonge ĝi disvolviĝis kiel elstara rimedo por la kombinita transporto. Por ke Hispanio ne restu malantaŭe kompare kun la aliaj landoj, oni prilaboris projekton por pliuzo de kontenerој, kies kulmino estis en 1972 la inaŭguro de la unua kontenera trajno (TECO) de Madrido al Barcelona, ekskluzive dediĉita al kontener-transporto. Pri ĝia sukceso atestas la fakto, ke ĝia ŝarĝkapablo ĉiam estas komplete uzata; kvin novajn trajnojn tiajn oni devis starigi dum iom pli ol unu jaro.

	dua duonjaro 1972	
Nombro de kontenerој	4 156	31 055
Tunoj	40 728	304 339
Tun-kilometroj	28 102 320	200 855 267

Kontenertrajnoj nun trafikas jene :

2	Madrido-Barcelona	ĉiutage	iro kaj reveno
1	Madrido-Bilbao	ĉiutage	iro kaj reveno
1	Barcelona-Bilbao	ĉiutage	iro kaj reveno
1	Madrido-Parizo	alterntage	iro kaj reveno
1	Barcelona-Parizo	alterntage	iro kaj reveno

7. **Trakcia materialo**

La jardekon karakterizas la grandskala malapero de la perkarba vaportrakcio. Tio realiĝis en ĉiuj landoj pro la malgranda profitdono kompare kun la meza ĉiutaga funkciado. Laŭ efektivigitaj studoj la anstataŭigo de la perkarba vaportrakcio devis realiĝi jene : por maloftaj kaj mezaj trafikoj estas konsilindaj dizelaj lokomotivoj, kies investoj povas amortiziĝi dum tri jaroj, por grandaj kaj oftaj trafikoj estas preferinda la elektrizado de la fervolinioj, kaj ĉi tiuj investoj amortiziĝos dum 10 jaroj.

La dizela trakcio estas plej avantaĝa en la manovra servo, ĉar la efikeco de la vaporo estas tre malgranda. La progreso realigita sur tiu ĉi kampo de la modernigado estis tuj konstatebla. Oni atingis tion precipe per akiro de tre potencaj dizellokomotivoj, kies efikeco kaj povumo estas duoble pli granda ol tiu de la vaporaj, kaj ankaŭ per la elektrizado de 1 106 km da relvojoj, kio pligrandigis la longecon de la elektrizitaj linioj al 3 096 km.

La realigoj de la jardeko rilate al trakcimaterialo estis : Pri elektra trakcio 90 lokomotivoj kaj 112 trajnunuoj. Pri dizela trakcio 270 liniolokomotivoj, 215 manovoro-lokomotivoj, 19 Talgo-trajnoj, 33 TER-trajnoj kaj 125 relaŭtobusoj.

8. **Fiksaj instalaĵoj**

La realigoj plej gravaj rilate al fiksaj instalaioj dum la jardeko estis : Pri stacioj la renovigo kaj modernigo de granda kvanto da centraj stacioj, la inaŭguro de la stacio Chamartin ĉe Madrido (hodiaŭ renovigata kaj pli ampleksigata), konstruado de stacioj laŭlonge de la nova fervojlinio Burgos - Madrido ktp. Pri stacioj por klasifikado la plej grava atingaĵo de la jardeko estis la inaŭguro de la manovra stacio Vicalvaro.

Koncerne al signaliloj kaj telekomunikado oni faris preparojn por centrigita trafikkontrolo (CTC) Tarragona - Tortosa kaj Valencia - Sagunto, instalante komunikilojn je alta frekvenco kaj centrigita selektilo inter granda nombro da stacioj. La RENFE-politiko pri neprofitdonaj linioj celas fermi kaj malinstali grandan nombron da stacioj apartenantaj al tiaj linioj, kies bilanco de la jardeko estis negativa.

Domkonstruaĵoj : Krom la konstruaĵoj dediĉitaj al stacidomoj, trakkonservado kaj konstruaĵoj de socia karaktero, estas rimarkinda la inaŭguro de nova oficejdomo por la Departemento pri Informado kaj Diskonigo ĉe la stacio Delicias en Madrido, kaj la akiro de la nova konstruaĵo Presidente, destinita same al oficejoj en Madrido.

Pri laborejoj estas rimarkinda la konstruado de centra riparejo ĉe Villaverde, kaj multaj renovigoj de domoj destinitaj al oficejoj en la tuta lando.

9. **Elektroniko**

La elektronika biletvendado, enkondukita en Hispanio 1968, estigis rapidmovecon kaj modernigon de tiu vendosistemo. La biletojn kun rezervilo pri sidloko oni povas nun akiri jam 2 monatojn antaŭe. La kalkulcentro estas instalita ĉe la stacio Delicias en Madrido. La biletvendadon elektronikan oni komencis per instalado de pupitroj en la madridaj stacidomoj kaj en la komerca RENFE-oficejo ĉe strato Alcalá, inkludante la 6 Talgo-trajnojn ekveturantajn el Madrido. Post tio oni aldonis iom post iom la ceterajn pasaĝertrajnojn. La sistemo estis baldaŭ akceptita de la publiko pro la atingita tempoŝparo, kaj tiel oni forigis la longajn vicojn ĉe la giĉetoj, precipe en la urĝaj periodoj. Pli malfrue la elektronika sistemo enkondukiĝis en Barcelona kaj Valencia, disvastiĝante en 1972 al preskaŭ ĉiuj urboj kaj ne nur al la oficejoj de RENFE, sed ankaŭ al ĉefaj vojaĝagentejoj. Dum tiuj ĉi jaroj la biletvendado per la elektronika sistemo pligrandiĝis de 445 719 biletoj de Julio ĝis Decembro 1968 al 7 948 989 biletoj en 1972.

Oni instalis duan elektronikan komputeron de tipo 4004/45 kaj trian komputeron de tipo Siemens 404/6 destinitaj al la ampleksigo de la elektronika vendosistemo; per ili oni plenumos la sekvantajn taskojn :

- kombini litvagonan bileton kun vojaĝbileto en 1 bileton;
- vendado de internaciaj biletoj;
- vendado de aŭtomobilbiletoj;
- kontrolo de la pasaĝervagona stoko.

Trafikcentrejo : La centra trafikkontrolo estas alia atingaĵo sur la kampo de la elektroniko, atendita de la fervojo. Tiu ĉi sekurecsistemo direktas kaj organizas la trajncirkuladojn laŭ pli racia formo, certigas aŭtomatan blokadon laŭlonge de la projektita itinero kaj centrigas la regadon de la signaliloj kaj trakforkoj en la centrejo. Per tio oni atingas ŝparon de fervojistoj, pli grandan fluecon de la trafiko, rapidecon kaj precipe sekurecon pro redukto de homaj eraroj al minimumo. La itineroj, kie oni enkondukis centran trafikkontrolon, kvankam ne ĉie jam funkcias, estas la jenaj : Valencia — Tarragona, funkcianta jam Valencia — Sagunto — Almazora kaj Tarragona — Tortosa ; Leon — Oviedo kaj Gijon kun branĉrelvojoj.

10. **Organizado pri kontoj kaj administracio**

La perfektigo de la organiza strukturo de la fervojreto, kvankam ĝi estas fenomeno ofte kaŝita de la senpera observado, tamen estas tre grava, des pli, kiam entrepreno realigas amplek-san ĝeneralan modernig-planon. La administra panoramo daŭre evoluadis dum la jardeko, sekvante la kreskantajn bezonojn pri la fervojreta organizado. Oni kreis novajn operaciajn direkciojn, oni kunfandis aliajn, oni iniciatis novajn agadojn kaj fine oni donis formon al la nuna Strategia Plano, kia estu la RENFE-organizado laŭ ekkonoj de elstaraj fakuloj.

Laŭ tiu Plano nun ekzistas kelkaj operaciaj direkcioj kun propraj ekonomiaj celoj, kompetentaj sur tut-entreprena sfero, pri : komerco, transportoj, konstruado kaj instalaĵoj, cirkulanta materialo, modernigo. Ĉi tiuj direkcioj estas formitaj kun la celo senpere realigi la novan koncepton de la entrepreno, forlasante la apartigon inter centro kaj la Departementoj, centrigante la funkciojn de planado kaj realigado per agadtasko asignita al ĉiu direkcio. Oni konservis la jenajn specialigitajn direkciojn : Pri financoj, pri socialaj aferoj kaj aĉetado, kaj oni kreis la sekciojn pri strategio, pri ekonomio ĉe la transporto, pri edukado de direktantoj, pri informado kaj disvastigo de informoj.

11. **La projekto RENFE 1972-1975**

Tiu projekto ne estas simpla daŭrigo de la Dekjara Plano pri Modernigo, ĝi prezentas malsaman perspektivon : la estonteca fervojo ; la kolonoj, sur kiuj ripozas la nova projekto estas :

a) Kompletigi la modernigadon de instalaĵoj kaj materialo ; en tiu ero ĝi estas daŭrigo de la DPM ;

b) Superi la malfortajn punktojn nunajn, kiuj estas la vartrafiko kaj la tarifsistemo. Tiu ĉi celo estas malsama de la antaŭa sistemo ;

c) projekti la estontecan fervojon, por kio oni programis enkonduki novajn teknikojn kaj konsideri la tri grandajn eblecojn de estonteca fervojo : granda rapideco, cibernetikigo de la transportoj en la grandaj urbaglomeraĵoj, kaj specialigitaj vartransportoj ;

d) doni al RENFE la karakteron de granda transportentrepreno kaj ne nur simpla administracio pri fervoja reto.

La projekto RENFE 1972-1975 signifas kunigon de la DPM kun la Strategia Plano. Unuflanke daŭras la programoj de investoj iniciatitaj en la jaro 1964, aliflanke malfermiĝas la vojo al nova tekniko de direktado por celoj, kio estas la filozofio de la Strategia Plano.

La celoj fiksitaj en ĝi estas :

— plipotencigi la fervojreton per plibonigoj de sekurecoj, komforto kaj rapideco, kaj atingi mezajn rapidecojn de 100 km/h kaj maksimumajn de 140 km/h sur la baza fervojreto, krei similajn kondiĉojn por la komplementaj linioj. Oni projektas en tiu ĉi punkto adapti la horarojn tiamaniere, ke la grandajn distancojn oni vojaĝu dumnokte kaj la mallongajn kaj mezajn dumtage. Aliflanke oni atendas de la fervojo kiel kolektiva transportrimedo plibonigojn trafikajn precipe en la grandaj urbaglomeraĵoj.

— Pligrandigi la partoprenon de RENFE je la merkato de vartransportoj, kio dependas de sukcesa mallongigo ĉe la templimoj ĝis livero de la varoj ; starigo de komerca agadmaniero ; disvolvo de projekto de kontenerojkaj kunordigo de la diversaj transportformoj en unu integritan sistemon de nacia transportado.

— Pligrandigi la rentumon per 10,4 % ĉiujare, celo dependanta de efektiva reduktado je fervojistoj per maldungiĝoj kaŭze de la programoj de investado.

— Plibonigi pli kaj pli la laborkondiĉojn kaj socialan ekipon.

— Enkonduki novajn teknologiojn por la estonteca fervojo per :
transiro al premaer-bremso,
ekuzo de aksoj kun variigebla ŝpuro,
elektra klimatizado de trajnoj,
ekapliko de cibernetiko,
studado de grandaj rapidecoj.

— Enkonduko de tarifsistemo fleksebla kaj konforma al la kost-evoluo, kiu permesu kontentigi la transportbezonojn kaj konkuri sur la transportmerkado.

— Atingi, ke la ekspluatenspezoj sufiĉu por kovri la ekspluatelspezojn de la entreprena agado, kaj la financajn elspezojn.

— Krei strategion pri longtempa estonteco kaj enkonduki en 1972 la direktadon de la entrepreno laŭ strategiaj celoj.

— Iniciati la eksportadon de la RENFE-tekniko kaj kunlabori kun la fervoja industrio je ĝiaj klopodoj sur eksterlandaj merkatoj.

— Plibonigi la utiligon de la fervoja infrastrukturo, minimume je 10 %.

La tuja estonteco de RENFE : Oni ekrealigis strategian programon, kies celo estas adaptiĝi al la ŝanĝanta ekonomia panoramo. La transportpolitiko formas fundamentan priokupon de la registaroj. La proksima estonteco anoncas al ni fundamente novajn teknologiojn ĉe la fervojoj kaj aliajn transportsistemojn. La lasta jardeko signifis por RENFE la realigon de moderniga programo. Sed la decida problemo ne estas la aĉeto de pli potencaj lokomotivoj aŭ la renovigo de trako. La problemo ne estas starigi programon de investoj, tio siatempe respondis al bezono — hodiaŭ pro la grandeco kaj komplekseco de RENFE kaj pro la fakto, ke ĝi devas elteni en ege konkurenca situacio, ŝajnas nepre necese al ĝi, fari analizon pri si mem kaj pri la ekonomia ĉirkaŭaĵo kun la celo eluzi maksimume siajn kapablecojn kaj eblecojn.

Por la proksimaj venontjaroj RENFE fiksis al si duoblan celon :

— Fini la modernigon de la fervojreto, celo jam plenumita akorde kun la DPM, sed ampleksigita je tio, kion la teknologiaj ŝanĝoj postulas.

— Plani la estontecon de la fervojo, kaj el teknologia vidpunkto, kaj el entreprena ; pro tio oni ellaboris vastan Strategian Planon 1972-1985, en kiu oni programas la aktualigon de RENFE por plenumotaj celoj.

La estonteco longtempa : La celoj, kiujn RENFE projektas plenumi, estas la ĝeneralaj celoj de ĉiu entrepreno :

— Plibonigi la valoron de la entrepreno,
— oferti servojn,
— havi kapablecon memdaŭri.

La instrumentoj disponeblaj por tion plenumi estas la integriĝo en Strategian Planon, la starigo de direktada sistemo bazita sur la celoj kaj la adaptado de la entreprena strukturo al la nova direktada stilo. La projekto disvolviĝas per serio de strategiaj agadoj, speciale adaptitaj al fervoja entrepreno. Ĝi volas formi la estontecon de RENFE en proksima kaj fora tempo, eltrovante la vojon laŭ kiu kaj per kiuj celoj aŭ agoj oni atingos la finajn intencojn, kiuj formas la daŭrajn idealcelojn de la entrepreno.

La Plano estas strukturita tiel, ke ĝi enhavas (krom sia filozofia ideo) :

6 ĝeneralajn normalajn politikajn principojn,
13 ĝeneralajn politikajn principojn malsamajn al la ĝistiamaj,
5 ĝeneralajn daŭrajn idealcelojn,
48 specifajn idealcelojn kaj
160 strategiajn agadojn.

Inter la 160 strategiaj agadoj kun iliaj 160 ekrealigaj dispozicioj elstaras pro graveco la sekvantaj :

— egaligo de kontoj,
— helpado al la transport-disvolviĝo,
— granda rapideco,
— partopreno de RENFE en la teritoria ordigo,
— selekto, kompenso kaj motivigo de la direktonta personaro,
— socia komunikiĝo de RENFE,
— aliaj teknikaj agadoj, kiuj rilatas la fervojretan ekspluatadon,
— socialaj agadoj.

12. **La homo en RENFE**

Socialaj agadoj por la personaro : La Strategia Plano de RENFE enhavas diversajn agadojn, ekzemple socian kaj familian helpon en la riskoj kaj malagrablaĵoj ne inkluditaj aŭ ne sufiĉe konsiderataj de la socia asekuro, precipe kiam la fizika aŭ mensa stato kadukiĝas. Krome la starigo de financa sistemo por la Kolegio de Orfoj de Fervojistoj, kiu ebligu definitivan solvon pri ilia ekonomia situacio kaj familia havaĵo.

Aliaj agadoj, kiujn ni povus nomi « sociaj », esploras la enkondukon de kombinita sistemo pri bazaj salajroj kaj stimulpagoj. Celo estas progresivaj altigoj de la salajroj, kiujn oni devos plani konforme kun la antaŭvideblaj rezultoj de la ekspluatado kaj la evoluado de la vivkostoj.

Fine oni konsideros ankaŭ la loĝejproblemon, kaj oni favoros la cedon de kreditoj al fervojistoj kun la celo akiri loĝejojn, samtempe RENFE mem konstruos familiajn loĝejojn.

13. **Profesia klerigado**

La tiucelaj agadoj sin direktas al ĉiuj fervojretaj laborantoj ĝis superaj kategorioj por diskonigi la strategian koncepton de la entrepreno al direktontoj same kiel al novaj aŭ konvertendaj fervojistoj ; oni ankaŭ konsideros la necesajn instalaĵojn, materialon kaj homojn.

Aliflanke oni favoros la kulturan klerigon de la laboristoj kaj iliaj familioj per helpo de publikaj kaj privataj instancoj por la dirita celo, konsentonte escepte proprajn helpojn por kovri bezonojn antaŭe ne priatentitajn.

14. **La financa situacio**

Evoluo al memfinancado : En la jaro 1970 unuafoje en la historio de RENFE oni povis atingi pozitivan ekspluatrezulton de 417 milionoj da pesetoj. La memfinancado estas unu el la celoj atingenda estonte ; nepre postuli tion estus tamen objektiva eraro, ĉar pro la natureco de RENFE kiel entrepreno dediĉita al la publika servado kaj ne nur al komerco, la financado dependas unuavice de la interkonsentoj akordigitaj kun la registaro.

De post 1970 la netgajnoj de la ekspluatado kreskadis progresive. En la proksima estonteco oni celas kovri unue la interezojn kaj poste la amortizojn.

Evoluo de la konto de rezultoj

Milionoj da pesetoj	1969	1970	1971	1972
ENSPEZOJ				
Pasaĝertrafiko	7 576	8 338	9 078	10 008
Vartrafiko	7 817	8 406	8 773	9 841
Poŝttrajnoj	830	843	903	943
Koincidregulo	880	1 015	1 550	1 902
Diversaj	726	727	1 530	1 846
Entute enspezoj	17 829	19 329	21 834	24 540
ELSPEZOJ				
Personaro	12 096	12 178	14 690	16 188
Energio k brulaĵoj	2 008	1 926	1 991	2 058
Materialoj k div.	4 775	4 928	4 834	5 044
Minus elspezoj asignitaj al inv.	— 130	— 120	— 208	— 255
Entute elspezoj	18 749	18 912	21 307	23 035

Kreditoj de la Internacia Banko pri Rekonstruado kaj Progresigo (IBRD) : Kun tiu tutmonda banko RENFE subskribis tri kreditajn interkonsentojn por la financado de siaj investplanoj. La unuan pri la sumo de 65 milionoj da dolaroj, oni subkribis la 31an de Julio 1964 ; la duan pri la sumo de 50 milionoj da dolaroj la 4an de Aŭgusto 1967 kaj la trian pri la sumo de 90 milionoj da dolaroj la 30an de Junio 1971, por financi la projekton RENFE 1972 — 1975. En la tri interkonsentoj aperas la ŝtato kiel garantia instanco. Per tio oni provizis al RENFE la necesan kapitalon por moedrnigi, disvolvi kaj pligrandigi la kapablecon kaj pli efikigi la ekspluatadon de la relvojoj.

Redaktis : Departemento pri Informado kaj Diskonigo de RENFE.
Tradukis : J. Anglada Prior.
Reviziis : G. Ritterspach.
Prelegis : J. Cerezo.

— UNUA INFORMO pri la 27a - Kongreso —

La 27-a KONGRESO de IFEF okazos en Villach — Aŭstrio de la 10-a ĝis la 16-a de majo 1975. La postkongresa aranĝo okazos laŭeble en Salzburg 17-a ĝis 19-a de majo 1975. — Pluaj informoj sekvos.

LASTAJ EĤOJ PRI LA TARRAGONA-KONGRESO
La Postkongreso en CALLELA

Post streĉaj kongrestagoj ripoziga postkongreso estis bonvena. S-ro Felix de Valois, helpita de du bonaj feinoj kaj F. Alberich kiel lerta gvidanto, bonege organizis tiun restadon, de kiu profitis 163 partoprenintoj el 8 landoj.

Post forlaso de la « Esperanto-Eksprestrajno » en Barcelona pretstaris la aŭtobusoj por sinsekva vizito de la Fervoja Muzeo, de la barcelona gotika kvartalo, de la urbdomo, de la mondfama monto Tibidabo, de Montjuich kaj la pitoreska Hispana Vilaĝo. Vera surprizo : bankedo en la havena turrestoracio kun elvido al la urbo en lumoj. Fine en dormaŭtobuso al Callela, urbeto 40 km norde de Barcelona.

Dimanĉe, post Diservo kun prediko en Esperanto de pastro Claramunt la interkonatiĝa mateno kun salutvortoj de la reprezentantoj el ĉiu partoprenintа nacio. Callela, iama fiŝista urbeto evoluiĝis al turisma centro de hoteloj kaj apartementdomoj, kiuj kreskas kiel fungoj post pluvo. Sendube baldaŭ kreiĝos domoj kaj impona strato, kie ni kun urbestro Ten image inaŭguris « Esperanto-Straton ». — Lunde aŭtobusa ekskurso al ĉarma urbeto Blanes, konata pro ĝia botanika ĝardeno. Dume fiŝkaptistaj boatoj enveturis la havenon kaj eblis sekvi la fiŝaŭkcion. Vespere ,en nokta kublejo Andalusa Dancfestivalo. — Agrabla tuttaga ŝipveturado laŭlonge de Costa Brava montris, ke tamen ne la tuta marbordo estas fuŝita per hotelkestegoj. En kelkaj ĉarmaj vilaĝetoj ni elŝipiĝis, ne kiel kutime en haveno, nia ŝipo simple veturis en la sablon, pinte oni eligis ponton sur kiu ni atingis la marbordon. — Merkredo adiaŭa tago, kiun la plimulto uzispor refoje pasigi kelkajn horojn en Barcelona. Interesa, vere plaza postkongreso, kies organizintoj meritas elkoran dankon.

el Otto Walder.

— **Pri la Honorigo de Otto Walder (Sekvo)**

Kelkaj el la plej trafaj vortoj esprimitaj okaze de tiu honorigo :

— **per S-ro GILLES** — Reprezentanto de FISAIC.

« Nur permesu al mi esprimi, ke la longjara rezultoplena agado de nia
« Svisa kolego Walder tutcerte ne estis vana. Li esence kontribuis al tiu
« nobla celo kreita de d-ro Zamenhof, nome al la paca kunekzistado de
« homoj, celo, kiu komplete harmonias kun la celo de la FISAIC. Pro tio
« nun estu la momento, honori nian svisan amikon Otto Walder per la plej
« alta distingo, kiun la FISAIC povas doni, nome per la ora medalo.
« Elkoran gratulon ! »

— **per S-ro GIESSNER** — IFEF Prezidanto.

« Kiam mi nun diras lian nomon, estas Otto Walder, vi certe komprenas,
« ke por la federacio ekestos truo en la vicoj de la longjaraj kunlabo-
« rantoj.Kun Otto Walder eksiĝos el la estraro persono, kiu ne nur en plej
« fidinda maniero administris la monon de IFEF, sed kiu ankaŭ en multaj
« aliaj kazoj donis siajn fortojn kaj konsilojn, persono, kiu ĉiam estis
« preta labori kaj pli ol labori por nia federacia movado kaj krome por
« la Esperanto-movado entute, persono, kiu pro sia honesta amikeco trovis
« amikojn en ĉiujn anguloj de la mondo same kiel en la intimaj rondoj,
« en kiuj li kunlaboris. »

ADMINISTRA INFORMO

— **KOMUNIKO de la KASISTO**

Nomo kaj adreso : HENNING HAUGE
Eranthisvej 16. DK — 9800 HJöRRING — DANIO

Banka Ĝirkonto :

Provinsbanken — DK - 9800 — HJöRRING-Kontonumero : 7353-35055-0
Poŝta Ĝirkonto : 1-25-80-36.

Depost la 1a de Julio, ĉiuj enpagoj devas okazi al unu el la du kontoj.

ANONCOJ

— ESPERANTO — FERIOCENTRO

Ĉe la okcidenta marbodo en norda Jutlando stariĝis malgranda feriocentro en nova kaj moderna domo ĉe bieno. La centro situas 15 km de Hjorring kaj 500 m de la marbordo.

IFEF-mebroj povas ĉi tie ĝui la ferion laŭ tre modestaj prezoj en esperantista medio.

La domo havas 4 ĉambrojn, ĉiu kun loko por du personoj. En tri el la ĉambroj povas krome loĝi du infamoj ĝis 12 jaroj.

Mendo kaj pluraj informoj ĉe HENNING HAUGE.

— SEPTEMBRA SEMAJNFINO EN SKOOTLANDO

La Skota Federacio Esperantista organizos Septembran Semajnfinon ĉe Gean House, Tullibody Road, Alloa, de la 13-a ĝis la 15-a de septembro. Okazos prelego de William Auld, ekskurso, teatraĵoj, popolkantoj ktp., en belega parto de Skotlando. Kosto de la tuta semajnfino ekde vendreda vespero £ 5,60. Aliĝilon sendos **Albert Goodheir, 128 Queen's Drive, Glasgow G 42 8 QN, Skotlando.**

(el Heroldo de Esperanto)

— DEZIRAS KORESPONDI

☐ Franco, 48 jara, 4 filinoj, fervojisto (elektra sekcio) deziras korespondi pri diversaj temoj : familiaj, sociaj, teknikaj kun samaĝaj laborist(ino)oj de tuta mondo.

S-ro MAZAUD Georges, 56, rue A.-Daudet — F 36000 CHATEAUROUX.

☐ Franco, 36 jara, fervojisto (en stacidomo) deziras korespondi kun dano kaj nederlandano.

S-ro DAUPHIN Guy, F 10150 CHARMONT (Gare de Charmont).

☐ Franco, 45 jara, fervojisto (ekipado-servo) deziras korespondi kun laboristo pri tekniko kaj aliaj temoj.

S-ro DUMONT Bernard, 50, avenue Berthelot F 69007 LYON.

NEKROLOGO

Federacia Prezidanto, samideano
Franz Jonas mortis

Kvankam ne plu surprize, tamen tre kortuŝe ni eksciis pri la morto de la Federacia Prezidanto de la Respubliko Aŭstrio, samideano Franz Jonas. Pro lia morto ne nur funebras la popolo de Aŭstrio kaj la tuta civilizita mondo, profunde funebras la esperantistoj en Aŭstrio kaj la tutmonda esperantistaro.

D-ro h.c. Franz Jonas jam en junaj jaroj eklernis la Internacian Lingvon Esperanto, kiun li ekkonis kiel taŭgan, ja necesan ilon por la inter-kompreniĝo inter la homaro. Post 1945, kiam lin pli kaj pli okupis politikaj laboroj kaj oficialaj funkcioj, li neniam demetis sian esperantistecon, sed tiel kiel urbestro de la aùstria metropolo li ankaŭ kiel Prezidanto de la Aŭstria Respubliko ĉiam volonte akceptis delegaciojn sed ankaŭ unuopulojn esperantistojn kaj estis en konstanta letera kontakto kun siaj esperantistaj amikoj. Jam kiel urbestro, Jonas en la jaro 1959 oficiale akceptis en la urbdomo, post la 11-a Internacia Fervojista Esperanto-kongreso, la partoprenintojn al la postkongreso en Vieno.

Sed kulmino estis lia protektado de la 55-a Universala Kongreso de Esperanto 1970 en Vieno kun lia grandioza esperantlingva parolado ĉe la inaŭguro de la kongreso antaŭ pli ol dumil gesamideanoj kaj gastoj. Ĝuste pro tiu parolado ankaŭ ĝis hodiaŭ la kongreso restas en plej bona memoro de ĉiuj partoprenintoj kaj liaj profundaj kaj realismaj pensoj pri la estonteco de Esperanto ankaŭ nun ofte estas citataj.

La eterna sorto forrabis nun en la 75-a jaraĝo nian samideanon Franz Jonas. Li restu spirite inter la esperantistaro kaj ripozu en paco.

El Aŭstria Sekcio.

La Redaktfino por la venonta IF estas 20-9-74

Presejo : Editions Polyglottes
232, rue Charenton
75012 Paris - Francio