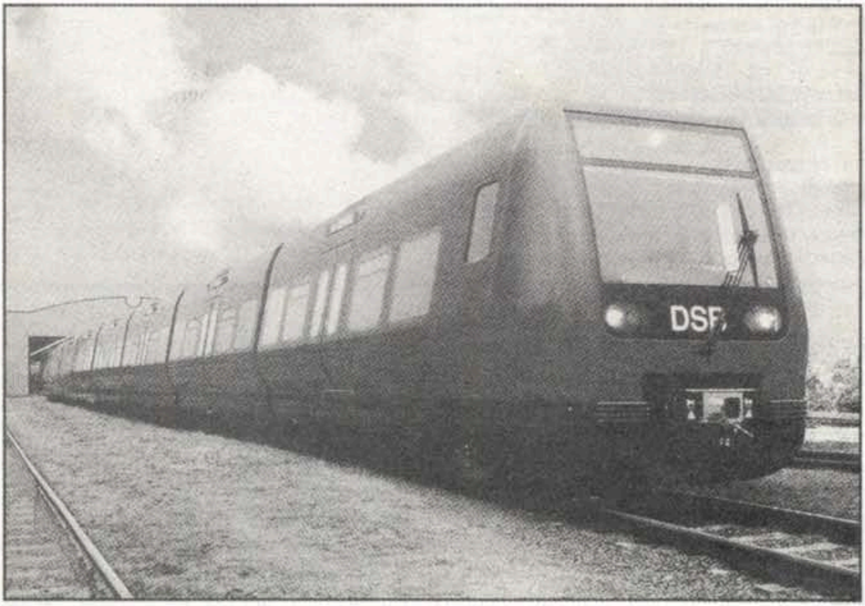
INTERNACIA FERVOJISTO

1996 · 3



Fervoja Terminaro
en Esperanto

fundamenta vorttrezoro por ĉiu fervojista esperantisto

→ malmultekoste havebla ←

IFEF ĉesis la oficialan vendadon, ĉar

- postrestas nur malgranda stoko,
- la ĝisnuna vendo kovris la elspezojn de la produktado,
- ne estas nia intenco stapli tiujn librojn eterne en iu angulo kaj
- **tiu terminaro devus esti en VIA uzo.**

Ni ofertas al vi tiun terminaron pri fervojaj fakvortoj en Esperanto por po

3 DEM.

Nepagipovaj kolegoj ricevos la Fervojan Terminaron en Esperanto senkoste el speciale rezervita stoko. Ĉe perpoŝta sendo ni kalkulas la sendkostojn.
Ni forvendos ĝis stoka elĉerpiĝo.

Havebla ĉe
Dieter Hartig, Kasseler Str. 76,
DE-28215 Bremen
Tel: +49 421 35 33 39
Fakso: +49 421 35 84 32
Dejore: Betr.St GA 28195 Bremen Hbf

Krome ni proponas
- donu ekzempleron al biblioteko en via urbo,
- donu ekzempleron en vian grupan bibliotekon,
- donacu ekzempleron al via amiko
- propagandu per nia Fervoja Terminaro.

Frontpaĝo: La nova dana S-trajno imponas per sia eleganteco (vidu artikolon p. 43).

Enhavo:

Fervoja Terminaro malmultekosta *34*
48a IFK *35*
Gastiganta grupo en Bulgario *36*
38a IFES *36*
Raporto de la sekretario *37*
La unua ĉina grandrapida fervojo *39*
Aŭstraj Federaciaj Fervojoj *41*
La nova S-trajno veturas dumnokte *43*
Niaj jarkunvenoj *43*
Plukonstruo al kvartraka okcidentfervojo *44*
Revo de juna fervojisto *44*
El la mondo de fervojoj *45*
Filatela anonco *45*
Porvirinaj kupeoj en kuŝvagono estis bona novajo *46*
Poŝtekspedado en la antaŭaj tempoj *46*
Firmao Siemens serĉas novan debiton *47*
Diversaj aranĝoj *46, 47*
Aliĝilo al 38a IFES *48*

48a Internacia Fervojista Esperanto-Kongreso

11a-18a de majo 1996 DEN HAAG, Nederlando

Adreso:	48a IFEF-Kongreso POSTBUS 11686, NL-2502 AR DEN HAAG
Bankkonto:	26.97.38.118 GWK-Bank, Den Haag 48a-IFEF-Kongreso
Poŝtkonto:	1 5 3 3 2 (vidu la instrukcion pkt-o 3 sur la aliĝilo)

Kongresa Programo

Ĉio okazas en la kongresejo, se alia loko ne estas indikita.

Vendrede 10.05.1996
Alveno de kongresanoj
10.00-22.00 Akceptejo / informejo funkcias
10.00-11.00 Gazetara konferenco

Sabate 11.05.1996
Alveno de kongresanoj
09.00-22.00 Akceptejo / informejo funkcias
15.00-17.00 Kunveno de IFEF-estraro/LKK
20.00-23.00 Interkona vespero

Dimanĉe 12.05.1996
08.00-17.00 Akceptejo / informejo funkcias
08.30-09.30 Ekumena religia servo
10.00-12.00 Solena inaŭguro
14.00-17.00 Kunsido de Faka Komisiono
18.30-20.00 Festa vespermanĝo antaŭ la balo **Salono Meerzicht**
20.00-23.00 Internacia balo **Salono Meerzicht**

Lunde 13.05.1996
09.00-17.00 Informejo / libroservo funkcias
09.00-12.00 Nepublika komitatkunsido
13.30-15.00 Kunsido de Faka Komisiono
15.00-16.30 Kunveno gvidata de Gregoire Maertens (UEA)
19.00-22.30 Koncerto de Harmoniorkestro de NS **Salono Meerzicht**

Marde 14.05.1996
09.00-12.00 Informejo / libroservo funkcias
09.00-12.00 Plenkunsido
13.00-18.00 Duontaga ekskurso al *Keukenhof*
20.00-22.30 Folklora kaj muzika distra vespero

Merkredo 15.05.1996
08.30-19.00 Tuttaga ekskurso al Hoorn – Medemblik – Enkhuizen

Ĵaŭde 16.05.1996
09.00-17.00 Informejo / libroservo funkcias
09.00-10.30 Ĉefa fakprelego
10.30-12.00 La venonta kongreso prezentas sin
14.00-17.00 Fakaj prelegoj/fervojaj novajoj Movadaj aferoj
Libera vespero

Vendrede 17.05.1996
09.00-17.00 Informejo / libroservo funkcias
09.00-12.00 Kunsido de Faka Kom isiono
13.30-17.00 Libera vizito al UEA-oficejo en Roterdamo
19.30-20.30 Solena fermo de la kongreso
20.30-22.00 Adiaŭa vespero

Gastiganta grupo en Bulgario

La 17an de februaro 1996 la Bulgara Fervojista Esperantista Sekcio (BFES) ĉe Bulgara Esperantista Asocio (BEA) organizis kunvenon en kiu partoprenis la estraranoj kaj aktivuloj de bulgaraj fervojistaj esperantistaj societoj. En la kunveno oni diskutis multajn problemojn pri la Esperanto-movado inter la bulgaraj fervojistoj. Oni proponis, ke la estraro de BFES sendu leteron al BEA, en kiu devas esti priskribitaj la decidoj de la kunveno, speciale pri la rolo kaj la loko de BFES en la Esperanto-movado kaj la klaŭzoj, kiuj devas esti enmetitaj en la novan statuton de BEA por BFES. Ankaŭ en la kunveno estis diskutitaj demandoj pri la projekto *statuto* de BFES, pri estonta kongreso de IFEF en Bulgario k.a. En la kunveno s-ro Tonĉo Välev faris interesan proponon: Inter la bulgaraj fervojistaj esperantistoj oni organizu fondon de kvinmembra gastiganta grupo por eksterlandaj fervojistaj esperantistoj. Ĉiu gastiganto akceptu gastojn ne pli ol tri personoj – paro aŭ familio (edzo, edzino kaj infano) – por tri tagoj dum la sezono 1a de junio ĝis 30a de septembro. La gastoj havu eblecon en daŭro de 15 tagoj viziti preskaŭ ĉiujn vidindaĵojn de Bulgario. La gastoj loĝu kaj manĝu ĉe la gastigantoj kontraŭ malgranda pago, aŭ – laŭ ilia deziro – loĝu en hotelo kaj manĝu en restoracio. La gastigantoj estu je dispono por la gastoj dum la tuta tempo de la restado ĉe la respondeca gastiganto. La respondeca gastiganto estu ekskursgvidanto por la gastoj laŭ iliaj deziroj aŭ laŭ anticipe interkonsentita plano. Tiamaniere la gastoj dum ĉi tiuj 15 tagoj vidas la belegan Bulgarion, parolos en Esperanto kaj vivos agrable en esperantista atmosfero.

La propono estis diskutita kaj kvin esperantistoj kun granda deziro akceptis la proponon kaj fondis *Gastigantan Grupon*. Ĉefo de la grupo estas Tonĉo VÄLEV.

Se vi deziras ferii 15 tagojn en la belega lando Bulgario skribu al ĉisuba adreso kaj anoncu la komencdaton de la ferio, la nombron de personoj kaj pri kio vi interesiĝas.

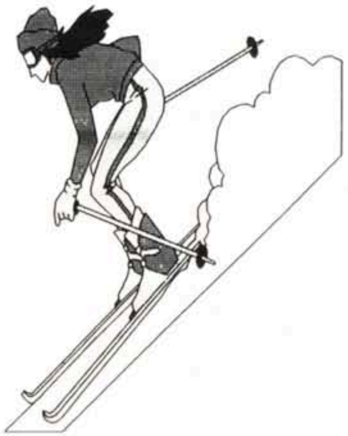
Tonĉo Välev,
bul. Metodi Kusev 1 A, ap.12,
BG-6000 Stara Zagora.

La 38a IFES

La 38a Internacia Fervojista Esperanto-Skisemajno okazos en Mühlbach, Aŭstrio 08.03-15.03.1997 – por la tria fojo en la sama urbeto, la sama hotelo. La loko estas idilia kaj tre taŭga – skilifto situas tuj ĉe la hotelo, kaj la ĉirkaŭaĵo donas multajn eblecojn por ski- kaj piedekskursi. La urbeto estas ĉarma kaj la homoj tre ĝentilaj. La estra paro en nia hotelo, ges-roj Bürgler, estas elstara!

Jan NIEMANN

Vidu la aliĝilon sur p. 48.



RAPORTO DE LA SEKRETARIO - JARO 1995

Antaŭrimarkigo
La ordo de la raporto estas kiel tiu de la lastaj jaroj por faciligi komparojn. Pli detalajn informojn pri diversspecaj agadoj oni trovas en la lasta "Resuma jarraporto de la landaj asocioj" (IF 1995.5 p.75a).

Niaj mortintoj
Listo de malaperintoj estos legata dum la plenkunsido en Hago.

1. Membrostato
Bonvolu rigardi "Membrostato de IFEF" (vidu en IF 1996.2 p.23).

2. Interna laboro

2.1. Estrarkunvenoj
La estraro kunvenis komplete dufoje (krom IFK-Pécs), en Dobřichovice (CZ) marte kaj en Scheveningen (Hago, NL) oktobre. Ĉeestis, kiel gastoj, la Ĉk en ambaŭ kaj resp. la HPr kaj la Hago-LKK-Pr. La densajn tagordojn oni traktis tre kunlabore kaj konstrue.

2.2. Ĉefkomitatano
Li plenumis akurate siajn multflankajn taskojn; i.a. li dissendis cirkuleron kun la demandilo pri la landaj jarraportoj por la resumo de la Vicprezidanto. Li kontribuis por la ĝisdatigo de la adresaro de la IFEF-funkciuloj.

2.3. Vizitoj
Ankaŭ en 1995 estraranoj partoprenis en kelkaj aranĝoj. Menciindaj estas: la fakkunveno en Tampere (FI) dum la 80a UK (ĉeestis la Vp kaj aliaj) kaj la FISAIC kunveno en Strbske Pleso (CZ) (ĉeestis la Pr, kaj la franca k-go George Vallerand).

2.4. Evoluo en kelkaj landoj
Nenio aparte menciindas.

3. Laborplano

3.1. Koresponda Servo
Kav. Germano GIMELLI (IT) bone plenumis la taskon ĝis la IFK-Pécs; de tiam ekagis inĝ. Sorin PORUPKA el Galati (RO).

3.2. Junularo
Nenio estas rimarkinda.

3.3. Faka Komisiono
En 1995 daŭris la agado de FK sub la gvidado de d-ro József Halász (HU) (Gv) kaj de la du sekretarioj: (TS-Sk) d-ro Heinz Hoffmann (DE) (Terminara Sekcio), (FAS-Sk) inĝ. Ladislav Kovář (CZ) (Fake Aplika Sekcio) kaj redaktoro (TeKu-Rd) k-go Dieter Hartig (DE).
En 1995 eblis atingi kelkajn gravajn rezultojn:
1) disvastiĝis la oficiala 11-lingva (inter kiuj Esperanto) Fervoja Terminaro de UIC sur CD-rom-diskedo (havebla ankaŭ sur naŭ 3,5"-diskedoj);
2) eldoniĝis fervojaj terminaroj en kelkaj lingvoj (inter kiuj tiuj de YU, SK, RO, el LG-IV, kaj tiu de IT, el CD-rom-V);
3) aperis "Fervojfakaj Kajeroj" n-ro 4;
4) en Tampere (FI) okazis fervojista kunveno sub gvidado de Vp István Gulyás, kiu priskribis la pasintan IFK-Pécs (HU) kaj prezentis la venontan en Hago (NL); okazis du prelegoj kun ĉeesto de kelkdek da kolegoj el multaj landoj.

4. Aranĝoj

4.1. IFES = IFEF-Skisemajno
La 36a IFES sukcese okazis 18.-25.03.1995 en Mühlbach (AT), kun ne multnombra partopreno, sed tre interesa (vidu IF 1995/3, p. 38-39).

4.2. IFK = IFEF-Kongreso
La 47a IFK okazis 20-26.05.1995 en Pécs (HU). Ĉeestis 327 partoprenantoj el 23 landoj.
Jen la plej gravaj eventoj de ĝi, kies slogano estis: "Per medioamika fervojo kaj komuna lingvo al la 21a jarcen-

to".

a) Ĉiuj aranĝoj okazis en tre taŭgaj kunvenejoj.
b) S-ro Károly BUSCH, direktoro de la MÁV-distrikto Pécs, akceptis la IFEF-estraron kaj LKK, kaj poste same faris d-ro Zsolt PÁVA, urbestro de Pécs.
c) Dum la inaŭguro salutis: s-ro Zoltan RIGÓ (en E-o), generaldirektoro de MÁV; d-ro Zsolt PÁVA, urbestro de Pécs; s-ro Gilbert SCHMIT, FISAIC-Prezidanto (en E-o); s-ino Erzsebét SZABÓ, Pr de la Hungara Sekcio de FISAIC (en E-o); s-ro Oszkár PRINCZ, Sekretario de HEA (en E-o).
ĉ) La Komitato faris balotojn pri la estraro: reelektiĝis Pr, Vp, Sk, Ks kaj elektiĝis nova Rd, s-ino Erna HAUGE (DK). La ĝistiama Rd, s-ro E. Henning OLSEN estis nomumita Honora Membro de IFEF.
d) La Komitato aprobis la kotizan plialtiĝon al 6,5 CHF.
e) Estis unu ĉefa fakprelego: "La evoluo de la hungara trafiko ĝis la 1100-jara datreveno de la patrujokupado" (verkis ĝin d-ro József HALÁSZ) kaj multaj (sep) interesaj "Fakaj prelegoj, novajoj, aktualajoj" (vidu IF 1995.4, p. 58-59a).
f) Okazis tre interesaj ekskursoj buse: duontage al Óbánya, Mecseknádasd kaj Kakasd kaj tuttage al Máriagyüd, Siklós, Villány kaj Mohács.
g) Estis amuzigaj, artaj, distraj aranĝoj: balvespero en salono de luksa hotelo; estis nature hungara kulturvespero kun folklora dancensemblo Baranya.
ĝ) Menciindas ankaŭ la kvar akurataj kongresbultenoj.
h) Neforgesebla estis la postkongreso, kun vizitoj al multaj lokoj en la centra Hungario.

5. Eksteraj rilatoj

5.1. UEA

La kontaktoj kaj kunlaboroj inter UEA kaj IFEF estas bonaj. IFEF ja estas la plej vasta kaj unu el la plej bone organizitaj fakaj esperantistaj aliĝintaj asocioj. Espereble ke baldaŭ malaperos la ĝisnuna ne tro granda atento al la faka agado.

5.2. FISAIC

La kontaktoj kaj kunlaboroj inter FISAIC kaj IFEF estas tre bonaj. La Esperanto-uzado en FISAIC plu daŭras, ĉefe danke al la FFEA-kolegoj.

Fina komentario

La ĝenerala membrara situacio plu montras malfavoran staton. Evidentiĝas la antaŭvidita membro-malkresko; anonciĝas refondo de l.a. (SE) sed ankaŭ antaŭvidiĝas malfondo de aliaj.

Malkreskas ankaŭ la emo engaĝiĝi en federaciaj taskoj. Eble oni ne komprenas gravan aliflankan aspekton de nia faka ĝis nun neniam atingitaj sukcesoj pri Esperanto ĉe internaciaj organizoj:

a) rekonfirmo kiel laborlingvo en FISAIC;

b) agnosko, oficialigo kaj adopto en dekunulingva UIC-vortaro, kiu baldaŭ ĉiuj uzos per CD-rom.

Ni nepre devas insisti pri la grava rolo de Esperanto ĉe la fervojoj. Ni devas insiste kaj fiere propagandi niajn atingojn.

Niaj kongresoj ĉiam montras la entreprenemon de nia kapabla kategorio, kiu tute racie konscias kaj batalas kontraŭ ĉiuspecaj obstakloj. La grandaj kaj rapidaj ŝanĝoj en la fervojaj organizoj, privatigoj de retoj, antaŭtempaj pensiigoj, ne dungado de junaj fervojistoj, krom ekonomiaj kaj socipolitikaj malfacilajoj en multaj landoj, eĉ militoj, ktp, ja povas bremsi, sed tute ne devas malhelpi nian progresagadon.

Ankaŭ 1995 estis jaro frukt- kaj esperhava.

Bologna, januaro 1996.

Romano BOLOGNESI, Sekretario

La unua ĉina grandrapida fervojo

En decembro 1994 komenciĝis regula trafiko sur la unua ĉina grandrapida fervoja linio el Ĥanĉou al Ŝenjĉen per rapido 160 km/h por pasaĝertrajnoj. Rekonstruado de la magistralo daŭris pli ol tri jarojn kaj kunlaboris tie ĉi kelkaj esploraj kaj projekciaj institutoj, konstruorganizaĵoj kaj konstruentreprenoj. La ekspluato de la grandrapida fervoja linio el Ĥanĉou al Ŝenjĉen malfermis novan capitron en la historio de la evoluo de la ĉina grandrapida fervoja trafiko.

Kial oni elektis ĝuste la menciitan linion por konstrui grandrapidan fervojan linion? Ĥanĉou – Ŝenjĉen estas linio 147 km longa, kaj ĝi estas parto de la magistralo Ĥanĉou – Czjulun konstruita en 1911. Escepte de mallonga kvinkilometra parto kun ponto ĝi estas dutraka kaj itineras plejmulte tra ebenaĵa tereno kun maksimuma dekliveco 8 ‰. Oni tie ne trovas altajn relvojajn talusojn, profundajn tranĉeojn nek tunelojn; ĉiuj pasejoj estas traknivelaj. La linio ne estas elektrizita.

Sur la linio oni trafikis per rapido 75 km/h. Tage oni uzis ĝin precipe por pasaĝertrafiko, nokte por vartrafiko. Oni transportis tie ĉi ĉiujare meznombre 20 milionojn da pasaĝeroj (en trafikpintoj ĝis 80 mil ĉiutage). Ĉiujara amplekso de vartrafiko atingis 20 milionojn da tunokilometroj. La linio estas ununura fervoja kunligo de la kontinento kun Hongkongo kaj Makao.

Apartigo de pasaĝera trafiko kaj vartrafiko, favoraj terenkondiĉoj kaj aliaj pli supre menciitaj karakterizaĵoj helpis al la fakto, ke oni elektis por konstruo de la grandrapida fervojo ĝuste tiun ĉi linion.

La plimulto de la ĉina loĝantaro uzas fervojan trafikon pro ĝiaj favore malaltaj tarifoj dum vojaĝo sur grandaj kaj mezgrandaj distancoj. Rapide antaŭeniranta procedo de ekonomiaj ŝanĝoj postulas grandigon de trajnrapidoj. Konsidere financajn, teknikajn kaj teknologiajn eblecojn de la landoestas necese, ke oni efektivigu tiun ĉi procedon iom post iom, en unuopaj etapoj. Unue oni pligrandigu la rapidon al 160 km/h, en pluaj etapoj oni pligrandigos ĝin ĝis 200 km/h kaj pli.

Esplorado kaj ekzamenoj

Antaŭ ol komenci konstrulaborojn cele rekonstrui la linion por grandrapida ekspluatado oni faris vastan esploradon kaj vicon da ekzamenoj. Oni evoluigis specialajn teknikajn solvojn konvenaj por lokaj kondiĉoj, unuopajn elementojn de konstruo de la linio, artefaritajn konstruaĵojn. Trakciiloj, telefonio kaj sekurigsistemoj estis provesplorataj en kondiĉoj de la reala proveksplutado.

En la periodo 1992-1994 sur ronda provlinio de la Esplora Instituto ĉe Ministerio de la Fervojoj kaj sur la grandrapida fervoja linio Ĥanĉou – Ŝenjĉen oni plenumis kvin seriojn da specialaj provekzamenoj direktitaj al reciproka kunefikado de la linio kaj trakciiloj, telefonio, sekurigsistemoj kaj aliaj instalaĵoj. Kvar seriojn de tiuj ĉi ekzamenoj oni faris sur la fervoja provrondo, la kvina serio okazis aŭtune 1994 rekte sur la grandrapida linio, kie oni testis rezultojn de la teoriaj esploroj kun rezultoj de la ekspluatekzamenoj. Nur tiam oni definitive starigis kondiĉojn por sekureca ekspluatado kaj vojaĝkomforto de la pasaĝeroj kaj donitaĵojn de la permesitaj trakmalrektaĵoj dum rapido 160 km/h.

Provekzamenoj sur la linio daŭris proksimume tri monatojn. Laŭlonge de la tuta linio oni instalis 12 mezurlokojn, kaj tri mezurlokoj estis instalitaj en la pasaĝervagonoj. Krome oni uzis naŭ mezurvagonojn apartenantaj al la Esplora Instituto ĉe Ministerio de la Fervojoj. Post la fino de la provekzamenoj fakuloj de la Esplora Instituto prilaboris teknikan raporton, aprobota poste per la ĉina Ministerio de la Fervojoj. Tiu ĉi materialo poste servis kiel baza dokumentaro por ekspluattaŭgigo de la grandrapida fervoja linio.

Teknikaj donitaĵoj

1. Grandrapida fervoja linio

En la jaro 1990 fakuloj el Esplora Instituto ĉe Ministerio de la Fervojoj en kunlaboro kun specialistoj de la Ĥanĉou-a linio prila-

boris *Projekcian dokumentaron por rekonstruo de la fervoja linio Ĥanĉou – Ŝenjĉen por rapido 160 km/h*. Tiu ĉi dokumentaro estis poste aprobita fare de la Fervoja Ministerio de Ĉina Popola Respubliko.

Bazaj teknikaj donitaĵoj de la grandrapida fervoja linio Ĥanĉou – Ŝenjĉen :

- dutraka linio de la unua kategorio,
- maksimuma dekliveco de la relvojo 8 ‰,
- minimuma kurboradiuso 1400 m,
- longo de transirejoj 110-150 m,
- distanco inter trakaksoj 4 m,
- trako senjunta, relo de tipo R 60,
- pasejoj maltraknivelaj (supertrakaj kaj subtrakaj).

Sur la fervoja linio oni konstruis 60 maltraknivelajn pasejojn kaj 34 pontojn kaj rekonstruis 15 staciojn. Sur liniopartoj, kie la plej proksimaj domoj situas pli proksime al la linio ol 19 metrojn, oni konstruis specialajn kontraŭbruajn ŝirmmurojn malgrandigantaj brunivelon kaj vibradon dum preterveturo de la trajno.

Cele plialtigi la firmecon de la pontkonstruaĵoj oni plifortigis ĉiujn pli frue konstruitajn pontojn en transa nivelo. Oni konstruis novan dutrakan ponton en Ŝilon 2913 metrojn longa.

2. **Novaj trakciiloj**

En lokomotivejo en Ĉiŝujan oni fabrikis kvin motorlokomotivojn de tipo DF 11 konstruitaj speciale por ĉi tiu linio. La novaj lokomotivoj havas motoron je povumo 3040 kW de tipo 16V280ZJA kun elektra transmisio de la povumo. Trakciaj motoroj estas instalitaj en boĝiframo. Boĝioj konsistas el konusformaj kavaj radaksoj. Por plibonigi dinamikajn donitaĵojn de la boĝioj oni uzis por ilia konstruo specialajn helicajn risortojn kun granda elasteco. Maksimuma rapido de la lokomotivo estas 170 km/h.

Sur la grandrapida linio el Ĥanĉou al Ŝenjĉen oni ekspluatas tri pasaĝerunuojn. Novaj pasaĝervagonoj 25,5 m longaj estis konstruitaj en vagonejoj en Ĉanĉun kaj Syfan. Vagonejo en Puĉjan liveris duetaĝajn pasaĝervagonojn. Dum la vagonkonstruado oni uzis novan teknologion, novajn konstruprocedojn kaj novajn materialojn. Boĝioj havas elektropneŭmatan bremson kun bremsdisko kaj kontraŭglitan (bremsblokigan) ekipaĵon, kiu dum rapido 160 km/h garantias danĝerbremsadon je maksimuma distanco 1400 m. Oni plibonigis ankaŭ la hermetikecon de la pasaĝervagonoj.

3. **Kontrolo de la rapido**

Esplora Instituto de Ministerio de la Fervojoj evoluigis por grandrapida linio Ĥanĉou – Ŝenjĉen specialan sistemon de kontrolo de la pasaĝertrajnoj eluzante la plej novajn sciojn pri sekuriga tekniko, bremsado kaj mikroelektroniko. La sistemo funkcias per la principo de komuna funkciado de aŭtomata kaj permana direktadoj de la ekspluatado dum kiu oni preferas direktadon permanan. Okaze ke la trajnrapido superos la permesitan rapidon kaj la lokomotivestro ne komencas bremsi, la sistemo elsendas avertosignalon. Se la lokomotivestro ĝustatempe ne reagas je tiu ĉi avertosignalo, la sistemo aŭtomate kontaktigas reĝimon de la deviga bremsado. La sistemo estas adaptita al ĉiuj kvin tipoj de la aŭtomataj bloksistemoj, per kiuj estas ekipitaj la ĉinaj fervojoj kaj oni povas uzi ĝin kiel por elektra, tiel por motora trakcioj, por pneŭmata kaj elektropneŭmata bremsadoj.

La sistemon oni sukcese elprovis sur provrondo kaj en ekspluatkondiĉoj rekte sur la grandrapida linio. Kiel la unua la motora lokomotivo DF 11-005 ricevos tiun ĉi sistemon.

Pri la sukceso de la grandrapida fervojo Ĥanĉou – Ŝenjĉen atestas ne nur la senĉese plialtiĝanta nombro de la pasaĝeroj, sed ankaŭ atingata nemalgranda financa profito. Pro tio oni plilongigis vojakson de unu grandrapida trajno ĝis Czjulin.

Rekonstruo kaj modernigo de la ekzistantaj fervojaj linioj helpos al plua disvolvo de la grandrapida fervoja trafiko en Ĉinio.

Esperantigis Jindřich Tomíšek

Aŭstraj Federaciaj Fervojoj

– nuno kaj proksima estonto

Perspektivoj por 1995

"Tio estas la ĝusta trakforkdirektigo – !" Per tiuj ĉi vortoj ĝenerala direktoro de ÖBB, diplomita inĝeniero d-ro Helmut Draxler, komentis la evoluon de sia entrepreno post sukcesplena starto de la reformo. Ankoraŭ antaŭ la jarfino la estrartriumviraro Draxler, anstataŭa ĝeneraldirektoro dipl.inĝ. Helmut Hainitz kaj estrardirektoro dipl.inĝ. Fritz Proksch prezentis la jarrezulton 1994 kaj samtempe ampleksan raporton pri la situacio de la Aŭstraj Federaciaj Fervojoj (ÖBB).

En la kadro de operacia planado ÖBB projektis entreprensukceson de 461 milionoj da ŝilingoj kaj rezulton de ordinara komercaktiveco de 536 milionoj da ŝilingoj. Al tiu rezulto oni ne submetis senŝuldigon, ĉar la intertraktoj pri tiu temo ankoraŭ ne estis finitaj.

La definitivaj ciferoj ankoraŭ ne estas firmaj, sed post la raciigaj paŝoj de la estraro ekzistas la certeco, ke tiu rezulto estis atingita probable eĉ superita.

La jaroj 1992 kaj 1993 montriĝis recenzokondiĉe ne favoraj al la vartrafiko, sed en 1994 denove leviĝis la transportnivelo. La rekordaj ciferoj de 65,5 milionoj da tunoj en 1991 estis superitaj je 0,8 milionoj da tunoj, respektive 9 procentoj.

La klarvidebla stimulado de tiu jurisdikcio baziĝas primare sur la superaveraĝaj kreskokvotoj ĉe *Complet-Cargo* (eksporto kaj transito) kiel ĉe *Combi-Cargo*, ĉi tie antaŭ ĉio ĉe la surtraka ŝoseo.

Nelaste respondecas la ofensiva merkata strategio, ke la fervojo sukcesis forpreni merkatporciojn de la ŝiptrafiko.

La propraj tarifkontraktoj altiĝos kompare kun 1993 per 10,3 miliardoj da ŝilingoj je 6 procentoj. Tio signifas samtempe, ke ÖBB troviĝas en la pintaj pozicioj de EU.

Pozitive raportis la ÖBB-estraro ankaŭ pri la sektoro 'Persontrafiko'. Kvankam en la longdistanca trafiko la rezultoj ne estis kontentigaj pro la ruinigaj dumpingaj prezoj en la aertrafiko, tamen sume en 1994 2% (aŭ 3,6 milionoj) da pasaĝeroj pli ol 1993 estis dumvoje. Entute estis 184,7 milionoj da pasaĝeroj.

Kiel savanto montriĝis la mallongdistanca trafiko: Kun la nombro de 159,0 milionoj da pasaĝeroj estis 4,5 milionoj pli ol 1993 transportitaj; per tio 86,1 procentoj de ÖBB-klientoj uzas la mallongdistancan aŭ regionan trafikon.

Minuso montriĝis en la aŭtobusa servo. 90,9 milionoj da pasaĝeroj signifas malkreskon de 2 procentoj.

900.000 pasaĝeroj malpli en la longdistanca trafiko signifas reduktiĝon je 3,4 procentoj.

Malgraŭ ĉio montras la tarifaj profitoj el la sfero de rela, aŭtomobila, ŝipa kaj montfervoja trafiko 6900 milionojn da ŝilingoj, kio signifas kreskon je 1,3 procentoj.

Per plena forto oni daŭrigas la enkondukitajn paŝojn por restrukturigo de la entrepreno, kiuj ĝis nun jam montris rimarkindajn sukcesojn. Precipe ĉe la personarkostoj estis enkondukita tendencŝanĝo jam en 1994. Dum unu jaro, de decembro 1993 ĝis decembro 1994, povis esti malaltigita la nombro de dungitoj je pli ol 2300 al 62.974 ĉe samtempa evidenta reduktigo de pagitaj kromhoroj. Tiamaniere la personarkostoj restis stabilaj. Nominale ankaŭ en la cetera kostosfero stabiliĝis la evoluo, kio signifas, sub la konsidero de la inflacikvoto, redukton de 300 milionoj da ŝilingoj, do, entute oni ŝparis ĉirkaŭ 1000 milionojn da ŝilingoj.

Meztempa plano 1995-1998

La estraro antaŭvidas por 1995 entreprenan profiton de 400 milionoj da ŝilingoj. Por tiu celo oni prenis kiel bazon en la aŭgura bilanco senŝuldigon de 16.400 milionoj da ŝilingoj en la debitsfero. Simile oni planas por la periodo de 1996 ĝis 1998. (Se la ŝtato ne realigus tiun senŝuldigon, estus debetita la financa sukceso en la debitsfero jare per 1000 ĝis 1500 milionoj da ŝilingoj. Tiukaze oni ne povus atingi

pozitivajn entreprenrezultojn ĝis 1998).

Iom post iom la ŝtato malaltigas la rimedojn. Jam en 1994 de 30.500 milionoj da ŝilingoj al 29.500 milionoj da ŝilingoj; por 1995 oni antaŭvidas 29.300 milionojn da ŝilingoj.

Pluaj kostoreduktigaj paŝoj kaj produktivecaltigoj kondukas al 20procenta altigo de la valorĉerpo po dungito ĝis 1998. Per tio kreskas la jarvaloro de 1994 en sumo de 481.000 ŝilingoj al proksimume 600.000 ŝilingoj en 1998.

En la sfero de debito kaj infrastrukturo ÖBB investos 45.300 milionojn da ŝilingoj ĝis 1998, kio nelaste signifas impulson por la aŭstra ekonomio.

Draxler proponas plibonigon per renovigo de la trakveturilaro. Li pensas ankaŭ al pli intensa uzado de duetaĝaj vagonoj. La investofokusoj aparte:

- liverado de specialaj vagonoj por la vartrafiko
- modernigo kaj raciigo de la ĉefaj riparejoj
- plukonstruo de transportbranĉaj finstacioj por la kombina vartrafiko
- kreado de moderna infrastrukturo en la grandaj stacioj.

Nepre necesa estas modernigo de la infrastrukturo por ÖBB en la proksimaj jaroj. Pro la aktuala buĝeta situacio reduktiĝis la investa volumo al tiu, kiu necesas por senprokrasta trafiko kaj raciigo.

La esencaj punktoj:

- plukonstruo de Brennertransigo
- instalo de novaj sekurigaj instalaĵoj
- redukto de postiĝintaj antaŭgardaj subtenadoj en relvojaj surkonstruaĵoj kaj pontkonstruaĵoj
- modernigo de teknikaj instalaĵoj de elektrotrafika servo (kontaktlineoj, teleregataj elektrosubstacioj, plibonigita elektroreta regado, novaj transmisiaj konduktaĵoj)
- finkonstruo de la kurtdistancaj trafikprojektoj Feldkirch – Bludenz, Salzburg – Golling kaj Liesing – Wiener Neustadt
- finigo de dutraka alkonstruo inter St.Veit an der Glan kaj Klagenfurt
- nuligo de traknivelaj pasejoj kaj aŭtomatigo de blokstacioj
- investoj por ekologiprotektaj instalaĵoj (rubajkolektcentroj, kanala reto, ktp).

Klara ekzemplo de novstrukturigo de la plej gravaj entreprensferoj estas la kunligo kaj transformado de la ÖBB-riparejoj al profita centro ekde la 1a de januaro 1995. Tiu jam de la kontrolkonsilio konsentita paŝo celas lasi ĉirkaŭ 8500 kunlaborantojn aktivi kiel en aparta entrepreno. Dume, apud la esencaj laboroj por la interna merkato, oni ofertas ankaŭ laborojn en konkuro al privataj entreprenoj, la industrio por surtrakaj veturiloj. Celoj ne estas nur riparo kaj bontenado, sed ankaŭ konstruo de fiksaj instalaĵoj kaj subkontraktoj.

Laŭ decido de plimulto de la kontrolkonsilio estos ĉesigita la persontrafiko en entute naŭ duarangaj fervojlinioj. Tiuj linioj havis koeficienton pri utiligo de kapacito de maksimume 15%.

Ernst QUIETENSKY

Senpaga ekzemplero de HEROLDO

Elekto el pli ol 200 Esperanto-kunvenoj en 1996

La printempa duobla numero de *Heroldo de Esperanto* enhavas detalan liston de ĉiuj plej gravaj feriaj renkontiĝoj, seminarioj, internaciaj kursoj, kunvenoj kaj kongresoj, kiuj okazas en Esperanto ĉie en la mondo.

La listo por 1996 detaligas datojn, adresojn kaj programojn, kaj priskribas pli ol 200 aranĝojn.

Oni povas senpage ricevi la supre menciitan duoblan numeron, *marpoŝte*, mendante ĝin ĉe la redakcio (Via Sandre 15, 10078 Venaria Reale (Torino), Italio).

Kiel konate *Heroldo de Esperanto*, fondita en 1920, estas la plej populara gazeto en la internacia lingvo kaj estas eldonata de laŭleĝe registrita kultura societo sen profita celo.

A. Fighiera-Sikorska

La nova S-trajno veturas dumnokte

La trajno imponas per granda akcelado, novinventita ekspluato de kupeoj kaj bonaj kondiĉoj por la lokomotivestro

Dum la unuaj monatoj de la jaro 1996 la germana liveranto de la novaj S-trajnoj por la kopenhaga (DK) urbtrafiko laboras pri provveturoj por certiĝi, ke la trajnoj plenumas la laŭkontraktajn postulojn. La dua trajnunuo venis al Kopenhago fine de decembro 1995.

La provveturoj okazas malfrue en la vesperoj kaj dumnokte pro la cetera trafiko.

Preskaŭ majeste la trajno aperas apud la kajo de la ĉefstacio, kie envagoniĝas la provkontrolantoj. Impona, frapa dezajno en brilanta ruĝa lako. Kaj fronto, kiu estas preskaŭ nura grandega armaturita vitraĵo.

Interne ĉio odoras novefarite, kaj la sidlokoj estas kovritaj per plasto, por ke ili ne malpuriĝu antaŭ la vera premiero. La kupeoj estas rimarkinde volumenaj dank' al la ekstra larĝo de la vagonoj.

En la mallumo de la kondukistejo sidas la lokomotivestro antaŭ triala kontrolpanelo. Lumantaj kaj intermitlumaj butonoj donas – kune kun komputila ekrano – kompletan superrigardon pri la stato de la trajno.

La akcelado – 1,3 m/s^2 kompare al 0,7 m/s^2 de la nunaj S-trajnoj – estas starto, al kiu devos adaptiĝi la pasaĝeroj. Kaj la malakcelado estas sama. La kondukistejo estas la ĝis nun plej bona: sidkomforto perfekta, superrigardo de la panelo bona kaj eminenta elrigardo.

En la sama vagono kiel la kondukistejo troviĝas unu el la du variejoj, destinitaj por bicikloj, infanĉaretoj kaj ampleksa bagaĝo. Tie estos ebleco sidi sur klapseĝoj, aŭ stari apogante sin al plafonaj manteniloj. Nun dum la provveturoj la variejo estas plena de komputilaj ekranoj, daten-ekipaĵo kaj faskoj de kondukdratoj.

Altiĝanta, kantanta tono sonas de la motoroj, kiam grandiĝas la rapido. Komforte estas sidi sur la seĝoj de la kupeo rigardante la lumojn de la grandurbo, kiu preterglitas ekstere.

Sed ankaŭ interne estas io rigardinda. Oni povas vidi de unu ekstremo de la trajno ĝis la alia, kaj la kaŭĉukaj balgoj, kiuj interligas la ok vagonojn unu kun la alia, moviĝas elegante laŭ la kurboj de la trako. La trajno kurbiĝas – estas kvazaŭ troviĝi en serpento, kiu (pardonu la esprimon!) serpentume moviĝas.

Multe da lumo: krom fortaj lumigiloj, kiuj lasas neniun angulon en ombro, ekzistas celdirektitaj lumigiloj taŭgaj por ĵurnallegado. Bagaĝbretoj ekzistas.

Ĉiuj formoj en la vagono estas rondigitaj. Flankaj vandoj kurbiĝas eksteren, kio donas pli da spaco en la kupeo. Seĝoj kaj fenestroj havas rondajn, harmoniajn formojn.

(Ellaborita surbaze de artikoloj en *DSB bladet* n-ro 3, aprilo 1996, kaj *Fervojfakaj Kajeroj* n-ro 4, majo 1995).

E. Henning Olsen

Niaj jarkunvenoj

REFA (Rumanio)
La rumana jarkunveno okazos 06.-08.09.1996 en la urbo **Tírgul Mureŝ.**
Aliĝilo aperos dum la 48 IFK en Hago.
Informojn donas
REFA, Str. Politechnicii Nr.1,
RO-2200 Braŝov.

* * *

GEFA (Germanio)
40a jarkunveno de GEFA okazos 4.-6.10. 1996 en la bela turisma loko Alexisbad/Ostharz.
Multkolora programo: Beleco de la montara Harz, historiaj vidindaĵoj, ekskursoj al Harzgerode kaj Quedlinburg, folklora vespero kaj dancvespero.
Informoj kaj aliĝoj: Sinjorino Thea Mohr, Bahnstraße 35, DE-06484 Ditfurt.

Plukonstruo al kvartraka okcidentfervojo inter Vieno kaj St. Pölten

Precize antaŭ ses jaroj, la 23an de februaro 1990, la komisio por la plukonstruo de la novkonstruenda okcidentfervojlinio inter Vieno kaj St. Pölten estis transdonita al la **Fervoj-Grandkapacittrako-Agentejo**. La ĝenerala direktoro de tiu entrepreno D-ro Gustav Hammerschmied nun en kadro de gazetara konferenco informis pri la aktuala stato de la planado. Sekvaj temoj estis traktataj: La loko de regiona stacio Tullnerfeld kaj la kunlaboro kun la regiono kaj la koncerna loĝantaro.

Surbaze de trafikteknikaj ekzamenoj estis esploritaj la eblecoj de kunligo de la novkonstruota etapo kun la Franz-Josef-Fervojlinio. Novkonstruota regiona stacio servu kiel kontaktstacio inter diversaj regionaj linioj por pli facile atingi St. Pölten aŭ Vienon. En diskutrondo montriĝis, ke ĝi estu situota okcidente de Tulln, tiel ke ĝi estas pli facile atingebla por la loĝantoj de la proksimaj setlejoj.

La provincparlamento de Malsupra Aŭstrio krome deziras pli da rektaj trajnoj el la nordo al Vieno. Navetuloj profitas de pli rapidaj interligoj kun okcidenta kaj suda Vieno. La loko okcidente de Tulln nun estos esplorata por sia media taŭgeco. Samtempe oni planas parkgaraĝon por 350 ĝis 500 veturiloj kaj 150 bicikloj.

La publika informagado jam komenciĝis en januaro 1992. Grava elemento de la publikrilata laboro estis la publika planlaborejo, kiu funkciis inter marto 1993 kaj oktobro 1994. Tiu modelo de la kunlaborebleco por la koncernata popolo bazas sur ideo de la konstruentrepreno. Esenca punkto de tiu projekto estis la kreigo de komunumaj forumoj. Tiuj forumoj havis la eblecon direkti ideojn kaj proponojn al la planantoj. Montriĝis fervora kunlaborpreteco flanke de tiuj. La projekto estas rezulto de kunlaboro inter planantoj kaj la regiono.

Ernst QUIETENSKY

Revo de juna fervojisto

Mia vivo estis malplena,
kaj malhela pli ol la tunelo,
kruda kiel neimpregnita lignospalo,
ĝis la momento kiam niaj trakoj kruciĝis.

Sen vi mi estas simpla,
nuligita kaj traborita vojaĝbileto,
mallumigita signala lanterno en la nokto,
vagono kiu dereliĝis.

Mi atendis vin tre longan tempon
kiel vagonaro antaŭ fermita elirsignalilo.

Tiam aperis vi sur perono de mia vivo,
malpeza, rapida kaj vigla kiel drezino,
gaja, vivplena kaj turnebla
kiel manovro-lokomotivo,
kaj eleganta kiel dormovagono!

Pro tio amata mia akceptu mian kor'alvokon,
kaj amo nin tuj kunligu per forta kuplilo
tiel ke nenia trafikokolizio
ne povu nin dispartigi.

Ni tuj ŝanĝos niajn trajnohorarojn
kaj ni veturos geedziĝintaj
al feliĉa estonteco,
kaj ni manovros en geedziĝon
tra ĉiuj kurbiĝoj kaj kruciĝoj.

Via fervora fervojisto-trakforkisto

Preparis: Miodrag Kocić, Beograd

* * *

El la mondo de fervojoj

Nederlando
Nederlandaj Fervojoj subskribis komunan planon kun kompanio Siemens pri mendo de ses nemultpezaj trajnunuoj IC 2/2 por grandrapida trafikado, kiujn ili planas uzadi en enlanda kaj interlanda trafiko. La mendo valoras 250 milionojn da nederlandaj guldenoj, kaj ĝi alportos plibonigon de la servoj sur fervojaj linioj direktantaj al Berlino kaj Frankfurto.

La trajnunuoj estos liverataj de post 1998 kaj oni komencos trafikuzi ilin sur du fervojaj linioj al Germanio somere 1999. Tiu ĉi mendo alportas gravan prosperon al Siemens, ĉar temas pri ĝia unua vendo de pasaĝervagonoj de tiu ĉi tipo eksterlanden. Maksimuma rapido de tiuj ĉi trajnunuoj estos 330 km/h kaj ili estas karakterizaj per granda povumo 10.700 ĉp, bezonata por venki terendiferencojn sur fervojaj linioj en Germanio.

Britio
Antaŭ tri jaroj vartrajnoj unuan fojon revenis al ĉeflinio. Karbotransporto el Selba en Yorkshire al Inverness bezonis bonan kunlaboron inter trajnakompanaj personaloj Transrail kaj Scotrail.

Vartrajnoj konsistantaj el po du lokomotivoj klaso 37 kaj dudek sep kontenervagonoj apartenantaj al British Fuels estis akompanataj per personalo de Transrail ĝis Perth.

De tie vartrajnoj pluveturis sur ĉeflinio Highland jam kun lokomotivestroj de la kompanio ScotRail en kontrollokoj kaj finis tiel la vojon longa 350 mejlojn.

Ĉiu el tiuj ĉi tri vartrajnoj trafikinta sur tiu ĉi itinero transportis 550 tunojn da karbo por distribuaj celoj el Inverness tra Highlands.

Tajlando
Ministerio de Trafiko kaj Komunikiĝo en Tajlando anoncis konkurson por konstruado de la unua grandrapida fervoja linio en la regolando. La proponataj projektoj havas la taskon prilabori konstruadon de 200 km longa linio. Prezo de la projekto atingos laŭ prognozo 1,3 ĝis 1,4 milionojn da dolaroj. Oni atendas, ke la konkurson partoprenos elstaraj firmaoj kiel GES Alsthom, Siemens kaj ABB. Komenca maksimuma rapido estas planata je 160 km/h.

Korea respubliko
Korea respubliko (suda parto de la Korea duoninsulo) opinias apogi sin je propra enlanda fabrikado de la franca teknologio TGV por la dua planata grandrapida fervoja linio, kiu kunligos la ĉefurbon Seulo kun Mokpo sudokcidente. La projekto planas kun monsumo 8,5 miliardoj da dolaroj kaj oni planas komenci trafikon en 2006. Origine temis pri elekto inter kelkaj sistemoj, apud TGV estis pritaksata japana Shinkansen kaj aliaj.

En Korea respubliko jam nun oni fabrikas instalaĵojn kaj ekipaĵon de la grandaj firmaoj, plejparte sur bazo de ekvivalentaj produktoj de TGV. La fabrikadon partoprenas ĉefaj koreaj firmaoj Hyundai, Daweoo kaj Hanjin, kiuj ricevis licencon por fabriki kaj liveri teknologion TGV sur teritorio de Korea respubliko kaj en najbaraj landoj de la jaro 2002. Estas kompreneble, ke okaze de sukceso de la enlandaj fabrikantoj sur korea koridoro la firmaoj strebos enpenetri kun siaj produktoj en internacian merkaton, precipe dank' al malpli altaj prezoj.

Kompilis Jindřich TOMÍŠEK

Filatela anonco

Mi serĉas ĉiujn filatelajn dokumentojn por priskribi la historion de la internacia lingvo ekde Zamenhof ĝis hodiaŭ. Mi bezonas ekzemple dokumentojn pri la urboj, kie vivis Zamenhof kaj kie okazis la Universalaj Kongresoj, pri la famaj homoj, kiuj praktikis Esperanton aŭ estis favoraj.

Se vi deziras helpi min, bonvolu kontakti Jean Pierre DUCLOYER, 1, Allée de Kernisy, FR-29000 Quimper – ☎ (33) 98 55 48 16.

Porvirinaj kupeoj en kuŝ-vagonoj estis bona novaĵo

En 1994 DSB (Danaj Ŝtatfervojoj) enkondukis kupeojn por virinoj en la kuŝvagonoj inter Kopenhago kaj jutlandaj celstacioj.

Tio montriĝis bona paŝo, ĉar multaj virinoj utiligis tiun eblecon. Fakte la ideo venis de la inaj pasaĝeroj, kiuj turnis sin al DSB kun la peto, ke – same kiel en la litvagonoj – estu ebleco apartigi la seksojn.

Daŭre kompreneble ekzistas la miksitaj kuŝkupeoj, kaj oni devas mendi lokon en la porvirina kupeo minimume du tagojn antaŭ la vojaĝdato. Jare tiu oferto estas utiligata de ĉ 6500 pasaĝerinoj.

(Laŭ informo en *DSB-bladet*) eho

Poŝtekspedado en la antaŭaj tempoj

El la jarlibro 1995 de la Fervojmuzeo en Hamar kaj La Amikoj de la Fervojmuzeo
(iomete mallongigita)

"Kløften, 5/8 1897
S-ro ĉefadministranto Lund

Ĉar la poŝto al Kløften poŝtejo kutime estas ekspedata tiamaniere, ke la poŝtsakoj jetiĝas el la fenestroj de la poŝtvagono en la ekspresstrajno dum ĝi preterpasas, estus dezirinde, ke la poŝtekspedantoj estus ordonataj pri pli da antaŭzorgemo, kiam la sakoj eljetiĝas. Okazas ke kelkaj el la poŝtekspedantoj amuziĝas, kiam ili tiamaniere trafas iun, kiu restadas sur la kajo.

Okazis ke pasaĝero estis trafata de sako kaj iom vundiĝis, kaj la telegrafistoj plurfoje estis trafataj. Hodiaŭ mi staris ĉe la pordo de la atendejo kaj estis trafata de sako, kaj konsiderante *kaj* ke ĝi enhavas multajn gazetojn kaj leterojn *kaj* la rapidecon de la trajno, tia alfrapo ne estas senriska."

Tradukis Odd KOLBREK

Kultura Esperanto-Domo

Kastelo Grésillon, FR-49159 Bauge

Internacia amika renkonto
20.06.-06.07 1996
Nedeviga programo: kursoj (por praktikantoj kaj lertuloj), gvidataj konversacioj, komunaj promenadoj, distraj vesperoj.

Someraj aranĝoj

07.-14.07.1996
Kursoj por komencantoj (unua parto) kaj praktikantoj.
S-ino J. Vincent gvidos preparadon al la kapableco kaj kurson *Lerni la francan lingvon per Esperanto*.

14.-21.07.1996
Kursoj por komencantoj (dua parto), praktikantoj kaj lertuloj.

21.-28.07.1996
Kurso por komencantoj (unua parto) kaj praktikantoj.
Gramatiko: André Cherpillod gvidos.

28.07-04.08.1996
Kurso por komencantoj (dua parto) kaj praktikantoj.
Traduko (el la franca lingvo): Georges Lagrange gvidos.

04.-11.08.1996
Kurso por komencantoj (unua parto) kaj praktikantoj kaj lertuloj.

11.-18.08.1996
Kurso por komencantoj (dua parto) kaj praktikantoj kaj lertuloj.

18.-25-08.1996
Kursoj por praktikantoj kaj por lertuloj.

Firmao Siemens serĉas novan debiton

Nederlando aĉetos modernajn lokomotivojn

Mondkonata germana firmao Siemens jam rekonsciiĝis de malsukceso dum konkurso en valoro 3,6 miliardojn DEM, per kiu ĝi estis trafita en 1994. Temis pri konstruo de la fervoja linio por grandaj rapidoj en suda Koreio. En la konkurso gajnis la franca firmao TGV.

Fakuloj de la firmao Siemens trovis en Nederlando novajn debitajn eblecojn. Tio plifortigis la memkonfidon de la 1400 dungitoj en la entrepreno de la trafika tekniko en Erlangen apud Nurenbergo je daŭra dungiteco. Oni fabrikos ses internaciajn rapidtrajnajn trajngarniturojn. La fabrikado komenciĝis en januaro ĉijara kaj oni planas transdoni la trajngarniturojn por ekspluatado al la nederlanda mendinto antaŭ fino de 1998. Por la konstruanta fabriko tio prezentas mendon en valoro de kelkcent milionoj DEM.

La firmao Siemens ankaŭ, krom francaj kaj japanaj fabrikantoj, aspiras pri liverado de instalaĵo por 350 km longa grandrapida fervojo en Tajvano. Tiu post finkonstruo tage transportos en kvarminutaj taktoj ĝis 380 mil pasaĝerojn. Ĝi estas teknike tre pretendema laboro. Komplikaĵoj estas ankaŭ kun financado, kiu prezentos proksimume 24 miliardojn DEM. Laŭ ĝisnunaj prognozoj la tajvana ŝtata budĝeto ebligos kovri malpli ol la duonon de la totalaj elspezoj. La reston kovrus al la liveranto de la instalaĵo por la nova fervojo spezo de tridekjara vendado de vojaĝbiletoj. Tiu ĉi solvo ŝajnas al financaj specialistoj de Siemens tamen iomete komplika.

Plua eblo pri la granda debito por la fabrikanto de la trafika tekniko videblas en Ĉinio, kie oni planas konstrui 1300 km longan fervojan kunligon inter dekmilionaj urboj Pekino kaj Ŝanhajo. Je totalaj supozataj kostoj 18 miliardojn DEM la erlangena firmao povus partopreni, laŭ provizoraj kalkuloj, per liveraĵoj en grandeco de 40 %. Oni traktis pri tio dum vizito de la ĉina ĉefministro en Germanio. La ĉefministro, kies origina profesio estas elektroinĝeniero, dum sia vizito en Germanio partoprenis la veturon en kondukistejo de la speciala grandrapida trajno tipo ICE kaj poste esprimis tre laŭdan pritakson pri la fabrikajoj de la firmao Siemens. Por sia strebado enpenetri tre vastan ĉinan komercon la firmao Siemens havas plenan subtenon de la registaro en Bonn.

Esperantigis Jindřich Tomíšek

Vojaĝoficeo ESPERTUR

kunlabore kun Hungaria Esperanto-Asocio ofertas jenajn aranĝojn:

Hungaria Esperantista Semajno
Budapest – 29.06-05.07.1996

Ĉeftemo: Turismo kaj komunikado.
Varia kultura kaj turisma programo, ekspozicio de turismaj informiloj.
Lingvokurso por komencantoj kaj progresantoj (antaŭtagmeze lerni, posttagmeze amuziĝi).
Aliĝkotizo: de 18 ĝis 28 USD (grupoj ricevas rabaton).

Lingvokurso ĉe Balatono
10.-16.07.1996

Por komencantoj kaj progresantoj
(antaŭtagmeze lerni, posttagmeze amuziĝi).
Partoprenkotizo: 110 USD, plena pensio, instruado kaj programoj.

Petu informojn kaj aliĝilojn ĉe
Vojaĝoficejo Espertur
Tátra u.4, HU-1061 Budapest.

INTERNACIA FERVOJISTO
1996.3
48a eldonjaro

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

Redakcio:
Erna Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso +45 98 80 15 99.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4,
I-40139 Bologna.

Kasisto:
Henning Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso 45 98 80 15 99.

Dana poŝtĉekkonto:
1 25 80 36, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev
(pagante per poŝtĉekkonto el eksterlando aldonu 15 DKK por poŝtelspezoj).

Dana bankkonto:
3717 034856, Den Danske Bank, DK-9800 Hjørring
(pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).

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, kiu aperos fine de junio: 15.06.1996.

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S

Invito al 38a IFES, Mühlbach, Aŭstrio 08.03-15.03.1997

Koresponda adreso:
Jan Niemann, Edv. Munchsvej 9, DK-3000 Helsingør

Aliĝo al la skisemajno:

Antaŭpagon 500 DKK sendu al Jan Niemann antaŭ 01.11.1996. Restadkosto 2200 DKK (inkluzivas maten- kaj vespermanĝojn). La restantan sumon pagu surloke per aŭstraj ŝilingoj (ATS).

Ĉiuj, kiuj partoprenis en la du skisemajnoj ĝis nun okazintaj en Mühlbach (1989 kaj 1995), memoras la belan lokon ĉe la montaro Hochkönig. En Mühlbacherhof, la hotelo, kie ni loĝis ankaŭ dum la du unuaj Mühlbachaj IFESoj, la estra paro, ges-roj Bürgler, antaŭĝojas akcepti nin.

✂ ....

Mi aliĝas al la 38a IFES

Nomo ....

Ulo/ino .... **Aĝo** ....

Adreso ....

....

Mi deziras loĝi kune kun ....

Ekzistas en la hotelo **nur** du-litaj ĉambroj. Se vi deziras alispecan ĉambron, kontaktu Jan Niemann. En la hotolo ekzistas loko por nur 46 personoj – aliĝu kiel eble plej frue.

Mi deziras manĝi vegetare jes ☐ ne ☐

La restadkosto por unu semajno estas 2200 DKK. Tiu prezo inkluzivas maten- kaj vespermanĝojn.

Aliĝilon kaj antaŭpagon mi sendas al
Jan Niemann, Edv. Munchsvej 9, DK-3000 Helsingør
Poŝtĝirkonto København 9 35 32 40

antaŭ 01.11.1996. La restantan sumon mi pagos surloke per aŭstra mono.

Se la skisemajno ne okazos pro ne sufiĉe da aliĝintoj mi kompreneble rehavos la antaŭpagon. Mi partoprenos en la skisemajno je propra risko kaj posedas internacian asekuron.