INTERNACIA FERVOJISTO
52-a eldonjaro

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

Redaktoro : Jean Ripoche
6 rue des Platanes
FR-72 230 Arnage, France
Tel /Fakso +332 43 21 16 39
Retadreso :
Jean.Ripoche@wanadoo.fr

Prezidanto : Romano Bolognesi
Via Misa 4
IT-40139 Bologna, Italio

Vicprezidanto : István Gulyás
Rákos u 98
HU-1155 Budapest, Hungario

Sekretario : Ernst Quietensky
Pappenheimgasse 70/3
AT/1200 Wien

Kasisto : Henning Hauge
Banegårdspladsen
DK-9700 Brønderslev, Danio

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

UEA-konto : iffk-o

Apermonatoj :
Januaro, marto, majo, julio, septembro, novembro.

Redaktofino :
Ĉiam la 10an de la antaŭa monato

Presejo :
Generaldirekcio de MAV
Andrássy út 73/75
HU-1378 BUDAPEST, Hungario

VIG. 2000. 362

Ĉinio aktiva membro de UIC

Ĉinio fariĝos aktiva membro de Internacia Fervojista Unio (UIC). Aprobis tion la kunveno de UIC la 24an de julio 1999 en Parizo je propono de ministerio de la fervojoj de Ĉina Popola Respubliko. La decidon tamen devas aprobi la ĝenerala kunsido de UIC.

Akcepto de Ĉinaj Fervojoj kiel aktiva membro ebligos ilian pli aktivan partoprenon en internancia kunlaboro kaj projektoj de UIC. Pli intensiva evoluo de internaciaj aktivecoj de UIC en Azio, kie fervojistaj asocioj sub gvido de la Unio partoprenos vicon de la programoj, same kiel en Eŭropo. Temas ekzemple pri sekureco aŭ studoj de internaciaj koridoroj por fervoja vartrafiko.

Ĉi tie meritas mencii, ke la ĉina ministro de la fervojoj Fu Zhihuan estas prezidanto de la komisio UIC por evoluo de la internacia fervoja koridoro Japanio / Koreo / Ĉinio / Eŭropo.

La ĉinaj fervojoj per siaj 57 mil km-oj da linioj (el tio 12 mil km-oj elektrizitaj) kaj per siaj transporteblecoj estas unu el la plej gravaj membroj en la monda fervoja komunumo. En 1997 sur ĉinaj fervojoj oni realigis 1304 bilionojn da tuno-kilometroj kaj 355 miliardojn da pasaĝerkilometroj.

Nuntempe en kadro de la 9-a kvinjara plano oni preparas projektojn por modernigo kaj konstruado de 8 000 km-oj da linioj kaj konstruon de la grandrapidaj kunligoj.

Jindřich TOMÍŠEK

Filatelaĵo

Serĉataj filatelaĵoj por la dulingva motivo - kolektaĵo "Limo/limistoj-dogano/doganistoj".

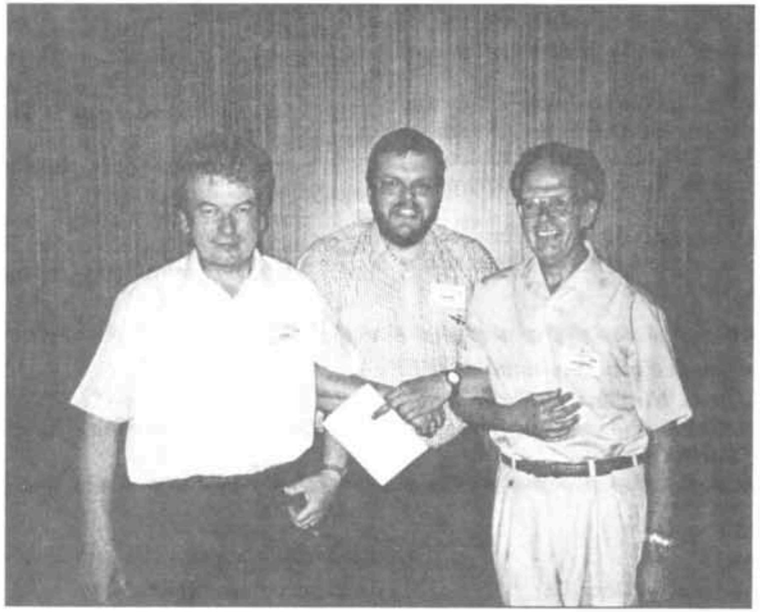
Temas pri poŝtmarkoj, kiuj koncernas la temon, pri tutaĵoj kun indikoj rilate al la 4 nocioj (en ĉiuj ajn lingvoj) aŭ kovertoj(FDC) kun stampoj, kiuj indikas aŭ mencias iamaniere la temon. Ne sendu ion tuj, sed proponu unue, ĉar mi jam posedas materialon. Povas koncerni la malfermon de novaj fervojaj linioj aŭ pramŝipo-linioj, limtrapasantaj. Povas rilati ĝis nun (tiam) fermitajn pontojn aŭ stratojn, malfermon de doganejoj aŭ inverse, ktp.

Direktu vin al : Walter Ullmann
Im Muehlfeld 69a
DE-61169 Friedberg

kaj indiku prezojn en Eŭro aŭ en respondkuponoj.

INTERNACIA FERVOJISTO

2000 . 5



Faka lingvo en IF

Cele al kontribui al normigo de la fervoja terminologio, mi aperigas kelkajn atentigojn faritajn de atentema leganto. Ili koncernas la uzadon de fakaj esprimoj en la lastaj I.F.-oj.

(La Redaktoro)

Numero antaŭ la vorto estas indiko de ĝia situo en IF (paĝo kaj kolumno).

****

IF 2 000 . 1

5.1 kaj 5.2 En "Meteor"estas "vojaĝanto" anstataŭ "pasaĝero" (dufoje).

7.1 kaj 7.2 Pri "Migranta Ekspozicio" estas "trajunuo". Tiu esprimo estos diskutenda de TK IFEF dumkongrese.

8.1 "ĉaroveturanto". Ĉar ĝi estas rulseĝo, oni povus uzi "rulseĝulo" aŭ "rulseĝa veturanto"

8.2 "ĝi itineros tra". Pli bone estas "traceos aŭ direktos" tra ...

9.1 "fervojo kun larĝo-ŝpuro". Ĝis nun nenie tio aperis en LG. Estas : ŝpurlarĝo 8344, 8348 kaj temas pri distanco sur radakskompleto. Tie ĉi temas pri ŝpuro (n-o 2995 laŭ LG).

Jam en la titolo estas dubo pri "Fervojo" kaj ankaŭ en la teksto kaj tie ĉi ankaŭ aperis nepreciza "fervojlinio".

9.2 "Ĝia plua vojo itineras" devus esti "direktas" aŭ "gvidas". Itinero estas nur parto de trajnvojo en stacio inter envetursignaliloj (Vd PIV-S).

11.2 "kiu konstruiĝis la fervojo inter..." kiu konstruis la relvojon... Fervojo oni povas organizi, establi.

12.1 "de la funkcianta fervojlongeco" : ĉu povas esti longo / eco ? certe ne ! nur longo.

13.1 "ter-mara fervoja trairejo". Trairejo eblas sed pli trafa estas trapasejo miaopinie.

****

IF 2000 . 2

24.1 "larĝo-ŝpuro" vidu paĝo 9 kol. 1

24.1 "kargado de aŭtomobiloj al aŭtotrajnoj" Aŭtotrajnoj estis laŭ PIV-S nuligita kaj anstataŭita per "motortrajno". Tie ĉi temas pri "aŭto-pasaĝertrajno" /9031/. Iom trolonga. Al mi plaĉas "aŭtotrajno" analoge al pasaĝer-, var- trajno.

24.2 "sur la nova linio" = relvojo.

"linio itineras" povas esti relvojo gvidas aŭ iras

27.1 "specialaj ŝarĝvagonoj" - TK elektis varvagono /9982/

28.1 "per bagajkupeo" certe preseraro, ĝuste bagaĝkupeo.

28.1 " fervojlinio inter la urbego" = relvojo.

Mi ankaŭ dubas pri ĝusteco de "trafiko sur la linio". Pli precize estus "sur la relvojo".

Jaroslav David

Gvidantaro de Faka Komisiono de IFEF :

Meze Jan U. Niemann (DK), gvidanto - maldekstre Ladislav Kovář (CZ), sekr. de Fake Aplika Sekcio - dekstre Heinz Hoffmann (DE), sekr. de Terminara Sekcio.

Fotis : Karen Olsen

Enhavo

Faka Lingvo	50	Rondvojaĝo de Romano Bolognesi en Francio	59
53-a IFEF-kongreso en Tabor (CZ)	51	La fervoja nodo de Bologna	60
Resuma jarraporto pri landaj asocioj (sekvo)	54	Trihora veturado de Parizo al Marsejlo	61
La Dovrefervojo en Norvegio	55	La malnova telerŝranko (novelo)	62
Fakprelego en lasta IFEF-Kongreso	56	Hontaj riĉecoj	63
Tie oni parolas bretone	57	Ĉinio aktiva membro de UIC	64
KAEST 2000 en CZ	58		

HONTAJ RIĈECOJ

En iom pli luksaj londonaj dancejoj lasttempe oni povas vidi junulinojn aspekte leĝere vestitajn, kun farmo-pantalonoj ornamitaj per perloj kaj plumoj. Sed tiu leĝereco estas falsa. Temas pri farmo-pantalonoj de Gucci, kiuj en la vendejoj kostas 3 000 britaj pundoj. En Usono estis antaŭnelonge tre popularaj la pantalonzonoj de Gucci, kaj ĉiu kostis 10 000 USD por peco.Ĉie oni povas aŭdi pri homoj, kiuj vivas kun dolaroj ĝis la genuoj.

Kiam antaŭnelonge la plej grava novjorka distribuanto de kaviaro "Caviateria", ne ricevis varon, kiun erare haltigis la dogano, junaj riĉuloj en la ĉefvendejo de la Park Avenuo ploraĉis, ĉar ili ne povos en sian matenan omleton meti kaviaron (je prezo de 150 USD). Nur en Wall Street minimume 2 000 homoj gajnos ĉi jare minimume milionon da dolaroj kaj eĉ pli. 75 el ili enkasigos 10 milionojn da dolaroj. Nur en unu burĝa londona kvartalo Chelsea, vivis en, 1988, laŭ la statistikoj de entrepreno, Datamonitor, 47 000 milionuloj. (Komence de la 20-a jarcento ili estis en Chelsea nur 7 000, sed post du jaroj, laŭ la sama kalkulo estos 142 000 riĉuloj).

Eble nekredeble, sed iuj asertas, ke en Britio ĉiutage estiĝas pli da novaj milionuloj, ol dum la tuta 19a jarcento. Evidente, eĉ miliono da pundoj ne plu estas kio estis antaŭe. En la ŝparkaso ĝi alportas ĉirkaŭ 50 000 pundojn da interezo jare, kio laŭdire ne sufiĉus por la jaraj lernejaj elspezoj de tri filoj en Eton. Pro tio oni konsideras, ke veraj riĉuloj hodiaŭ estas miliarduloj. Kiuj estas tiuj riĉuloj kaj kial ili estas hodiaŭ tiel nombraj ? La reĝoj de Interreto, makleristoj en la City, direktoroj de plej grandaj firmaoj, reĝisoroj, pop-kantistoj, ili ĉiuj en tutmonda ekonomio ĝuas iam neimageblajn premiojn. Eble temas pri novaj riĉajoj, sed ili estas akompanataj de malnova kondutmaniero. Temas pri prodigema konsumado. Tiu formo de konsumado puŝis ekzemple Aristote Onassis, ke li fabrikigu siajn seĝojn en sia luksega jahto per la terure multekosta haŭto el la peniso de ŝarko. Aktuala nova riĉulo montrados sian oran brakhorloĝon "Rolex", ĉar ili ekzistas nur en kvar ekzempleroj. La unua el ili estas vendita aŭkcie kontraŭ 2,7 milionoj da dolaroj. La aliaj eĉ estis pli kostaj.

Al sia infano tia riĉulo donacas la pupon Barbie, kiu estas ornamita per veraj diamantoj, kio antaŭnelonge vendiĝis aŭkcie kontraŭ 60 000 pundoj. Inundo da milionuloj provokis ankaŭ inundon da luksaj aŭtomobiloj, kiel ekzemple nova "Ferrari 456 GT", kiu kostas 207 000 dolarojn.

Tiu apero de riĉuloj influas ankaŭ la mondon ĉirkaŭ ili. Se makleristo en City povas perlabori 20, 30 aŭ pli da foje ol iu instruisto, ne estas mirige, ke junaj britoj ne plu interesiĝas pri tiuj profesioj. Ankaŭ la mezaj civitanoj komencas deziri tion, kion havas tiuj novaj riĉuloj. Sed samtempe en Usono, la publika sektoro stagnas donante bildon de privata riĉeco kaj publika mizero, kiun jam de longe priskribis Kenneth Galbraith. La plej multekostaj konstruaĵoj en la mondo troviĝas en Novjorko, sed tie ne ekzistas publika transportebleco al la aviadilejo. Multaj amerikaj vojoj kaj pontoj estas en tre malbona stato, kaj 45 milionoj da civitanoj utiligas akveduktan reton kun potenciala danĝera nivelo de toksaĵoj, pesticidoj kaj parazitoj. Ĉirkaŭ 40 milionoj da usonanoj ne havas sanasekuron.

Robert Frank, profesoro pri ekonomio en la universitato en Novjorko, proponas impostigon de tiuj, kiuj jare elspezas pli ol 30 000 dolaroj. Sed meza usonano tro ŝatas siajn supermarktojn kaj grandajn vendejojn, en kiuj ĉio, de pantalonoj ĝis manĝajo kaj komputiloj, kostas duone malpli ol en Britio - por ke li voĉdonu por impostigo de elspezoj aŭ por la politika partio, kiu tion proponas. Profesoro tamen esperas, ke junaj Usonanoj iam komprenos, ke malgrandigo de ilia apetito pri lukso povus liberigi miliardojn da dolaroj, kiujn oni povus uzi por plibonigo de vivokvalito. Ne nur en Usono. Laŭ la kalkuloj de Unuiĝintaj nacioj, se 200 plej riĉaj homoj en la mondo donacus nur 1% de sia riĉeco, tio sufiĉus por certigi al ĉiu infano en la mondo, senpagan instruadon.

Kompilita de K.B.

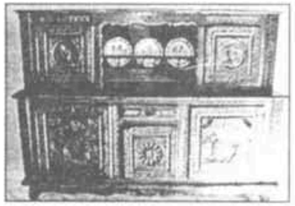
El la Sennaciulo (Decembro 1999)

Novelo
La malnova telerŝranko

Profunde en malhela kaj polvkovrita subtegmento, mi kuŝas apud miaj maljunaj kaj kompatindaj gekunuloj, inter krevigita seĝo kai fendetita kruĉo. Malnova horloĝo, kiu senvive rigardas min, de longe rezignis sonorigi la horojn.

Tamen, mi iam estis juna kaj koketa, kiam mi digne staris en la honorĉambro de la kastelo. Mi povas aserti, ke mi konatiĝis kun nobeloj kaj belaj sinjorinoj, kiuj sin varmigis apud la fajrejo. Mi profitis de ĉiu akcepto por atente aŭskulti la konversaciojn dum la kandellumoj resendis la glatan koloron de mia mantelo el malnova kverko. Kiom fiera mi estis tiutempe pri miaj bonordigitaj bretoj tute plenigitaj je arĝenta teleraro, delikata porcelanaĵo kaj kristalaj glasoj tute koloritaj !

Tre plaĉis al mi la festtagoj, kiam la grandega tablo admirinde pretigita, spegulis mil lumojn, kiam la gastoj lukse vestitaj interŝanĝis komikajn anekdotojn. Post la festo, la purigitan teleraron relokis sur la bretojn bruekriantaj kaj ridantaj servistinoj. Kiom da jaroj daŭris tiu feliĉo? Neniu povas precize diri, eĉ la mistera otuso, kiu sidas sur la granda kverko en la arbaro...



Iun tristan vintran tagon forpasis la maljuna domestro. Tiam, senfina malĝojo invadis la grandegan senvivan domon. Ne plu aŭdiĝis la ĝojan kraketadon de ŝtipoj en la fajrejo. Glacia malvarmo ekregis super ĉio kaj tre malrapide griza polvo ekrekovris la meblaron. Aŭdiĝis nur la knarado de kelkaj pordoj kaj la krakado de murlignaĵoj, kiuj kvazaŭ suferis pro mistera malsano. Tiam ĉiu porlonge ekdormis. Mi ne plu konsciis pri la tempo, nur la dika nigra araneo, kiu teksas sian araneaĵon inter du ĉinaj vazoj eble povus pli precize sciigi al vi pri tio.

Okaze de bela maja tago, kiam mildiĝas la aero, kiam bonodoras la konvalo en la ĝardenoj, bruege haltis aŭtomobilo antaŭ la pordego de la kastelo. Subite ĝoja grupo de gejunuloj rapide invadis la kastelon kaj bruege disiris en ĉiujn ĉambrojn.
Kia sakrilegio !... abrupte veki malnovajn meblojn post tiom da jaroj !
La granda brakseĝo minacmiene kraketis kiam unu el la junuloj sidis sur ĝi. Malgranda griza muso time foriris al sia truo kontuzegante la junulinojn. Kaj ĉiuj severaj portretoj kiuj pendis sur la muroj kolere observis el siaj oraj kadroj.

Mi time rigardis la ĵus venintajn kun kaŝa antaŭsento, ke ne plu revenos la iamaj tempoj. Tiuj novaj proprietuloj tute ne agis tiel noble kiel miaj iamaj dommastroj. Kompreneble mi klare antaŭvidis, ke ne plu estos loko por mi apud laŭmoda meblaro. Ve ! mi akceptos mian sorton kaj dankos al Dio, por ke oni ne difektu min !

Finfine oni transloĝigis min ! Mi unuafoje veturis aŭte kaj supreniris etaĝojn. Kia bruego kaj timego por malnova telerŝranko! Mi plezuriĝas ĝui la trankvilecon de tiu malnova subtegmento, kie oni deponis min. Mi ne kapablus toleri agitadon kaj maltrankvilon, ĉefe pro mia aĝo: mi estas centjarulino, ĉu ne ?

Mi alkutimiĝis al tiu subtegmento. Mi eĉ sukcesis trovi novajn geamikojkn. Por pasigi la tempon, mia kunulino, la malnova velurseĝo rakontas al mi anekdotojn pri la tempoj de la markizinoj. Fendetita karafo kelkfoje zumkantas al mi melodiaĉojn de l'pasinteco kiam la bona vino gajigis la kunmanĝantojn. Ĉiu objekto rakontas al mi pri sia vivo, kiam ĝi staris en la plenviva kastelo.

Eble, iam mi plirakontos al vi pri tio...

Julienne ROZE, Toulon.

53-a kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)

12-a /19-a de majo 2001 en Tábor, Ĉeĥa Respubliko

Kontaktebloj :

LKK de IFEF-kongreso, Anglická 878, CZ-25229 Dobřichovice
Telefono : + 420-2-991 2201, fakso : + 420-2-991 2126
Retpoŝto : ifef-kongreso@kava-pech.cz
Hejmenpaĝo : http://www.kava-pech.cz/IFEF-kongreso

Iom pri la kongresurbo

La sudbohemia urbo Tábor estas konata kiel la loko konektita kun signifa eŭropa movado lanĉita de la personeco de Jan Hus. La urbo datumas de la 13-a jarcento kaj en 1420 membroj de la Husana movado konstruis tie fortikaĵon. Post ilia malvenko Tábor iĝis reĝa urbo. Aspekto de la urbo historie trairis diversajn arĥitekturajn kaj kulturajn stilojn kiuj rezultis en la hodiaŭan unikan riĉecon de ĝia historia kerno. Danke al tio oni ĝin deklaris urba rezervejo.

Vizitantojn allogas ne nur historie raraj konstruaĵoj sed ankaŭ subtera sistemo de koridoroj kaj ejoj. Promenante tra malnovaj stratetoj oni povas grimpi al la turo de iama burgo, kiu ebligas admiri ne nur historian centron sed ankaŭ faman pilgrimlokan barokan monaĥejon en la urboparto Klokoty.

****

DUMKONGRESAJ EKSKURSOJ

D - DUONTAGAJ (eblas mendi ĉiujn) :

D1 - Piedpromenado tra la urbo Tábor

Dum gvidata promenado tra pitoreskaj stratetoj de Tábor ni ankaŭ vizitos proksiman monaĥejon de la urboparto Klokoty.

EŬR 3.-

D2 -De Tábor al Bechyně per la unua elektrizita fervoja linio en Ĉeĥio

Dum la ekskurso, oni ekkonos la malnovan banurbon Bechyně datumantan de la 15-a jarcento, kaj survoje oni konatiĝos kun la unua elektrizita interurba fervojo en meza Eŭropo (Ĝi ekfunkciis en 1903). **EŬR 15.-**

D3 - České Budějovice - Ohrada -Hluboká

En la regiona urbo České Budějovice oni konatiĝos kun ĝia historia urbocentro. La baroka ĉasista kastelo Ohrada prezentas ĉasistan, fiŝbredan kaj forstomastruman ekspoziciojn ordigitajn laŭteme. La unika kastelo Hluboká datumanta de la 13-a jarcento estis reĝa strategia loko. La postaj posedantoj donis al ĝi imponan aspekton, pro kio ĝi estas konsiderata kastela juvelo. Al ĝi apartenas ampleksa parko laŭ la angla stilo.

EŬR 20.-

T -TUTTAGAJ (necesas elekti nur unu, ili okazos samtempe)

T1 - Laŭ la spuroj de la ĉevalfervojo : Bujanov - Kreschbaum - Rybnik

Ni sekvos parton de la unua mezeŭropa trako de la ĉeĥa teritorio de České Budějovice al aŭstria Linz, kiu komerce kunligis Vultavan kaj Danuban kanalojn. La linio mezuris 128,7 km-ojn kaj ĉiujn 20 km-ojn stacioj servis por ŝanĝi ĉevalojn (ekz. Bujanov, Kreschbaum). Ni ekskursos je la plej malnova parto de la linio (de České Budějovice al Kerschbaum). Atentu : povas aliĝi nur tiuj, kiuj ne bezonas

vizon por Aŭstrio aŭ kiuj antaŭprizorgis kaj la aŭstran vizon kaj la ĉeĥan por du enirrajtoj. La ekskurso inkluzivas tag-kaj vesper-manĝon.

EŬR 49.-

T2 Český Krumlov -Prachatice - Holašovice

La distrikta urbo Český Krumlov datumanta de la 13-a jarcento estis en 1992 enskribita en la liston de UNESCO. Ĉiujare ĝin vizitas pli ol 1 miliono da turistoj, kiuj ĝuas ĝian konservitan historian centron, pitoreskajn stratojn kaj la ŝtatan kastelon. La distrikta urbo Prachatice situas sur fama Ora vojo. La urbo allogas per potencaj mezepokaj fortikaĵoj kaj renesancaj domoj. La vilaĝo Holašovice estas perlo de sudbohemia bienvilaĝa baroko. Esencan historian parton prezentas vilaĝa placo de 22 originaj bienoj individue nomitaj laŭ iamaj posedantoj.

La ekskurso inkluzivas tag-kaj vesper-manĝon.

EŬR 46.-

T3 - Jindřichův Hradec - Třeboň - Telč

En la distrikta urbo Jindřichův Hradec (de la 12-a jarcento) dominas origine romanika kastelo (la tria plej ampleksa kastelo en Ĉeĥio) kaj la katedralo de Ĉielpreno de la Virgulino Maria. Ni vizitos muzeon kun la Sankta Kripo de Bet-Leĥem.

La urbo Třeboň (de la 12-a jarcento) estas sur la listo de UNESCO ekde 1977. Ĉi tiu banloka urbo allogas per komplekso da renesancaj kaj barokaj konstruaĵoj kaj kastelo kun ampleksa parko. Historia centro de la urbeto Telč (de la 13-a jarcento) kun konstruaĵoj gotikaj, renesancaj kaj barokaj estas ekde 1992 sur la listo de UNESCO.

La ekskurso inkluzivas tag- kaj vesper-manĝon.

EŬR 45.-

T4 - Piedekskurso tra pitoreska ĉirkaŭaĵo de Tábor

Ĉirkaŭaĵo de Tábor plenas je naturbeleco kaj historiaj memoraĵoj. Ni vagos tra proksimume 15 kilometroj kaj survoje vizitos iaman etan burgon, kie portempe vivis Jan Hus. La ekskurso inkluzivas simplan tagmanĝon.

EŬR 14.-

Bankedo

La bankedo konatigos vin kun riĉeco kaj bongusteco de la bohemia kuirarto. Ĝi tradicie okazos antaŭ la balo. Tamen por ke la balo povu okazi laŭplane je la 21-a horo, la bankedo komenciĝos je 18.30-a horo .

EŬR 20.-

****

KONGRESKOTIZOJ	ĝis 2000-12-31	ĝis 2001-02-28	Pli poste
IFEF-membroj	EŬR 50	EŬR 60	EŬR 70
Familianoj - junuloj	EŬR 25	EŬR 30	EŬR 35
Nemembroj de IFEF	EŬR 60	EŬR 70	EŬR 80
Simpatiantoj kaj partoprenantoj de ekssocialismaj kaj triamondaj landoj	EŬR 25	EŬR 30	EŬR 35

Por ricevi aliĝilojn, bonvolu vin turni al via landa asocio aŭ rilati al la enkapa adreso

Post unu jaro Trihora veturado de Parizo al Marsejlo

Venontjare la 10-an de junio, nova rapida TGV-linio ekmalfermiĝos de Valence ĝis Marsejlo. De tiu lasta urbo ĝi ebligos atingi Lionon post 1h40 kaj Parizon post 3 horoj. Tiu nova linio longas 250 km-ojn. Dum la kvinjara konstruado oni starigis 500 konstrukciaĵojn kiel pontojn, viaduktojn, tunelojn ktp. El tiuj konstruaĵoj tri novaj stacidomoj estis kreitaj (Avignon-TGV, Aix-en-Provence-TGV, Valence-TGV). La marsejla stacidomo estos renovigita.

Por festi la linio-kunligon inter la norda kaj la suda laborskipoj, la 8-an de junio 2000 okazis solena kunveno de ŝtataj kaj fervojaj altranguloj. Pere de ŝpalŝraŭbŝlosilo*, ili simbole fiksis la 900 000-an lastan ŝpalon de tiu fervojlinio. La Transportministro Jean-Claude GAYSSOT (profesie li estas fervojisto), sub ardega suno, demetis sian jakon kaj ŝraŭbis la ŝpalŝraŭbon markostampitan de la nomo mem de la ministro.

Sekvo de la paĝo 60

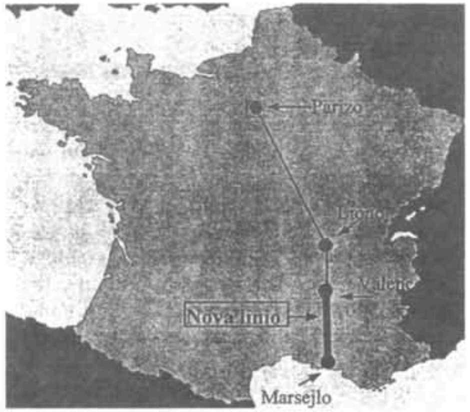
ĝis en la urbon, dignan kiel grandan metropolan reton.

Fakte la tuta projekto antaŭvidas, fine de la laboroj, disponi trajnveturadon kun kadenchoraro ĉiujn 30 minutojn por ĉiuj linioj, de la centra stacio, ĝis la aliaj, kun veturdaŭro de 30 minutoj.

Malgraŭ ĉi tiuj laboroj, kiuj ŝanĝos trajtojn de la urbo, restos ankoraŭ nesolvita problemo (pri kiu ankaŭ okazis urba referendumo) ĉu plukonservi aŭ ne la nunan fasadon de la «malnova centra stacidomo».

El "Itala Fervojisto" n-ro 1/2000
Vito Tornillo.

Novtipa TGV-o rapidanta je 300 km-oj hore traveturos tiun linion. La 7-an de junio 2000 en la stacio "Gare de Lyon" en



Parizo, la unua vagonaro estis senvualigita kaj nun ĝi cirkulas de tempo al tempo por ke la klientaro konatiĝu kun ĝi. Por vidi ĝin sen moviĝi, eblas uzi la SNCF-TTT-paĝaron (www.sncf.fr/).

Kalendaro de la farotaj taskoj

Somero 2000 :
Elfino de la katenario-metado.

Dua duonmonato de septembro 2000 :
Unuaj ekkonektoj al tensio.

Oktobro 2000 :
Unuaj provo-veturoj de la TGV-vagonaroj.

Aprilo 2001 :
Aŭtentigo pri bontenado de la linio fare de la Transportministerio.

Majo 2001 :
Instruado de la lokomotivestroj sur la nova linio.

Ĉu tiu linio efike konkurencos aviono-linion inter Parizo kaj Marsejlo ?

* T-forma ilo mane uzata por alŝraŭbi ŝpalŝraŭbojn sur ŝpaloj

La fervoja nodo de"Bologna"

Bologna, danke al sia geografia pozicio estas " la pordo" strata kaj fervoja inter la italaj nordo kaj sudo.

La cèntra stacio de Bologna, aparte simbolas la delikatan kernon de la fervoja transporto.

La projekto de la rapida linio ŝanĝos en decida maniero la transiron de la stacio.

Ekde pli ol unu jaro, oni komencis plibonigajn laborojn interne de la stacio ; pri la enfosado de la fervoja linio por la subtransiro de la urbo, kiu komenciĝas okcidente, flanke de la linio al Milano, ĉe la hospitalo «Maggiore», por eliri orienten, flanke de la linio al Firenze proksime de la stacio «San Ruffillo», pere de tunelo, longa pli ol 12 km-ojn.

La plibonigaj laboroj konsistas el faligo de malnovaj konstruaĵoj, situantaj je la kontraŭa flanko de la stacidomo, kaj en depreno de iuj parktrakoj. De tie oni komencos la enfosaĵojn, kiuj rilatos ankaŭ kelkajn trakojn nun utilizatajn por la vojaĝantoj.

Antaŭvidante tion, oni alportis kelkajn korektojn en la novan horaron. Fakte, multaj el la trajnoj originaj el Bologna, regionaj kaj interregionaj, kiuj antaŭ la forveturo restis haltodaŭre ankaŭ horojn, nun estas transitaj trajnoj ; la kadenchoraraj trajnoj de la linio Venezia-Bologna pluveturas ĝis Rimini aŭ Ravenna, kiel regionaj trajnoj, kaj inverse, kun halto-daŭro en la stacio nur je 5-10 minutoj.

Post nelonge oni finos la enfosigon de la urba parto de la fervoja-metroa linio Bologna - Budrio - Portomaggiore, kies trajnoj haltos en la orienta trakaro de la stacio ; tiel oni forigos iujn traknivelajn pasejojn sur stratoj kun granda urba trafiko. Ankaŭ ĝia elektrifikado kontribuos al pli moderna servo.

Alia fervoja renoviĝanta urba reto, kiun oni devus finrekonstruis en la jaro 1999, estas la linio «Casalecchio - Vignola», malnova linio, administrata fare de la urba transport - entrepreno de Bologna (ATC), uzata dum la lastaj dudek jaroj nur por la transportado de kelkaj nutraj varvagonoj el la agrikulturaj zonoj de la provinco.

Ĝia kompletigo estas antaŭvidita je la fino de la jaro 2000 ; ĝis nun oni konstruis novajn malgrandajn staciojn kaj renovigis la ekzistaĵojn, kaj oni kreis branĉtrakon, kiu permesos alveni rekte al la stacio «Bologna Borgo Panigale», kunligante ĝin al la linio al Pistoia, preterpasante la nunan stacion «Casalecchio di Reno».

Kiam oni ekspluatos tiun linion, la trajnoj veturos per kadenchoraro ĉiun 30 minutojn, kun finstacio en «Borgo Panigale». Tio ĝis kiam finiĝos la laboroj por la granda rapido (AV), ĉar nun la du trakoj de la linio «Bologna-Milano», sur kiuj la metroaj trajnoj devos veturi, estas multe uzataj de la nuna trajno-trafiko.

Freŝa novaĵo sciigas, ke la laboroj por duobligi la linion «Bologna-Verona» komenciĝos post pluraj jaroj.

Kun la kvarobligo de la trakto «Bologna-Castelmaggiore - Interporto» (ŝarĝejo de kamionoj sur ekipitaj varvagonoj), sur la linio "Venezia-Bologna", fine Bolonjo havos fervojan moveblecon, el la provinco

Sekvo paĝo 61

Jen kelkaj gravaj indikoj

Aliĝiloj :

Ĉiuj prezoj estos indikitaj en eŭroj pro ambaŭa faciligo.

Kotizoj estas altiĝantaj dufoje, ĉar por organizantoj estos granda faciligo, se oni aliĝos, kiel eble plej frue, por pli bone plani kaj ĝustatempe malmendi nebezonatajn ĉambrojn.

Ĉiuj mendoj estos validaj nur post kompletaj pagoj (kio precipe faciligas la akcepton), tamen se iu havos transpagajn aŭ aliajn problemojn, eblos individua interkonsento.

Loĝebleco :

Prezoj de la tranoktoj estos eksterordinare malaltaj, ni do esperas allogi multajn ĉeestantojn :

Tristela hotelo Palcat (limigita nombro proks. 100 pers., pli postaj dezirantoj de komforta loĝado pagos pli kaj loĝos pli malproksime): unulita **EŬR 38.-**, loko en dulita **27.-**, aldona lito **14.-**, inkluzive matenmanĝon.

Pensiono Milena havas du kategoriojn : A kun propra ekipaĵo, B kun varma akvo enĉambre, tamen duŝejo kaj necesejo trans la koridoro, (inkluzive matenmanĝon) :

Kat A: unulita **29.-**, loko en dulita **20.-**, loko en trilita **16.-**,

Kat B : unulita **23.-**, en dulita **17.-**, en trilita **14.-**

Pensiono Sport : kvarlitaj ĉambroj kun varma akvo enĉambre, duŝejo kaj necesejo trans la koridoro: po **EŬR 8.- (SEN matenmanĝo)**

***Bankedo :* EŬR 20.-**

Ekskursoj :

Duontagaj : Promeno tra Tabor **EŬR 3.-**, trajna al Bechyně **15.-**, aŭtobusa **20.-**

Tuttagaj (unuaj tri inkluzivas tagmanĝon + vespermanĝon, la kvara nur simplan tagmanĝon) :

La aŭtobusaj tuttagaj **EŬR resp. 49, 46, 45,**

La kvara : piedpromenado proks. 15 km **EŬR 14.**

Antaŭkongreso en Prago :

(3 tranoktoj en bona hotelo, programo, tri ĉefaj manĝoj tage) **EŬR 196** (unulite **244**), sed tiuj prezoj altiĝas laŭtempe kiel kongreskotizoj.

Postkongreso :

Okcidentbohemiaj banlokoj: 4 noktoj en bona meznivela hotelo, kompleta pensio, programo **EŬR 258** (en unulita **298**), ankaŭ laŭtempe altiĝanta.

Gratulon

La 05-an de septembro 2000,
s-ro **E. Henning Olsen** iĝos 70 jaraĝa.
Pro lia granda merito, en jaro 1995 li estis nomumita Honora Membro de IFEF.
IFEF gratulas lin pro liaj multaj kontribuaĵoj al la fervojista movado.

Resuma jarraporto de la landaj asocioj de IFEF pri la jaro 1999

Sekvo de la antaŭa numero

9. Junulara agado

Ok landaj asocioj raportas pri la junulara agado. En sia membraro IFEF nombras 206 gejunulojn malpli ol 30 jaraĝajn. En Rumanio 90, Hungario 65, Ĉinio 40 kaj en Bulgario 5 gejunuloj troveblas inter la fervojistaj esperantistoj. Tiuj indikoj montras kompare kun la pasinta jaro, ke la gejunuloj ne interesiĝas pri Esperanto.

La praveco de tiu konstatado montras, ke, bedaŭrinde, tiuj ciferoj apartenas al la tuta membraro de la landaj asocioj, kaj ne nur al la IFEF-anoj. Inter la IFEF-anoj nur kelk-dek gejunuloj troveblas.

En Ĉinio ekzistas tri junulgrupoj, kaj en Rumanio unu memstara junulgrupo.

10, Landaj organoj

Dek-ses landaj asocioj aperigis propran organon en 1999 ; inter ili en Ĉinio : dek-du-foje, Francio : 11-foje, Bulgario, Danio kaj Hispanio : 6-foje, Aŭstrio, Germanio, Hungario. Jugoslavio, Norvegio kaj Svisio : 4-foje, Italio kaj Japanio : trifoje, Rumanio : unufoje jare. Ĝojinde, en Belgio ekde 2000 aperas propra organo "Belga Fervojisto" po kvar - ses-foje jare. Bedaŭrinde en Nederlando ĉesis la landa fervojista revuo.

La totala amplekso de tiuj organoj nombras 750 paĝojn.

Bulgario, Danio kaj Hungario aperigas sian propran organon nur en Esperanto.

Multaj landaj asocioj havas spacon en aliaj organoj por aperigi artikolojn pri la fervojfakaj novajoj.

11. Terminara kaj traduka laboro

Laŭ la raportoj, 14 landaj asocioj okupiĝas pri la terminara kaj traduka laboroj. En kelkaj landoj agadis terminara grupo, ekzemple en Hungario. En la pasinta jaro, la Terminara Sekcio de IFEF daŭrigis la laboron, plenumis kaj solvis la taskojn. La sekcio reviziis la novajn terminojn, ekzamenis kelkajn ŝanĝojn el la malnovaj terminoj, kaj tradukis multe da difintekstoj.

La Terminara Sekcio regule transdonis antaŭ la limdato la tradukitajn esprimojn al UIC. Nun mi atendas la eldonon de la 3-a Komputila Kompakta Disko (KKD) de "Rail Lexic", por ke ni povu eldoni la oficialan suplementon.

Estas ĝojiga evento, ke la Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio post 14 jaraj klopodoj kaj laboroj eldonis la trilingvan fervojan terminaron.

12. Ekonomio

La ĝenerala ekonomia situacio en la jaro 1999 estis sama kiel en la jaro 1998. En kelkaj landoj - Danio, Francio, Hungario, Japanio - la financa stato estas stabila, aliaj landoj plendas, ke ili ricevas nur malaltan apogon. Eĉ dek landaj asocioj povas funkcii helpe de la jarkotizoj, malgrandaj donacoj, kaj aliaj rimedoj.

Multaj landaj asocioj ricevis pli-malpli financan subvencion kaj aliajn apogojn de fervojoj, sindikatoj kaj landaj FISAIC-organizaĵoj.

13. Diversaĵo

Legante la jarraportojn mi povas konstati, ke preskaŭ ĉiuj landaj asocioj skribis saman temon, eĉ kun sama enhavo, kiel en la jaro 1998.

Tio montras, ke la situacio, la eblecoj, la problemoj ne ŝanĝiĝas. Kompreneble estas legeblaj pozitivaj kaj antaŭen-montraj aperaĵoj, sed bedaŭrinde la karakterizaj temoj estas la negativaj eblecoj.

Fina komentario

Estas vidite, ke ĝenerale la situacio de la Esperanto-movado en la kadro de IFEF estas ne tro optimisma. Eĉ !!! la membro-nombro de preskaŭ ĉiu landa asocio montras malkreskon. eĉ ankaŭ ĉe la IFEF-anoj la nombro malpliiĝas. Oni jam skribis en la pasintaj jaroj multfoje, ke al tiu tendenco kontribuas la daŭra ekonomia krizo preskaŭ en la tuta mondo, la nova milito

Rondvojaĝo de D-ro Romano Bolognesi en Bretonio (Francio)

La sekcio de la Franca Fervojista Esperantista Asocio en Quimper organizis rondvojaĝon de D-ro Romano Bolognesi, Prezidanto de la Internacia Fervojista Esperantista Asocio, kaj de lia edzino, de la 28-a de majo al la 26-a de junio, tra 11 bretonaj urbetoj. Ĉiufoje invititaj de esperantistaj asocioj, ili ĝuis riĉan programon kaj reklamis por Esperanto en nia tuta regiono.

D-ro Bolognesi proponis lumbildojn pri Bolonjo kaj pri la mezepokaj kasteloj al plenkreskuloj kaj lernantoj de mezlernejoj.

Li elstare prelegis pri la origino de la lingvo-kapablo ĝis la skribinvento : ĉefaj lingvaj familioj, diversaj skribaĵoj, de ideogramoj al alfabetoj…

Li kaj lia edzino jam parolis pri la ĉiutaga vivo en Italio antaŭ lernantoj de bazlernejoj, el kiu bretonlingva lernejo " Diwan ", en mezlernejoj kaj liceoj. Ĉiufoje kompreneble la elstara esperanta parolo de D-ro Bolognesi estis tradukita en la francan por la neesperantistoj, kiuj, tiel konatiĝis kun la Internacia Lingvo.

Dum la Pentekosta semajnfino, D-ro Bolognesi animis tritagan esperantan staĝon en Préfailles (Loire-Atlantique).

La 18-an de junio, G-roj Bolognesi partoprenis apud Saint Brieuc festtagon organizitan de UAICF por reklami pri la fervojistaj asocioj en Bretonio.

La ĵurnalistoj de la du tre legataj gazetoj, Ouest-France kaj Le Télégramme, jam multfoje kaj bele rilatis pri la restado de gesinjoroj Bolognesi en Bretonio.

Romano kaj Elisa Bolognesi en Quimper

La vojaĝo finiĝis en la urbo St Malo, post rondveturo tra la tuta Bretonio.

Josette Ducloyer

Kontrakto Fervojo / Strato-transportistoj koncerne la varajn transportojn

En Francio, la "Strato-transportistoj" sin devontigis transdoni 20 % da pliaj varoj kontenere (en metala ujo por la transportado de lozaj varoj), al la fervojo kondiĉe ke 95% de la trajnoj respektas la alvenhoraron.

Nun tio koncernas tri direktojn el Parizo : Avignon, Marseille kaj Toulouse.

Unuaj rezultoj permesos scii ĉu finance, la afero bone funkcias aŭ ne.

Kaze de favora bilanco tiuj provoj disvolviĝus en la tuta fervoja komerca reto.

Eltirata de la franca gazeto "La Emerita Fervojisto" de majo/junio 2000.

Jean Mével

KAEST 2000 - Renkontejo de fakuloj kaj terminoloj

Ĉeĥa Esperanto-Asocio kaj kongresa agentejo KAVA-PECH kore invitas vin al Kolokvo Aplikoj de Esperanto en Scienco kaj Tekniko (KAEST) okazonta en Prago (CZ) 2000-11-10/12 sub aŭspicioj de Universala Esperanto-Asocio (UEA)

La kolokvo estas kontribuo de ĈEA al la kampanjo 2000

Pritraktotaj temoj :

Sekcio A: Ekonomio sojle al la tria jarmilo
Sekcio B: Terminologiaj problemoj de fakaj aplikoj de Esperanto

Sekcio C: Aplikoj de Esperanto en scienco kaj tekniko (ĝenerale)

Kolokvejo: Teknika Universitato Prago, konvene lokita en la urbocentro, Karlovo namesti 13, Praha 1, metroo-stacio Karlovo námesti

Partoprenkotizoj :

ĝis 2000-07-31 EŬR 30,

por B-landanoj laŭ UEA: EŬR 15.

Honoraj membroj de UEA kaj ĈEA rajtas aliĝi senpage, tamen nur en la unua periodo (ĝis 2000-07-31). Aliĝante pli malfrue ili perdos tiun avantaĝon kaj devos pagi la kotizon kiel ĉiuj ceteraj kolokvanoj.

Alvoko por kontribuaĵoj :

Aŭtoroj de la kontribuaĵoj estas petataj sendi siajn aliĝilojn kun titolo de la kontribuo kaj mallonga resumo (ne pli ol 50 vortoj), kiel eble plej frue, sed plej malfrue ĝis 2000-07-31

Tranoktebloj :
En bela tristela hotelo UNION (po EŬR 33 en dulita ĉambro) aŭ en unustela sed sufiĉe agrabla hotelo LIBEN (EŬR 10 en dulita ĉambro).

Antaŭkolokva seminario en Dobřichovice apud Prago :
Antaŭ la kolokvo okazos en Dobřichovice sub aŭspicioj de IFEF terminologia seminario "(Ne nur) fervoja transporto kaj trafiko"

Dato :
2000-11-08/10

Loko :
Pensiono SOKOL Dobřichovice (je 20 km-oj de Prago, ĉiuj aliĝintoj ricevos precizan planon inkluzive la horaron de Praha al Dobřichovice)

Pli da detaloj pri la kolokvo kaj antaŭkolokva seminario petu ĉe :

KAVA-PECH, Anglicka 878, CZ-25229 Dobřichovice Tel.: 420.2.9912201,
fakso : 420.2.9912126
Rete : kaest@kava-pech.cz,
http : //kava-pech.cz/kaest

Pri la kotizo de la 42-a skisemajno.

Kiel anoncite en la lasta IF, la bankkonto indikata en la aliĝiloj ne validas. Ne eblas ankoraŭ ricevi novan kontonumeron. Provizore, eblas sendi monon al la UEA-konto de Magdalena Feifičová.
Jen la konto-nomo : "EIFI-X"

en Jugoslavio, la rapidaj ŝanĝoj en la fervojaj organizoj, la privatigoj de la fervojaj retoj, la malkresko de la nombro de la fervojistoj, la antaŭtempaj pensiigoj, la nedungado de junaj fervojistoj ktp. Ne laste kontribuas la lernejaj instancoj, kiuj klopodas antaŭenpuŝi la instruadon de la angla lingvo jam en malsupraj klasoj, dirante, ke en la epoko de la komputiloj la konoj de la angla lingvo estas absolute necesaj.

En kelkaj landoj malboniĝas la ekonomia kaj financa eblecoj. Mankas la gejunuloj, kaj maljuniĝas la Esperanto-movado. La gejunuloj ne interesiĝas pri Esperanto, kaj ni ne povas doni al ili allogajn programojn kaj perspektivojn.

En la fino de la pasinta jaro, du landaj asocioj - Nederlando kaj Hispanio - ĉesis. Nederlando, kie la fervojista Esperanto - movado estis la plej forta antaŭ kelkaj dek jaroj, Hispanio, kie okazis ege bonsukcesaj kongresoj, kaj ankaŭ nun pli ol 50 fervojistaj esperantistoj vizitas la klubojn en Barcelono, kaj aktive partoprenas en komunaj ekskursoj. Kiu komprenas tion ?

Tamen ni estu optimistaj ! Ni estas esperantistoj kaj nia devo estas esperi pri la pli rozkoloraj estontecoj ! Ni esperu, ke helpe de la laborplano de "Kampanjo 2000» kaj aliaj rimedoj ni povos vigligi nian movadon.

Estu tiel !

Budapeŝto, la 16-an de majo 2000.
István Gulyás
Vicprezidanto de IFEF

La Dovrefervojo
Unu el la turistaj fervojoj en Norvegio

Ĝi iras inter la stacioj Dombås kaj Støren, kaj estas parto de la fervojo inter Oslo kaj Trondhejmo. De Dombås, 659 metrojn super la maro, ĝi iras supren tra 781 metrojn longa turno-tunelo al la montplataĵo Dovre.

Nun, ĝi unue iras trans marĉo, famkonata pro la variega vegetalaro kaj la amaso da raraj birdoj.

Ĉi tiu regiono estas protektata. Poste, oni venas al la stacio Hjerkinn, 1027 metrojn super la maro, la plej alta punkto de la Dovrefervojo.

Ĉi tie oni povas pritrakti fantaziegan panoramon kun la montpinto "Snøetta" 2286 metrojn super la maro.

Dum la vojaĝo malsupren de la montplataĵo oni povas admiri, fore situantajn grandegajn montpintojn, kaj inter la transveturo de multaj tuneloj, neforgeseblan elvidajon.

Eltiraĵo de broŝuro de Norvega Ŝtata Fervojo
Tradukis Odd Kolbrek

S-ro Odd Kolbrek priatentas nin, ke lia verko ***"Tri generacioj de lokomotivestroj"*** *(paĝo 43 N-o 2000.3/4) ne temas pri* ***Oslo****-jubileo sed pri* ***fervoj****-jubileo en Norvegio. Dankon*

Fakprelego en lasta IFK
La traknivelaj pasejoj

De D-ro József Halász

En la budapeŝta IFK, D-ro József Halász prezentis interesan prelegon pri la problemo de la hungaraj ŝtatfervojoj. Temas pri la traknivelaj pasejoj. Jen la resumo.

Specialaĵo de la hungaraj fervojoj estas, ke la nombro de la traknivelaj pasejoj komparante al longo de la fervoja reto estas relative granda. Laŭlonge de la 7 000 km-oj da reto troviĝas pli ol 6 000 traknivelaj pasejoj. Ĉi tiu specialaĵo havas historiajn kaŭzojn. En la epoko de la fervojkonstruado, la etbienoj estis multnombraj. La kamparaj vojoj ebligis atingi ĉiun etbienon, do ili dense krucis la konstruotajn fervojliniojn.

Tiutempe, la nombro de la traknivelaj pasejoj ne havis gravecon. La plej karakteriza tipo de la publikvojaj veturiloj estis la ĉevaltirata ĉaro. La kompromisa celo estis, ke la posedantoj, post la konstruado de la fervojlinio, povu mastrumi siajn bienojn laŭeble kun la malplej granda ŝanĝiĝo ; aliparte la fervojkonstruado estu malmultekosta. Tiel, sur la fervojo, kiel sur la vojo la rapideco ne estis granda, tial, kie la konstruanta fervojo krucis vojon, tie oni ĝenerale konstruis traknivelan pasejon.

Dum la sesdekaj jaroj venis ebleco malpliigi la nombron de la traknivelaj pasejoj. Tiutempe, la hungara agrikulturo transformiĝis. Post estiĝo de produktaj kooperativoj, ankaŭ elformiĝis la granduzinaj kultivadaj metodoj. La kultivado okazis sur grandmezuraj parceloj, kiuj ne bezonis densan reton da kamparaj vojoj, sekve ne la multnombrajn interkruciĝojn kun la fervojo. Favore estis por la fervojo, ke tiutempe ĉesis multaj traknivelaj pasejoj.

Post la reĝimŝanĝo, la plimulto de produktaj kooperativoj malaperis. Nun la mastrumado okazas sur privataj bienoj, kies parcelmezuroj estas malpli grandaj ol tiuj de la iamaj kooperativoj. Denove aperis deziroj

Doktoro József Halász prelegas

fari novajn traknivelajn pasejojn, pliigi ilian nombron.

La traknivelaj pasejoj estas dezirindaj nek por la fervojoj, nek por la ŝosea trafiko. Evoluo de la motorizado, pliiĝo de la fervoja rapido kunportis pli da akcidentoj en traknivelaj pasejoj kaj pli da viktimoj.

Pro la pliiĝanta danĝero kaj pro eĉ socie ne tolerebla situacio estis bezonataj leĝa kaj registara paŝoj. La problemoj de la traknivelaj pasejoj estas pli ol simplaj teknikaj

taskoj, temas pri kompleksa problemo, kiu havas teknikan, juran, ekonomian eĉ politikan interrilatojn.

Por la Hungaraj Ŝtatfervojoj kaŭzas grandan zorgon la traknivelaj pasejoj. Ekde la ekzistado de la fervojo oni okupiĝas pri demando de la sekureco. Diversaj iloj kaj metodoj naskiĝis por servi ĉi tiun celon.

La iloj konsistas el du ĉefpartoj. Unu el ili estas la strukturo de la fervojaj pasejoj, kiu evoluis kaj grave ŝanĝiĝis dum la jaroj. Al la alia parto apartenas la diversaj ŝirminstalaĵoj, kies evoluo estis pli okulfrapa ol tiu de la strukturo.

Antaŭ la aŭtomatizo de la fervojo, la plej sekura ilo estis la totala bariero. Kaŭzis multfoje problemon, ke la barierojn funkciigis homoj kiuj kelkfoje estis senatentaj.

Ŝajnis plej evidenta solvo la aŭtomatizado, kiam mem la trafikanta veturilo regas la funkciadon de la diversaj instalaĵoj. La modernaj instalaĵoj funkcias sen homa enmiksiĝo.

La metodoj estas diversaj juraj normoj, kiujn eldonis diversaj instancoj.

La pli severaj disponoj klopodis plibonigi la sekurecon, tamen ili ne donas kompletan solvon. La vera solvo povus esti la diversnivela kruciĝo, kio estas tro multekosta. Hungario ne estas riĉa lando. Konstrui pli ol 6 000 pontojn ne eblas. Laŭ nia longtempa programo ni intencas konstrui pontojn sur tiuj lokoj, kie la trafiko estas densa aŭ la rapido granda.

Ni ankoraŭ longtempe devos kunvivi kun la fervojaj pasejoj. Iuspecan eblecon de la solvo ni mem havas. La nura racia solvo povas esti la respekto de la trafikaj reguloj, sciante, ke la lumo de signaliloj estas ordono ne nur por la lokomotivestroj, sed ankaŭ por la ŝoforoj.

Por ni, estus kruela instrupago, se la akcidentoj devus instrui nin respekti la trafikajn regulojn.

Tie oni parolas bretone !
AMAÑ VE KOMZET BREZHONEG !

En aprilo, sur la fervoja linio Parizo-Quimper, kontrolisto deziris en la bretona "Bonvenon en nia regiono Bretonio".

Laŭ la fervoja direkcio, kelkaj klientoj (verŝajne parizaj) plendis, ke oni uzas la bretonan, kaj la 17an de aprilo 2000, tiu kontrolisto ricevis leteron de la fervoja oficistaro, kiu malpermesis al li anoncojn en la bretona. Sed multaj Bretonoj skribis al la Direkcio, por peti tiujn kelkajn bretonajn vortojn pri la bonveno en Bretonio.

Finfine, fine de majo, la regiona direktoro de la SNCF decidis, ke la kontrolistoj rajtas deziri la bonvenon al la klientoj de la trajnoj, kiuj trafikas en Bretonio, unue en la franca, kaj due en la bretona. Kaj li promesis, ke li pli bone kalkulos pri la regiona identeco en la novaj lokaj trajnoj menditaj...de la Regiono Bretonio !

Ni atendu !

Josette Ducloyer

Oni petas min korekti kelkajn erarojn enŝovitajn en la lasta IF.

Pri la jarkunveno en Aŭstrio (paĝo 44)
Ne temas pri AEF sed pri **AFEF** (Aŭstria Fervojista Esperanto-Federacio).

Pri Jugoslavia Fervojista Esperanto-Asocio
Sub la foto (paĝo 44) oni devas legi : "La **Honora** Prezidanto de JAFE Mgro G. SREDIĆ prezentas dokumenton al la kunvenantoj".