INTERNACIA FERVOJISTO
1992.4
44a eldonjaro

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio:
E Henning Olsen,
Åderupvej 182,
DK-4700 Næstved.
Tel +45 53 72 73 77.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4,
I-40135 Bologna.

Kasisto:
Henning Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Dana poŝtĉekkonto:
1 25 80 36, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Dana bankkonto:
7353-350550, Den Danske Bank, DK-9800 Hjørring
(pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bank-elspezoj).

Svisa bankkonto:
471-02, Thurgauische Kantonalbank,
CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto:
CH 85-4110-5
Frauenfeld, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Redaktofino por la venonta IF: 10.8.1992

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S

La 44a IFK reelektis la ĝisnunan estraron. Meze sidas la prezidanto Per ENGEN, dekstre vicprezidanto István GULYÁS, maldekstre sekretario Romano BOLOGNESI. Malantaŭe staras dekstre kasisto Henning HAUGE kaj maldekstre redaktoro E Henning OLSEN. Tiujn vizaĝojn vi do devas toleri dum la venontaj 3 jaroj!

Diversaj aranĝoj

9a Landa Kongreso de Polaj Fervojistoj-Esperantistoj okazos 2an - 4an de oktobro 1992 en Karpacz Górny, pitoreska urbeto situanta en la montaro Karkonosze. Kiel kutime ampleksa kaj varia programo. Informoj ĉe Dolnoŝlaska DOKP, Klub Esperantystów, ul. Joannitów 13, PL-50-950 WROCŁAW.

Aliaj aranĝoj

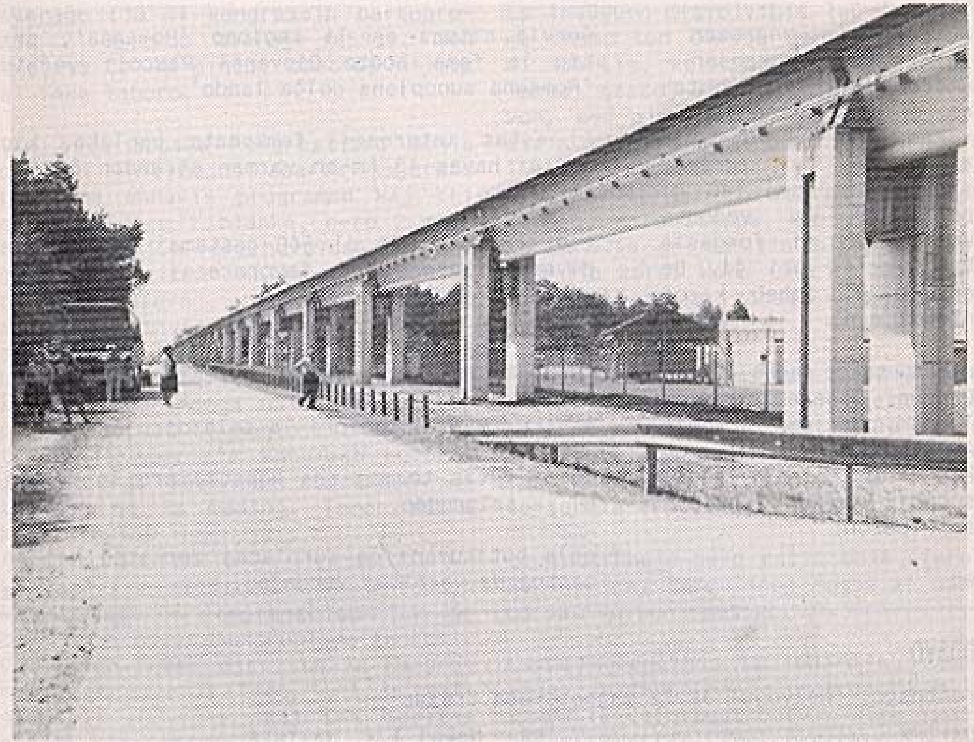
77a Universala Kongreso de Esperanto, 25a de julio - 1a de aŭgusto 1992 en Vieno, Aŭstrio. Informoj ĉe UEA, Nieuwe Binnenweg 176, NL-3015 BJ ROTTERDAM.

Antaŭkongreso de UK, 19a - 25a de julio 1992 en Prago, Ĉeĥo-Slovakio. Informoj ĉe Ĉeĥa Esperanto-Asocio, str Jilska 10, CS-11001 PRAHA 1.

Internacia Esperanto-Kongreso por la pli aĝa generacio, 5a - 12a de septembro 1992 en AUGSBURG, Germanio. Informoj ĉe Esperanto-Press, Waterloostr 21, D-W-8900 AUGSBURG.

INTERNACIA FERVOJISTO

1992.4



Redaktora babilo

Kongreso finiĝis, kaj per la estrarelekto komenciĝis nova oficperiodo de la estraranoj. Ke ĉiuj reelektiĝis povas esti signo de certa kontento pri ili, sed oni ne povas malhelpi la penson, ke manko de aliaj kandidatoj influis. Nu - ni faru nian plejeblon, kun la valora helpo de ĉiuj membroj kaj kunlaborantoj.

La unuan postkongresan - kiel kutime iom kaosan - numeron de IF vi nun tenas en viaj manoj. Se mankas en ĝi io, kiu ŝajnas al vi grava, estas du eblecoj: aŭ ĝi aperos en iu venonta numero, aŭ mi forgesis aŭ ne sciis pri ĝi. Do bonvolu en ambaŭ kazoj informi min.

Somera seko regas tutan Eŭropon. Espereble tamen floros postioma ripozo kreskanta aktiveco en IFEF kaj niaj landaj asocioj. Bonan fekundigan ripozon!

Red

INVITO AL CERVIA

La 45a IFK okazos en la itala urbo Cervia [ĉervja], kiu situas ĉe la adriatika maro proksimume meze inter Ravenna kaj Rimini.

Inter la diversaj kialoj, pro kiuj la LKK elektis tiun kongreslokon, jen sep el ili:

- Cervia situas en la regiono 'Romagna', pri kiu la fama poeto Giovanni Pascoli verkis 'Romagna sunoplena dolĉa lando',
- ĝi estas internacia famkonata banloko, kiu nur ĝi havas 13 km-an varman strandon ĉe la-cura maro,
- tie troviĝas pli ol 500 gastamaj hoteloj je diversaj kategorioj, favorprezaj, kies kuirmanieron oni ne forgesos,
- estas vasta pinarbaro, ombra kaj freŝa, naturparko kun aero saniga kaj oksigenplena,
- ĝi tre famas ankaŭ pri la salejoj,
- ĉe ĝi estas termoj tre konataj pro la fangoj el la salgrundo,
- ebla butikumadi ĉe surplacaj merkatoj kaj en centoj da varriĉaj vendejoj. ■

Enhavo

Frontpaĝo: 'Relvojo' de la magnetŝveba trajno'

45a IFK 50
Krokize tra nia 44a 51
Postkongreso 53
La etŝpuraj Harc-fervojoj 54
Resumo fakprelegoj 55
Ceteraj prelegoj kaj aktualaĵoj . 57
Fervojfakaj kajeroj 59
Protokolo FAK 59
Novaj l.a. de IFEF 60
Terminara laboro 61
Doktoriĝo Halász 61
Raporto FKS 62
Renkontiĝo en Pierov 62
Kontaktkunveno 77a UK 63
Turismaj tagoj en Žilina 63
IFEF-estraro kaj aranĝoj 64

Krokize tra nia 44a

La 44a IFEF-kongreso okazis en la vestfalia urbo Münster dum la tagoj 16a - 22a de majo 1992. La oficiala nombro de kongresanoj estas 342 el 22 landoj. Tiu nombro estas sub la averaĝo (la 44 kongresojn partoprenis 21536, do averaĝe 489½), sed kvalite ĉe la pinto, precipe rilate al faka laboro.

Tre bela 32paĝa kongreslibro donis utilajn informojn, aparta kajereto poŝforma enhavis programon kaj tri numeroj (n-ro 1 blanka, n-ro 2 malhelflava kaj n-ro 3 helblua) de kongresbulteno tre mallonge rakontis pri kongreseroj. La loka gazetaro sufiĉe pozitive kaj relative amplekse menciis la eventon. En granda urbo, kiu kutimas al kongresoj, kaj kie estas grandega universitato kun pli ol 40.000 studantoj, unusemajna trionmila speciala kongreso kompreneble povas veki nur negrandan intereson de la medioj. Tamen radio kaj televido intervjuis.

LKK spertis malfacilaĵojn, antaŭajn kaj dumajn - kompreneble, ĉar ne ĉiuj eroj povas senprobleme funkcii. Oni tamen povas diri, ke la kongresanoj ne spertis tion. Iel la malglataĵoj solviĝis, kaj LKK meritas dankon kaj admiron pro tio.

La interkona vespero agrable pasis kun mallaŭta muziko, tiel ke la senco de tia vespero bone plenumiĝis.

La dimanĉmatena ekumena diservo estis digna enkonduko al la serioza laboro de la kongreso. Religiulo aŭ ne: iu sento de komuneco ŝvebis en la preĝejo. I a okazis solkanto fare de soprano Anni Wiesmann.

La inaŭguro disvolviĝis laŭ la kutima skemo kun ĉeesto de eminentuloj. Ni spertis, ke kelkaj el la alparolantaj gastoj uzis sian nacian lingvon, sed plej multaj lernis kaj eldiris sian mesaĝon en la internacia lingvo, honore al la ĉeestantaro. Precipe impresis la reprezentanto de FISAIC, s-ro Steppe, ĉar ni sentis, ke parolis ne nur lia buŝo, sed ankaŭ lia koro. Ĥoro CAntico Novo intermite distris, bonege kantante kaj tre bunte vestite.

Posttagmeze plej multaj turisme ekskursis en la bela urbo, kelkaj eĉ bicikle, ĉar estis facile lui tian transportilon. Cetere abundis ĉie sur la stratoj - pli precize plejofte sur la trotuaroj - biciklantoj.

La internacia balo estis bela afero. Belvestitaj ĉarmulinoj logis al danco laŭ la bona muziko.

Lunde komenciĝis la laboro kun kunsidoj, akcepto en la urbdomo, kie la simpatia ĉefurbestro d-ro Jörg Twenhöven montris kaj prirakontis la salonon, kie oni en 1648 interkonsentis pri la t.n. Vestfalia Paco post la 30jara milito, kiu paco grave ŝanĝis la 'vizaĝon' de Eŭropo, pli-malpli eĉ ĝis la nuna tempo.

La teatra vespero (lunde) estis

granda travivaĵo. Dum 1½ horoj la pola aktoro Miroslav Henke sola sur la scenejo ravis nin per brila prezento de scenoj el 'La aventuroj de la brava soldato Ŝvejk' de Jaroslav Haŝek. Post la paŭzo la teatra trupo 'Kia Koincido', ludis 'Piknikon sur la kampo', kiu ankaŭ temas pri la absurdecon de milito. Profesiecaj amatoroj ili estas.

Koncert- kaj kantvespero en Erlöserpreĝejo estis granda travivaĵo. Orkestro kun junuloj-muziklernejanoj ludis nefacilan komponaĵon, Anni Wiesmann kaj tenoro Alfons Hoffmann solistis kaj duetis. Entute la kultura nivelo de la kongresaranĝoj estis alta.

Tuttaga ekskurso al Lathen (por spekti la provinstalaĵojn de la magnetŝveba TRANSRAPID) kaj la ĉaskastelo Clemenswerth estis miksaĵo inter fake kleriga kaj turisme alloga eventoj. La faka prelego de la 33a IFK en Regensburg ja temis pri Transrapid: 'Trajno sen radoj', estis do eksterordinare interese vidi la eksperimentejon.

Transrapid 07 - do sepa generacio de tiu 'trajno' - estas sub konstruo, sed tiom sekrete, ke nur je certa distanco ni povis rigardi, kaj fotografado estis strikte malpermesita.

Tamen la irvojo estas impona kaj interesa. Ĝi ne plibeligas la pejzaĝon, sed inter la fostoj, sur kiuj ĝi kuŝas, oni povas kultivi la kampon kaj konstrui vojojn ktp.

La distra programo ĵaŭdon vespere estis bunta miksaĵo de orkestra muziko, ĥorkantado, popoldancoj kaj ĵazbaleto. La tre multaj aktorantoj venis de proksimsituanta urbeto Telgte, loĝloko de Margret kaj Willi Brandenburg, kaj oni sentis iliajn lertajn manojn malantaŭ ĉio. Tre impona prezentaĵo!

La vendreda duontaga ekskurso kondukis al diversaj akvokasteloj, konstruaĵoj de tempoj, kiam ĉiu unuopa grandbienulo devis mem defendi sin kaj siajn havaĵojn, se ili deziris konservi ilin.

Pri la laboroj de komisionoj kaj komitato vi bonvolu legi aliloke resp en venontaj numeroj de IF.

Kompreneble multajn, supozeble eĉ gravajn, erojn de la kongresa semajno ni ne tuŝis, sed espereble la kongresintoj rekonas iom kaj la nekongresintoj envias nin, kiuj travivis la 44an IFEF-kongreson.

Ĝis (re)vido en CERVIA, Italio, komence de junio 1993. ■

IFEF-prezidanto Engen kaj urbestro Twenhöfer dum la akcepto en la pacsalono de Münster-urbdomo.

Transrapid 06, la ĝis nun antaŭlasta tipo de la magnetŝveba 'trajno'.

Postkongreso en orienta Harz-montaro

La tagoj de 23.5 ĝis 28.5 sub aŭspicio de la kolegoj de Germana Regna Fervojo (DR) fariĝis belega travivaĵo por 27 partoprenantoj el 7 landoj, inter ili la prezidanto kaj sekretario de IFEF.

Komune nia grupo veturis per trajno de Münster al Bad Harzburg kaj de tie per aŭtobuso tra la sunobrila Harco al la kongresloko Friedrichsbrunn [Fridriĥsbrun]. Jam dum tiu veturado estis okazo preterpasi la iam ne trapaseblan, teruran kaj danĝeregan limon inter la du germanaj ŝtatoj, de kiu ankoraŭ restaĵoj kaj unuopaj gvatturoj estas videblaj.

La ampleksa kaj varia programo estis daŭre favorigita de plej bela vetero, grava akcesoraĵo en tia pli-malpli turisma semajno. Ĉiutage la hotelbuso gvidis nin al nature elstaraj lokoj de la montaro kaj al interesaj vidindaj urboj. La regiono ĉirkaŭ la Harco ja prezentas mozaikon da urboj el la historio de la Germana Regno, el kiuj ni vizitis Wernigerode kaj Quedlinburg [Kvedlinburg], la originale romanikstilan bazilikon en Gernrode kaj la pitoreskan urbeton Stolberg.

Ĉiuj ekskursoj kondukis nin tra senfinaj arbaroj kaj aleoj kun florantaj kaŝtanarboj, ĉiam en alteco de 400 ĝis 800 m. Ofte ni transpasis la iaman limon. Per telfero ni vizitis la plej altan monton en la okcidenta Harco, Wurmberg (1000 m), de kie ni havis belan rigardon al la entute plej altan pinton Brocken (1142 m) tra nur 4 km da distanco. Sed ni ankaŭ eniris la teron en la plej granda germana gipskaverno Heimkehle [Hajmkele].

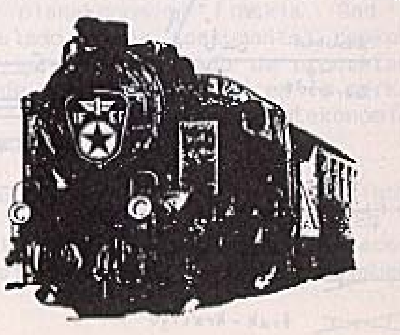
Sennombraj legendoj ekzistas pri la Harco. Multaj el ili temas pri sorĉistinoj, kiuj sur tiu Brocken renkontiĝas nokte la unuan de majo kun la diabloj. Ni renkontis ilin en formo de grandaj pupoj en ĉiuj vilaĝoj kaj krome vizitis la Dancplacon de la Sorĉistinoj alte super la urbo Thale.

Folklora grupo konatigis nin kun kantoj kaj moroj de la Harco kaj kun ili ni eĉ komune kantis en Esperanto la ŝatatan kanton pri Köhlerliesel (Linjo, la filino de karbfaristo). Videofilmo pri la Brockenmasivo kaj la refunkciigo de la Brockenfervojo instrue klarigis la specialan situacion de tiu monto, kiu dum jardekoj ne estis alirebla, ĉar okupita de la soveta armeo. Nun ĉiutage ĝi estas celo de miloj da migruloj.

Dufoje ni havis okazon veturi per la etŝpura fervojo (1 m), kiu ankoraŭ nuntempe funkcias ĉefe per vaportrakcio tra la tuta montaro kun entute ĉ. 130 km. Aparte interesa estis la vizito de fervoja unikaĵo en nodo Stiege, kie kunvenas tri linioj. Helpe de kompleta trakcirklo kaj kelkaj trakforkoj moveblaj per la radoj, neniam necesas tie turni lokomotivojn. Estis frandaĵo por fervojistoj.

Ĉar ankaŭ la hotelo kun senkosta naĝejo kaj saŭno estis agrabla, oni rajtas diri, ke lastan matenon ĉiuj partoprenantoj kontente sidis en la aŭtobuso, kiu reportis ilin al la granda mondo.

JG



La etŝpuraj Harc-fervojoj

(komparu mapon)

Unue ni menciu, ke en la unua duono de la 20a jarcento en la tuta Harco ekzistis multaj fervojaj linioj, inter ili kelkaj kun normala ŝpuro, kiuj ĉefe troviĝis kaj finiĝis en la valoj. En la okcidenta parto ili preskaŭ komplete estis forigitaj. Sed en la orienta flanko ankoraŭ nun funkcias, grandparte en etŝpuro de 1000 mm. Ankoraŭ sur tiuj linioj trafikas vaporlokomotivoj, el kiuj eĉ tiaj, kiuj estas konstruitaj fine de la pasinta jarcento. La pasaĝervagonoj devenas ĉefe de la jaroj ĉirkaŭ 1930, sed oni modernigis ilin. La vartransporto okazas tiel, ke normalŝpuraj vagonoj estas kargataj sur etŝpurajn vagonojn, tielnomatajn rulekipaĵojn.

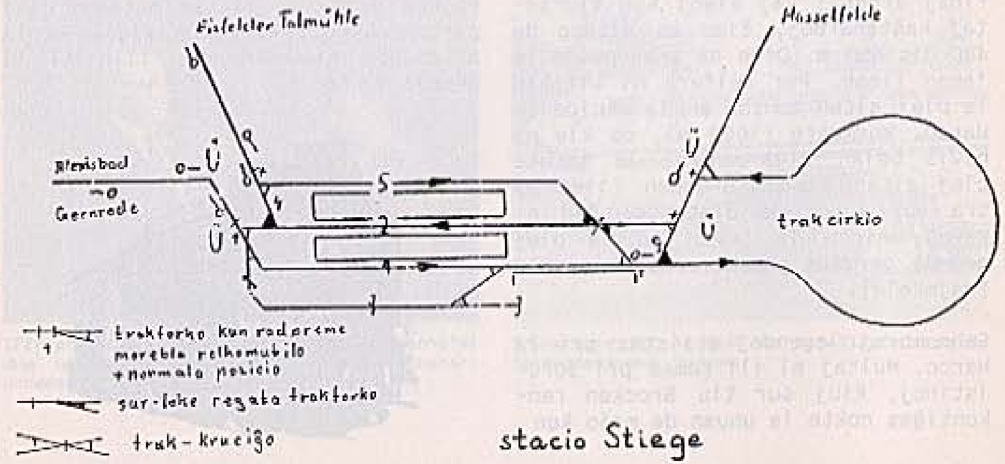
La plej longa linio (61 km) komenciĝas norde en Wernigerode kaj transiras suden ĝis Nordhausen. Sian plej altan punkton ĝi atingas post 14 km en Drei Annen Hohne (540 m), kie debranĉiĝas la 19 km longa linio al Brocken (1120 m la stacidomo). Poste la trako restas ĉirkaŭ 20 km en sama alteco ĝis ĝi descendas al stacio Eisfelder Talmuehle [Ajsfelder Talmile, 352 m] kaj daŭrigas al Nordhausen (180 m).

Alia linio komenciĝas en Gernrode (nordoriente de Friedrichsbrunn) kun longeco de 40 km. Ĝia plej forta decida dekliveco estas 1:25. Kelkloke la radiuso estas nur 60 m. Tiu linio kondukas tra stacio Aleksisbad (325 m) al Stiege [ŝtige] kaj Hasselfelde (452 m), ĉar ĝi uzas por relative longa distanco la valon de rivereto Selke, ĝi nomiĝas "Selke-fervojo".

En Stiege debranĉiĝas linio (9 km) al Eisfelder Talmuehle kaj tie korespondas kun la ĉeflinio Wernigerode - Nordhausen.

En Stiege troviĝas unika fervoja vidindaĵo, nome tielnomata trakringo (vidu skizon). La trako kondukas kiel kompleta cirklo el la trakoj 5 aŭ 1 al trako 2. Trančeblaj trakforkoj, kiuj aŭtomate refalas en la bazan pozicion, tiel ebligas la veturadon de trajnoj de Nordhausen al Gernrode kaj inverse, sen ke devas ekzisti aparta regejo. Krome neniam necesas ŝanĝi la lokomotivon de unu flanko de la trajno al alia en tiu stacio. Dum ekskurso estos okazo observi kaj fotografi tian trajnveturadon.

J. Giessner



LA FAKTERMINARA LABORO DE IFEF

Resumo de la unua fakprelego en la 44a IFK, Münster (D).

La prelegon verkis Dieter Hartig, gvidanto de la Terminara Komisiono de IFEF, provizore malhelpata funkcii pro malsano. Pro la sama kaŭzo voĉlegis la prelegon s-ro Siegfried Krüger.

La prelego estis omaĝo al Gernot Ritterspach kaj André Blondeax, kaj komenciĝas tiel:

'Tiu ĉi montru la aktivecon de la Terminara Komisiono de IFEF kaj skizu la intencojn kaj celon. La rigardo antaŭen kaj la prezento de nia strategio sendube estas pli grava ol la dokumentado de farita laboro. Sed evidente estas necese veki respekton pri la granda venko de la Terminara Komisiono, pri la starigo de la FERVOJA TERMINARO, la "Plena Vortaro de fervojistoj", kiel Gernot Ritterspach ĝin nomis. Temis pri la tradukado de la seslingva terminaro de Internacia Fervoj-Unio (UIC).'

Terminara Komisiono celas al la estonteco. Jam ekzistas naŭ prespretaj Nacilingvaj Vortaroj aranĝitaj laŭ la Fervoja Terminaro. En komuna laboro ni povas prezenti prototipojn de la Aktuala Fervoja Vortaro kaj de la Difinvortaro.

La rapida teknika evoluo postulas en la unuiĝanta Eŭropo kaj en la tuta mondo aktualan fervojan faklingvon en Esperanto. Jen nia ŝanco! ■

Dua fakprelego dum la 44a IFEF-kongreso en Münster 1992

La merkato de trafikservoj

La preleginto, D-ro Werner Bormann el Hamburg, Germanio, ne estas fervojisto, sed eksperto pri nacia ekonomio kaj docento pri ekonomiko. Do temis pri alrigardo de la situacio de fervojoj el ekstere. Tio donis apartan signifon kaj spicon ĝuste al tiu ĉi fakprelego.

Dum la tago antaŭ la fakprelego okazis la faka ekskurso al la magnetŝveba trajno "Transrapid". Al la partoprenintaj kongresanoj oni klarigis eĉ plurfoje tiun admirindan novan teknikaĵon. Sed mankis informoj, kiel tia sistemo realiĝu en dense loĝata lando (la aspekto de la medio) kaj kiel aŭ ĉu entute ĝi estas financebla (la aspekto de la ekonomio).

D-ro Bormann komprenis la fascinon de tiu inventaĵo, sed la tekniko restas teorio, se ĝi ne estas pagebla. Li petis la komprenon de la ofte teknike edukitaj fervojistoj, ke ekonomiaj konsideroj estas decidaj. Aldoniĝas la neceso trovi akceptemon por novaĵoj ĉe almenaŭ plimulto de la civitanoj.

La ekonomio ekzistas por la homoj. Do ankaŭ la trafiko servu al la uzontoj. Iliaj deziroj devas havi la plejeble altan rangon. Kio okazu, ne estu derivaĵo de ideologio. Tion ni ĵus havis en la socialismaj landoj, kies planekonomioj fiaskis. Sed la postulado de la konsumantoj renkontiĝu kun la proponado de produktantoj de varoj kaj servoj en la merkato. Tiel estiĝas merkatekonomiaj solvoj.

Antaŭrangeco de la merkato ne signifas la rezignon pri reguloj. En la trafiko validas amaso da ili: neceso posedi aŭtistan licenson, maksimumaj

rapidecoj en urboj kaj sur landstratoj, minimuma profilo de pneŭmatikoj, alkoholo en la sango sub 0,8 o/oo aŭ malpli ktp. Sed la ŝtata ordopolitiko devas principe lasi la prioritaton ĉe la libereco. La ĝusta kvanto gravas - simile kiel ĉe medikamentoj.

D-ro Bormann poste fokusigis sian prelegon al la situacio de la trafikmerkato en Germanio, al li plej bone konata, kies problemoj kaj solvoj estas interesaj kiel eventuala modelo ankaŭ por la negermanaj IFEF-membroj. Li skribis kreskoprocentaĵojn de trafikspecoj sur la nigran tabulon, kiujn disponigis sciencaj institutoj. Ĉiuj trafikoj plimultiĝos, en la vartransporto la transiranta tra Germanio je 100%, tiu surstrate je 95% kaj la fervoja je 55%.

Kontraŭ tiu prognozo la preleginto elstarigis la avantaĝojn de la reltrafiko. Tamen ne estas garantio por ĝia estonteco. La sorto de la fervojo en Usono pruvas tion. Do necesas ekpreni saĝajn paŝojn por certigi la evoluon de la fervojo. La bazo estas ne favora: sur la tabulo aperis ciferoj pri la entrepreno Germana Federacia Fervojo el ĝia ĵus okazinta prezento de bilanco kaj spezokonto. Ja ĝia rendimento kreskis gratulinde, sed tion sukcesus fari ĉiu fabriko subenŝovanta siajn prezojn: la deficito restas ne akceptebla.

D-ro Bormann citis el universitataj lernolibroj pri entreprena ekonomiko: kio okazu, kiam la rezulto de entrepreno estas nekontentiga? Antaŭkondiĉo de resanigo estas gvidado direktita al la interesoj de la entrepreno (kaj ne al entreprenfremdaj, ekzemple politikaj konsideroj!) kun disponkapablo pri la personaro, kiu estus realigebla en privatekonomia organizo. Tiam ili konsilas plifortigon en agadoj, kie entrepreno estas forta, kaj forigon de ĉiuj aktivecoj, kiuj ne kontribuas albona rezulto. Aktuala ekzemplo estas la germana aertransporta kompanio "Lufthansa", kiu momente troviĝas en tre malfacila situacio.

La fervojo bone taŭgas por transporti kvantojn (amasojn) en linioj. La proksimtrafiko ne perlaboras siajn elspezojn. En Hamburgo, al la biletprezo de 3,60 DEM aldonas la impostpaganto 2 DEM, por ke la enurba trafikilo povu pagi siajn kostojn. Laŭ la preleginto tiu subvencio estas pravigebla por la urbo mem kun ĝia intereso en funkcianta proksimtrafiko, sed ne justa por la etato de la Federacio, en kiun enpagas homoj de ĉie ajn. Do la prefero estas por financado loke aŭ regione, kaj tio inkludas disponrajton kaj posedon. Ŝtatfervojoj perdos tiujn partojn el siaj ofertoj.

En la vartrafiko pligraviĝos formoj de kombinita transportado kiel la ferutado. Entute pli da komuna priservado de trafikrilatoj okazos en kunlaborado, tra disponcentroj, kolektejoj de transportaĵoj. Venos ankaŭ privata kapitalo en la financado de la infrastrukturo, ĉar la ŝtato ne povos ĉion utilan fari mem. La komputilo zorgos por pli rendimenta trafiko ankaŭ sen novkontruoj. D-ro Bormann ne elparolis la tuton de la rimedoj, ĉar ilin li menciis en sia libro TRAFIKO aperinta okaze de la ĉi tie resumita prelego (72 paĝoj formato A 5, prezo 5 DEM).

La nuna trafikpolitiko en Germanio orientiĝas je la novaj postuloj pro intertempe troiĝantaj transportbezonoj en reunuigita lando. Sed la registaro ne plu estas sendependa en siaj decidoj. La konscia paŝo en la Eŭropan Komunaĵon kunportis la submeton de la propra volo sub la gvidliniojn de Eŭropa politiko. Tio ĵus videbliĝis en la malpermeso al Germanio ŝarĝi traveturantajn eŭropajn kamionojn per aparta kotizo. Tio estas la nova epoko, tre komplika, tamen esperplena. En ĝi la fervojo nun ektrovas sian lokon. ■

Ceteraj prelegoj kaj aktualaĵoj dum la 44a IFK

Kvankam la sistemo pri antaŭanonco de prelegoj - por aperigi resumon en la kongreslibro - ne plene funkcias, la intereso por prezenti fervojajn novaĵojn estas admirinde granda.

Ĵaŭdon posttagmeze la 21an de majo plenaj du horoj ne sufiĉis por ĉiuj, spite al firma, sed eleganta, gvidado fare de la sekretario de FAK Ladislav Kovař, kaj agrabla disciplino ĉe la prezentantoj.

Jen resumo de kelkaj el la prezentaĵoj:

Strategio de la ĉeĥo-slovaka fervojo-trafiko sub kondiĉoj de la ekonomia reformo.

Magdalena Feifičová, CS

Resumo.
Nuntempe la Ĉeĥo-Slovakaj Ŝtataj Fervojoj (ČSD) troviĝas en profunda krizo. La kontribuaĵo priskribas motivojn de tiu stato, analizas ties kialojn kaj montras necesajn agojn por reviġligi la fervojan vartransporton, plibonigi la servojn por la pasaĝeroj kaj plialtigi la ekonomian sendependecon de la fervojo sub la novaj kondiĉoj.

Nordio surtrake - evoluanta kunlaboro

E.Henning Olsen, DK

Resumo.
La rapidaj ŝanĝoj de la mondo necesigas ankaŭ rapidajn ŝanĝojn de la fervojoj. Tial la nordiaj fervojoj: DSB, NSB, SJ, VR intensigas sian - jam ekzistantan - kunlaboron por ne perdi influon en la eŭropa kunlaboro. La kontribuaĵo priskribas plurajn el la kampoj, sur kiuj ĝi efektiviĝos kaj montras al kelkaj vizioj, kiujn havas la nordiaj fervojoj.

Komputiloj kontrolas la akuratecon de trajnoj

Willi Barnickel, D

Resumo.
Komputiloj pli kaj pli trovas utiligojn ĉe la fervojo. Ĉe DB estas instalita altnivele disvolvita sistemo de komputila trajnregado. Ĝiajn eblecojn kaj avantaĝojn priskribas la referaĵo.

La fervojevoluiga programo Trans Eŭropa Nordo-Sudo (TER) kaj la Projekta Instituto de MÁV.

I.Gulyás, H

Resumo.
La fervoja trafiko antaŭvidas vastan kunlaboron de multaj ŝtatoj. Unu el tiuj okazoj estas projekto Trans Eŭropa Nordo Sudo (TER), kiu temas pri fervoja kunligo de norda kaj suda Eŭropo kun kontaktoj al okcident-orienta fervojtrafiko. La programo estas subtenata pere de Unuiĝintaj Nacioj, kaj la Centra Oficejo funkcias en Budapest en la sidejo de la Projekta Instituto de MÁV.

La projektaj laboroj jam komenciĝis surbaze de komputila teknologio en du laborkolektivoj - teknika kaj ekonomia. Gravan parton de la taskoj plenumas ankaŭ fakuloj de la Projekta Instituto.

Granda signifo de malgranda relvojo

G.Sredić, YU

Resumo.
Kune kun rapide ŝanĝiĝata politika situacio kaj militaj okazaĵoj sur la teritorio de Jugoslavio ŝanĝiĝas ankaŭ la kondiĉoj por la fervoja trafiko. Antaŭe ne tro multe uzataj fervojlinioj nun fariĝas gravaj. Unu el ili estas linio nove konstruita

inter Živinice kaj Zvornik, kiu kunligas Beograd kun Sarajevo. En la artikolo estas priskribita la historio de ĝia konstruado kaj planoj por estonta dumpaca disvolviĝo. Plue estas priskribitaj la intencoj por konstruado de fervojlinioj kun rapideco 250 km/h el Subotica trans Beograd al Dimitrovgrad kiel parto de grava linio Paris - Istanbul.

Nova trajntipo por regiona trafiko en sud-orienta Norvegio

Per Engen, N

Resumo.
La konstruo de tunelo sub la centro de Oslo, kiu ligas la orientajn kaj okcidentajn partojn de la norvega fervojreto kaj novan Centran stacion en Oslo ebligas totalan reorganizon de la regiona trafiko inter la urboj en la sud-orienta parto de Norvegio. Tiu reorganizo komenciĝis en 1990 per konsiderinda altigo de la nombro de trajnoj kaj enkonduko de kadenchoraro.

Pro manko de investaj rimedoj la fervojo devis prokrasti la planon konstrui novan trajntipon por tiu trafiko. Kelkaj vagonoj estis rekonstruitaj, sed plejparte estis entrafikigitaj la malnovaj lokomotivoj kaj vagonoj.

La nova trafika sistemo estis tre sukcesa kaj la nombro de vojaĝantoj kreskis ĝis 20-procente.

Nun la Norvegaj Ŝtataj Fervojoj mendis serion de novaj elektraj motortrajnoj, speciale konstruitaj por tiu ĉi trafiko. Ili estos entrafikigitaj ekde la horarŝanĝo 1992.

La prelegeto priskribas la novan organizon de la trafiko, la horarsistemon kaj la novan trajntipon laŭ teknika kaj trafika vidpunkto.

NEAT - AlpTransit

Ernst Glättli, CH

Resumo.
NEAT estas mallongigo por la germanaj vortoj Neue Eisenbahn-Alpen-Transversale) (Nova Fervoja Alpoj-Transversaĵo).

Ĉi-rilatan projekton la svisa registaro prezentis al la parlamento sub la nomo 'Alp-Transit'. Ĝi antaŭvidas la konstruadon de du montbazaj tuneloj por novaj fervojlinioj tra la montoj Gotthard kaj Lötschberg.

La svisa parlamento aprobis la projekton en oktobro 1991. Kalkulitaj kostoj 14 miliardoj da svisaj frankoj.

- - -

Supozeble la tekstoj aperos en venonta numero de Fervojfakaj Kajeroj. Ĝis tiam veraj interesitoj povas ricevi la tekston ĉe la sekretario de Fake Aplika Komisiono de IFEF. ■

Hispanaj fervojaj novaĵoj

La barcelona ĉefstacidomo 'Barcelona Termino' estis fermita kelkajn jarojn por riparo kaj rekonstruado. Je la 23a de aprilo 1992 ĝi estis reinaŭgurita sub la nomo 'Estació de Franca' por servi precipe al la eksterlanda trafiko.

'AVE' - trajno de granda rapido - kun eŭropa ŝpuro estis antaŭ kelkaj monatoj inaŭgurita inter Madrid kaj Sevilla. Tre luksaj kaj komfortaj vagonoj per rapido de 300 km/h veturas en 3h20 min.

(Rap: Antonio Sanchez San Pedro)

Fervojfakaj kajeroj

Jen la nomo de la nova publikaĵo aperinta dum ĉijara IFEF-kongreso en Münster. En la unua numero estas kolektitaj diversaj artikoloj pri verkado de fakaj tekstoj, pri terminaraj aferoj kaj pri la fervojo mem. Fake Aplika Komisiono de IFEF, kiu instigis la eldonon de la unua numero, intencas daŭrigi en ĉi tiu laboro kaj riĉigi la esperantistan-fervojistan publikon kaj aliajn interesulojn per nova presaĵo, kies enhavo estos interesa kaj utila por la legantoj. Mi atendas viajn opiniojn kaj proponojn por plibonigi la venontajn numerojn. Same interese estos akceptitaj viaj kontribuaĵoj-artikoloj.

Altan lingvan nivelon de la unua kajero certigis lingverevizia redaktoro inĝ. Jan Werner el Brno (CS) kaj per siaj riĉaj spertoj redaktoro E.Henning Olsen (DK). La kvalitan kaj ĝustatempan tajpadon prizorgis s-ino Erna Hauge (DK). Al ĉiuj menciitaj kaj ankaŭ al ĉiuj aŭtoroj apartenas sincera danko.

Redaktoro de FFK
Ladislav Kovář
Grégrova 44
CS-560 03 Česka Třebová

Fake Aplika Komisiono de IFEF

Ekstrakto de la protokolo de la 44a IFEF-kongreso, Münster (D).

FAK-kunsido la 19an de majo 1992 je 15a horo. Partoprenis 29 gekongresanoj. Programo: laŭ IF 1992.2.

1. **Raporto de la gvidanto**
   La gvidanto P.Chrdle salutis la gepartoprenantojn kaj konatigis ilin pri la programo kaj kun la rezulto de enketo pri volontuloj kunlaborantaj kun FAK, kiu estis dissendita post la 42a IFK en Hamar. Aliĝis 12 interesuloj, kun kiuj la kunlaboro glate funkcias.

2. **Raporto de la sekretario**
   La sekretario voĉlegis la agadraporton pri la dumjara laboro kaj prezentis la unuan numeron de Fervojfakaj Kajeroj.

3. **Nunjara fakprogramo**
   Estis konstatite, ke la du ĉefaj fakprelegoj okazos laŭprograme. La ceteraj prelegoj/aktualaĵoj

ampleksas 11 kontribuaĵojn de 9 landoj - laŭvice Germanio, Svisio, Ĉeĥo-Slovakio, Norvegio, Hungario, Danio, Jugoslavio, Kroatio kaj Rumanio -, el kiuj la kongresa programo enhavis tempon por 9, dum du lastminute anoncitaj bedaŭrinde ne estis prezentitaj. (Resumon de la prelegoj/aktualaĵoj bv legi aliloke en IF. N.d.l.r.)

4. **Venontjara faka programo**

a) Komence la gvidanto de la komisiono P.Chrdle prezentis proponon kiel dividi la fakan programon dum la venontaj kongresoj:

- Ĉefprelego (unu aŭ du), same kiel ĝis nun,
- prelegoj = mallongaj prelegoj pri diversaj temoj fervojaj, ĝis nun plej ofte nomitaj aktualaĵoj.

La senco de tiu divido estas, ke la prelegoj de la dua grado estu pritraktataj pere de eksteraj organizaĵoj kiel verkoj.

La ĉeestantoj decidis uzi tiun sistemon provizore dum la venontaj du jaroj kaj laŭrezulte starigi kongresproponon por ŝanĝi la IFEF-regularon.

b) Faka programo dum la 45a IFK en Cervia, jam anoncita:

Ĉefprelego: D-ro S.Boschin (I): Ek al granda rapido.

Prelegoj: E.Glättli (CH): La svisa feruta koridoro.

L. De Sutter (B): Transmanika TGV-trajno kaj koneksoj.

J.Niemann (DK): Tunelo sub Granda Belto.

P.Chrdle (CS): Lokomotivoj por ŝarĝvagonaroj en la manika tunelo.

5. **Faka programo dum la 77a UK en Wien**

I.Gulyás informis, ke la faka kunveno de fervojistoj okazos marde la 28an de julio de la 9a ĝis la 11a h en salono Baghy. Estos prezentitaj du fakprelegoj de aŭstraj kolegoj kaj ekskurso al Viena lokomotivmuzeo.

6. **Diskuto**

a) Longeco de prelegoj: interkonsente kun LKK plilongigi la programeron, eventuale ne vicigi prelegojn kun simila temo. Tempodispono de 15 minutoj por unu prelego sufiĉas, la aŭtoro povas ŝanĝi la longecon de prelego kaj diskuto.

b) Resumoj de prelegoj: preferinde estas publikigi ilin en la kongreslibro kunlabore kun LKK. Alie FAK prizorgos multobligon de ili en okazo, ke ili estas ĝustatempe disponeblaj.

7. **Ceteraĵoj**

P.Chrdle proponis organizi FAK-aranĝon ankaŭ inter la kongresoj, eble kun TK. La sekretario instigis por verki kontribuaĵojn por la dua FAK. Plue li informis pri konferenco je temo Fervojkrucigaj sekurigaj instalaĵoj, kiu okazos en monato marto 93 en Pardubice (CS).

(Laŭ la protokolo fare de L.Kovař).

Novaj landaj asocioj de IFEF

La komitato de IFEF dum la 44a IFK akceptis du novajn landajn asociojn. Pro la sendependeco de Estonio la estona landa sekcio nun iĝis landa asocio, kaj pro la okazaĵoj en Jugoslavio Kroatio iĝis sendependa lando kaj laŭ peto Kroata Fervojista Esperanto-Societo ricevis statuson kiel landan asocion de IFEF.

Terminara laboro pere de komputilo

En la kunveno komuna de FAK kaj TK dum la 44a IFK en Münster (D) la ĝenerala sinteno estis ke estus avantaĝo, se la TK-kunlaborantoj laboras laŭ la sama sistemo de komputilo, tiel ke oni povus interŝanĝi disketojn pri terminara laboro. Montriĝis ke la ĉeestantaj landaj asocioj, kiuj jam havas komputilon, ĉiuj laboras laŭ la sama sistemo de komputilo: IBM-kongrua, MS-DOS diskofunkciiga sistemo 3,0 aŭ posta versio, durdisko minimume 20 Mb.

Tamen tio ne sufiĉas. Oni devas labori ankaŭ laŭ la sama tekstoprilabora aŭ datenbanka programo.

Do, se vi intencas aĉeti komputilon por partopreni la TK-laboron ni petas vin konsideri tion.

Se vi havas aŭ intencas aĉeti la tekstoprilaboran programon WordPerfect versio 5,1 mi povas oferti al vi programeton, kiun mi ellaboris por faciligi la laboron pri Nacia Vortaro.

WordPerfect 5,1 havas la verajn Esperanto-signojn krom aliajn internaciajn signojn.

Erna Hauge, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.

Gratulon pro doktoriĝo

Sekretario kaj provizora gvidanto de Terminara Komisiono de IFEF, inĝ Jozsef Halász, doktoriĝis antaŭ nelonge. Ni kore gratulas pro tiu promocio en la socia hierarkio, kiu nepre altigas ankaŭ la reputacion de IFEF kaj de la faka laboro per Esperanto.

Li rakontas:

La titolo de mia disertacio estas: "Ekzameno de homogenaj kaj ne homogenaj transiroj laŭ metodo de movadgeometrio". Estis ekzamenitaj elformiĝoj de tiuj traketapoj kiuj troviĝas inter rektoj kaj kurboj.

Akceptis min doktoro Budapeŝta Teknika Universitato. Mia doktoriĝo havas rilatojn ankaŭ al Esperanto.

Laŭ preskriboj de Universitata Doktora Regularo kiu volas atingi tiun titolon, tiu devas havi almenaŭ mezgradan ŝtatekzamenon pri iu fremda lingvo. Feliĉe mi havas supergradan ŝtatekzamenon pri Esperanto kiun la universitato akceptis.

La alia rilato estas, ke inter la uzita fakliteraturo mi menciis kelkajn artikolojn aperintajn en Esperanto-revuoj (HFM, IF).

El If mi menciis artikolon de s-ro Ritterspach kies titolo estis 'Tutmonda rapidecrekordo sur reloj'.

La alian artikolon kiun mi uzis, verkis s-ro Gvozden Sredić. Ĝi temis pri reto de grandrapidaj linioj de Eŭropo. ■

Senpaga duobla kongresa numero de "Heroldo"

Sufiĉas sendi poŝtkartan mendon al
"Heroldo de Esperanto"
Via Sandre 15
I-10078 VENARIA REALE (Torino)
Italio

por ricevi senpage marpoŝte la duoblan septembran numeron de "Heroldo de Esperanto" kun ilustrita raporto pri la Universala Kongreso de Esperanto en Vieno (25.VII.-1.VIII 1992).

Raporto de FKS de IFEF jaro 1992

La INTERNACIA FERVOJA KORESPONDA SERVO kaj la tuta IFEF estis denove frapita pro la forpaso de amiko Jean Demissy el Francio, kiu gvidis la servon post nia amiko Andreo Giovenal, ĝis la jaro 1989, kiam George Joli el Liono transprenis la kunordigon de la koresponda servo.

Ekde la 42a IFEF-Kongreso en Hamar mi transprenis la taskon kunordigi nian FKS. Jen la resuma raporto pri la agado de la jaro 1991.

Ricevitaj kaj senditaj leteroj pro la petoj de interkorespondado de la jenaj landoj:

Belgio	1	Estonio	6
Britio	1	Francio	10
Bulgario	16	Germanio (Unuiĝita) ..	5
Ĉeĥoslovakio	29		
Ĉinio	5	Hispanio	2
Japanio	1	Latvio	1
Jugoslavio	3	Litovo	3
Norvegio	2	Sovetunio ...	21
Pollando	20	Ukraino	3
Rumanio	2*	Togolando ...	1
		Turkio	1

*) plus 40 petoj kiuj venis rekte de instruisto)

Entute 154 petoj el 22 landoj.

La petantoj pri korespondado estas multe pli, ĉar kelkaj instruistoj de Esperanto kaj E-kluboj sendis listojn de pluraj interesatoj al FKS. Tiamaniere ni havis liston de pli ol 200 adresoj de gesamideanoj kiuj deziras korespondi.

p.i. GERMANO GIMELLI
Via Donato Creti n. 61
I-40128 BOLOGNA

Printempa Renkontiĝo en Přerov

Fervojista Sekcio ĉe ĈEA en kunlaboro kun Esperanta Klubo en Přerov organizis la ĉijaran Printempan Renkontiĝon de la fervojistaj esperantistoj la 3an ĝis 5a de aprilo 1992 en la moravia urbo Přerov. Partoprenis ĝin pli ol sesdek partoprenantoj de ĈSFR, Aŭstrio, Hungario kaj Pollando.

Vendrede la 3an de aprilo oni bonvenigis ilin publike per uzo de la stacia disaŭdigo en Esperanto kaj ĉeĥlingve, per tio estis informataj ankaŭ centoj eĉ miloj da vojaĝantoj, ĉar temas pri grava fervoja nodo. Krom la staciestro afable permesis al ni ne nur aranĝi E-akceptejon en la stacidomo, sed ankaŭ plenigi du grandajn informajn montrokestojn en la stacidomo per informa materialo pri la Printempa Renkontiĝo, pri Esperanto kaj pri Jan Ámos Komenský, la granda pensulo, eminenta "instruisto de la nacioj" kaj lasta episkopo de la "Frata Unuiĝo", omaĝe al kies 400a naskiĝdatreveno la Printempa Renkontiĝo en Přerov estis okazanta.

Sekvis interkona vespero kun kulturerој, projekciado de serioj da diabildoj pri folkloro en Moravio, pri 30 jaroj de Pola E-Asocio en Gliwice, pri Ora Aŭtuno en Miedzigorza (Pollando) ktp.

Sabate antaŭtagmeze okazis aŭtobusa ekskurso al burgokomplekso Helfštýn, kiu apartenas al la plej vastaj burgokompleksoj en Eŭropo, oni vizitis ankaŭ muzeon kun artobjektoj de la arta movado de la forĝistoj "Hefaistos". Post reveno kaj komuna tagmanĝo en Klubo de la Fervojisto oni en grupoj kun ĉiĉeronoj vizitis la

urbon Přerov, precipe ĝiajn historiajn partojn kaj lokojn memorigantaj pri la restado kaj agado de Komenský en Přerov. Cimbala folklora grupo kun gedancistoj en naciaj kostumoj "LUČINA" prizorgis sabatan vesperan programon kun dancado ĝis noktaj horoj.

Dimanĉe antaŭtagmeze ni vizitis la urban burgon kaj kastelon Přerov kun Muzeo de Jan Ámos Komenský kun multaj memorobjektoj el la vivo kaj verko de Komenský, krome riĉaj kolektoj da mineraloj, insektoj (inter ili pli ol 10.200 specoj de papilioj el la tuta mondo) kaj parton kun arkeologiaj elfosaĵoj el Předmostí. Fina supreniro al la supro de la kastela cilindra turo kaj desupre spektata panoramo de la urbo kaj la ĉirkaŭa regiono kontentigis ĉiujn malgraŭ ne tro klara videblo.

Jindřich Tomíšek

Kontaktkunveno dum la 77a UK

La 77a Universala Kongreso de Esperanto okazos 25an de julio - 1an de aŭgusto 1992 en Vieno, la aŭstria ĉefurbo.

Kadre de ĝi IFEF kiel kutime okazigos **fervojistan kontaktkunvenon**. Ĝi okazos marde la 28an de julio je la 9a horo en kongresa salono Baghy.

Programo: Raporto pri la 44a IFK, prelego pri hungara temo kaj prelego pri aŭstria temo (planoj pri maksimuma kapacito de okcidenta fervojlinio).

Poste okazos ekskurso al la plej granda manovra stacio de Vieno.

■

Turismaj tagoj en Žilina - proponataj por fervojista renkontiĝo

Turismaj Tagoj en Žilina fariĝis regula aranĝaĵo - ili ĉijare okazas la 14an fojon. Fervojista sekcio ĉe Slovakia E-Asocio decidis eluzi tiun ĉi okazontaĵon por partopreni ĝin kaj ĝui turisme belan naturon kaj E-etoson. Oni loĝos en studenta hejmo en du- kaj trilitaj ĉambroj (post interkonsento kaj alpago eblos loĝi sola) kun komunaj necesejoj kaj duŝejoj en unuopaj etaĝoj. La prezo inkluzivanta tranoktadon, manĝon kaj ekskursojn, estas jena:

- por Bulgario, Hungario, Pollando kaj Rumanio 85 DEM
- por restantaj landoj de Eŭropo 170 DEM.

Bonvolu, eluzu la fakton, ke TUTA '92 okazas tuj post la UK en Vieno ekde la 2a ĝis la 8a de aŭgusto 1992 kaj aliĝu al la adreso: Esperanto-klubo, p.s. B 152, CS-01241 ŽILINA.

FEJFI