INTERNACIA FERVOJISTO
54-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
Retadreso : lov0354@iperbole.bologna.it

Vicprezidanto : István Gulyás
Rákos u 98
HU-1155 Budapést, Hungario
Retadreso : kozsu13@freemail.hu

Sekretario : Marica Brletić
Peruanska 12
HR-10090 Zagreb

Kasisto : Henning Hauge
Esperanto-Nord
Am Ostersielzug 6
DE-25840 Friedrichstadt.
Tel : + 49 488 193 78 80
Retadreso :
Esperanto-Nord@web.de

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

UEA-konto : iffk-o

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

Redaktofino :
Ĉiam la 10-an de la antaŭa monato

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

IFEF-TTT-paĝaro :
HTTP://perso.wanadoo.fr/esperanto/afce.htm

VIG 2002.125

normalan ŝpuron de 1.435 milimetroj, kaj posta dutrakigo estis planita.

Ĝis la komenciĝo de la Unua Mondomilito ekestis pli longa okcidenta linioparto inter la urboj Konjo (*Konya*) kaj Telebiado (*Tel Ebiad*) kun du breĉoj en la montaro de l' Kilikia Taŭro kaj en la Amanus-montaro, krom orienta linioparto inter Samarao (*Sāmarrā'*) kaj Bagdado. Dum la milito povis esti fermitaj la du interspacoj pere de kampaj fervojoj kun ŝpuro de 600 mm. Tamen ankoraŭ mankis sepcent kilometroj por la tuta linio. La pretigo de tiuj mankintaj liniopartoj okazis nur en la jaro mil-naŭcent-kvardek-unu.

Majsnero ankoraŭ konstruigis dum la milito en 1914/15 la fervojan linion de Afuleo (*Afule*) al Lodo (*Ludd*) ĉe Telavivo (*Tel Aviv*) ĝis Beerŝebao (*Be'er Sheva'*), kondukantan preskaŭ ĝis la Egipta landolimo. En 1918 li devis forlasi Turkion kaj li revenis al Germanio. En 1923 li estis konsilanto de la albana konstruo-ministerio en Tirano. Ekde 1924 li ree estis en Turkio, kie li dediĉis sin al la rekonstruado de la parte detruitaj fervojaj linioj. De 1927 ĝis 1933 li apartenis al la teknika konsilantaro de la Anatolia Fervoja Kompanio. Ĝis lia morto li posedis katedron pri fervojo-konstruado ĉe la Teknika Altlernejo de Istanbulo.

Prelego 13, Memore al Henriko Majsnero.

(artikolo aperinta en la n-ro 6/2000 de la gazeto „*Der Eisenbahn-Ingenieur*", la organo de la Federacio de la Germanaj Fervojaj Inĝenieroj (VDEI)

Tradukis Manfred Retzlaff

Fervoja Koresponda Servo
S-ro PORUPKA Sorin
Mihai Bravu 32/2
RO-6200 Galati
Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp.
Aldonu, se eble, internacian respondkuponon.
Retadreso : galati@radiotel.ro

INTERNACIA FERVOJISTO

2002 . 2

Farbografitio sur varvagono

Jarraporto 2001 de la redaktoro

La kutimaj 6 numeroj kun 96 paĝoj aperis laŭ la normala eldonritmo kaj ĝojiga fakto estas, ke kelkaj fidelaj kunlaborantoj liveris amason da materialo, tiel ke eblis aperigi multe da fervojaj informoj. Mi tre kore dankas por ĉiu alsendita materialo kaj petas kontinuon. Kelkfoje, daŭras iom da tempo antaŭ aperigo de la alsenditaj artikoloj, kaj vi certe ofte opinias, ke vi mem juĝus alimaniere pri prioritato ktp. Sed eĉ la redaktoro povas erari tiusence !

Tamen mi havas peton al la verkantoj. Se tio eblas, bonvolu sendi artikolojn konsiderante la jenajn invitojn.

⇒ Mi deziras ***ricevi artikolojn nur skribmaŝine***. La manskribaĵo estas erarigema ĉar kelkafoje mi devas « diveni » la vortojn ĉefe pri la propraj nomoj de lokoj, personoj, pri la ciferoj ktp.

⇒ Kiam vi sendas materialojn per normala poŝto, bonvolu ***almeti*** en la koverton **ne la fotokopion**, kiu jam perdis sian kvaliton sed nur la ***originalan tekston.*** Ĝi estas pli legebla ol la fotokopia, ĉefe por miaj okuloj sed ankaŭ por mia skanero, kiun mi jam kutime uzas tiucirkonstance. Plie, mi ne estas tajpisto sed nur tajpanto. Kiam mi estas devonta tajpi, mi mem la tekston, tio iĝas por mi grande temporaba. Pri la ricevita tajpita teksto, skanero venigas aŭtomate la tekston en mian komputilon.

Sed ne timu, por kelkaj verkantoj, kiuj ne povas fari alimaniere, mi daŭre aperigos la tekston manskribitan.

Kompreneble, mi ne povas fini tiun raporton sen danki nian revizoron, kiu, po du sinsekvaj kontroloj por ĉiu numero, permesas, kiel eble plej bonkvalite, liveri konvenan revuon.

Multan plezuron dum la legado de tiu ĉi kaj ĉiuj sekvaj numeroj !

La redaktoro

Gratulon al s-ro Johano Geroldinger (Aŭstrio) por la mondonaco, kiun li faris por la skisemajno.
IFEF sincere dankas la doninton.

Pli kaj pli farbografitioj prezentiĝas sur fervojaj veturiloj. Kiamaniere eblas kontraŭstari tiujn gravurskribaĵojn ? *Legu artikolon en paĝo 27.*

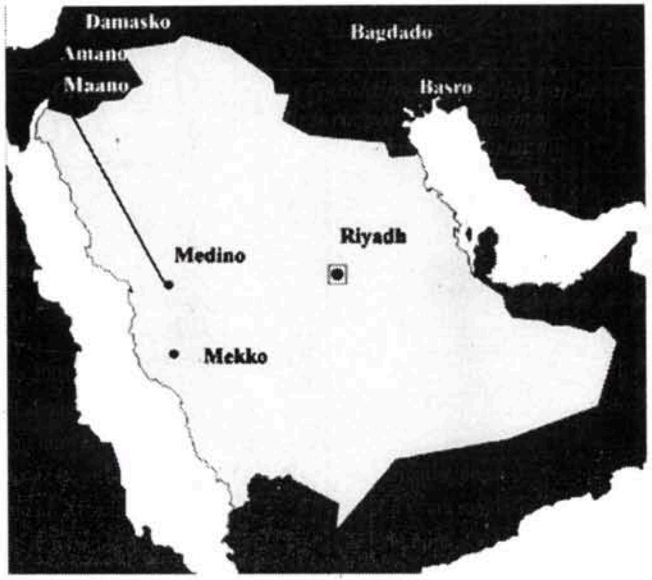
Enhavo

Jarraporto 2001 de la redaktoro	18	El fervoja mondo	26
54-a IFEF-kongreso en Plovdiv	19	Pri la tunelo « Brenner » oni decidos en jaro 2002	27
Invito al jarkunveno en Germanio	21	Gravurskribaĵo	27
Jarraporto de la kasisto	23	Orienteksprezo	28
Ĉu fervojo en Afganistano ?	24	La kvara rapido-grandigo de ĉinaj fervojoj	29
Alvoko al la fervojistoj	25	Memore al Henriko Majsnero de Jürgen Lange	30

kvindek kilometrojn pli sude, ĉe Maano. Ekde tie la traceo ekatingis la nordajn deklivojn de la Hedjasa altebenaĵo, devis esti kondukata en la ravinecan kaj ne facile trapaseblan terenon de la Fajroŝtona Dezerto, kie ĝi devis superi sian plej altan punkton je alteco de 1168 metroj.

Majsnero elektis por tiu fervojo la mallarĝan ŝpuron de 1050 milimetroj. La traceo estis unutraka. Da teknikaj konstruaĵoj li konstruigis mil-kvincent-tridek-du pontojn kaj kulvertojn, unu viadukton kaj du tunelojn. Preskaŭ la tuta fervoja konstrumaterialo (reloj, ŝpaloj, vagonoj, lokomotivoj) laŭ propono de Majsnero estis havigita el Germanio. Kaj por la provizado de la konstrumaterialo estis nepre necese, konstrui flankan fervojon al la Mediteranea Maro. Pro tio li konstruigis aldone la linion Derato (*Derat*) – Hajfo (*Haifa*) kun granda nombro da konstrukciaĵoj.

Je la 1-a de Septembro1908 okazis la solena inaŭguro de la Hedjasa Fervojo, je kiu Majsnero – estanta kristano – ne rajtis partopreni. Sed ekde tiam, la fervojaj vagonaroj veturis sur la mil-tricent-du kilometrojn longa linio de Damasko ĝis Medino. La plukonstruon de Medino ĝis Mekko ne malhelpis severe kredantaj muzulmanoj sed negocavidaj beduenoj, kiuj profitis de la svarmoj da pilgrimantoj, al kiuj ili ludonis aŭ vendis siajn kamelojn kaj, kun kiuj ili ankaŭ alie multkvante negocis per vendado de akvo, nutraĵoj kaj aliaj bezonataj varoj. Dum la ribelo de la araboj kontraŭ la turka reĝimo la Hedjasa Fervojo plurfoje estis celo de kontraŭulaj atakoj, kaj eksplodigoj de pontoj kaj interrompadoj de longaj trak-sekcioj kondukis – precipe en la suda sekcio de la fervojo – al ĝia kompleta ruiniĝo. Krome, dum la Dua Mondmilito multe da materialo estis aliloke utiligita.



La konstruado de la Bagdada Fervojo

Jam en 1899 la Osmana Regno estis doninta al la Anatolia Fervojo la permeson al konstruado de fervojo de la urbo Konjo (Konya) tra Bagdado (*Baghdād*) ĝis la havenurbo Basro (*Al-Başrah*). Sed pro politikaj malakordoj prokrastiĝis la ekkonstruo ĝis 1909.

Majsnero transiris en 1910 al la Anatolia Fervojkonstrua Kompanio kaj li gvidis unue la konstru-sekcion ĝis Alepo (*Halab*) kaj poste, ekde 1911, la malfacilan sekcion ĝis Bagdado. Lia plej grava tasko estis la traceado. La malfacilaj laboroj en parte roka tereno postulis la konstruon de multnombraj tuneloj. La fervojo havis la

Memore al Henriko Majsnero de Jürgen Lange

Henriko Majsnero (*Heinrich Meißner*) estas rigardata, kiel unu el la plej sukcesplenaj germanaj fervojo-inĝenieroj. Kaj tamen li estas apenaŭ konata en Germanio, ĉar li dum sia tuta vivo laboris en Turkio.

Ekde la morto de la profeto Mahometo ĉiujare, miloj da pilgrimantoj amase iris al Medino (*Al-Madinah*) kaj Mekko (*Makah*), la sanktaj lokoj de l'islamo. La vojaĝado tien sur senfinaj karavanaj vojoj kaj tra la dezertoj estis peniga kaj ankaŭ danĝera. Pro tio la turka sultano Abdulo Hamido la Dua projektis fine de la 19-a jarcento fervojan linion de Damasko suden ĝis Medino kaj pluen ĝis Mekko. Estas la demando, ĉu li volis helpi al la pilgrimantoj aŭ ĉu li nur volis sekurigi la sudan limon de sia regno. Almenaŭ li sukcesis kolekti de oferpretaj islamanoj de la tuta terglobo sepdekkvin milionojn da oraj frankoj. Kaj neniu alia ol Henriko Majsnero povis esti komisiita por la efektivigo de tiu projekto, ĉar li jam estis akirinta grandan famon en Turkio kiel fervoja fakulo.

Majsnero estis pasiginta sian lernejan tempon en la germanaj urboj Lepsiko (*Leipzig*) kaj Dresdeno (*Dresden*) kaj li estis studinta ĉe la Teknika Universitato de Dresdeno. Li studis precipe la fakojn : Relvojan Surkonstruadon, Telegrafion same kiel la fakojn : Terfosajn, Tunelajn kaj Hidroteknikajn Konstruajojn. Apude, li lernis la turkan lingvon. Post sia ekzameno li transkokiĝis al Turkio kaj laboris tie kiel fervoja inĝeniero. Baldaŭ poste li fariĝis sekcia ĉefo por la konstruado de la fervoja linio de Smirno (Izmiro, *Izmir*) al Ankaro (*Ankara*), kaj li laboris kiel ĉefa inĝeniero ĉe la konstruado de aliaj gravaj fervojaj linioj en Turkio. Fine de 1896, oni vokis lin al Konstantinopolo (Istanbulo, *Istanbul*), kie li fariĝis scienca konsilanto de la turka registaro por la konstrufako, ĉar li estis akirinta pro sia renomo kiel fervoja inĝeniero la konfidon de la turka registaro. Li estis pruvinta, ke liaj teknikaj kaj organizaj konoj estis multe pli grandaj ol tiuj de la turkaj fervojfakuloj.

La konstruado de la Hedjasa Fervojo

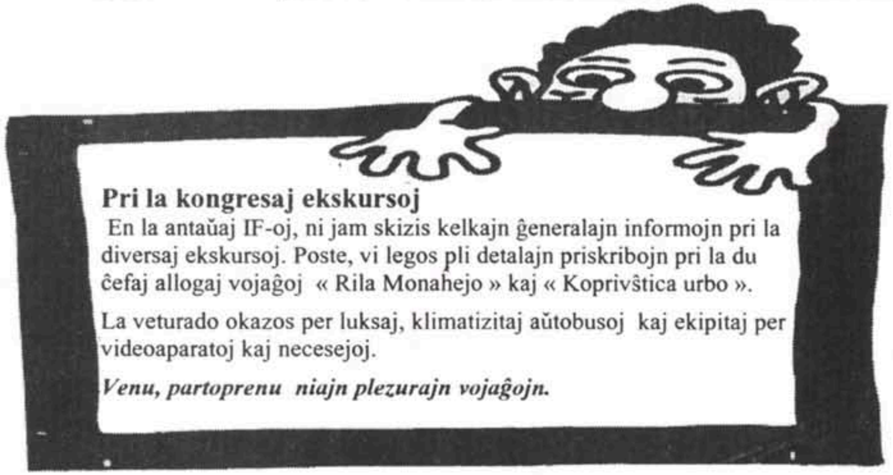
Majsnero faris ĉiujn projektitajn laborojn por la konstruado de la tuta Hedjasa fervoja linio. Sed la regionon sude de la urbo Maano (Ma'an) li ne rajtis eniri pro religiaj kaŭzoj. Tial li ekipis per mezuriloj enlandajn inĝenierojn, kiuj aliĝis al la pilgrimantoj. Kaj li utiligis la datenojn liveritajn de tiuj por siaj projekciaj laboroj. Li traceis la fervojan linion tra la montara regiono Haŭrano (*Hauran*), kiu etendiĝas sude de Damasko ĝis Amano (*Ammān*) tra la plej fekunda parto de la lando. De tie la de li planita traceo sekvis la pilgriman vojon. Kun krutaj supren- kaj malsupreniĝoj ĝi superis montan altajon kaj restis sur altebenajo malkrute supreniĝante ĝis la urbo Maano (*Ma'an*). Malfacilaĵojn prezentis la manko de akvejoj, kiu estis necesaj kaj por la konstruado de la fervojo kaj por la provizado de la konstrulaboristoj kaj ankaŭ por la posta funkciigo de la fervojo kiel akvo-provizejoj por la lokomotivoj. Sude de Amano oni fine povis sekurigi la akvoprovizadon pere de specialaj cisternaj vagonoj.

Jam en 1902 la unuaj kvindek kilometroj povis esti inaŭguritaj, je la 22a de Junio. En 1904 veturis la unua vagonaro de Damasko al Amano sur distanco de ducent kvindek kilometroj. Sed la plej grandaj malfacilajoj komenciĝis, nur pliajn ducent-

54-a IFEF-kongreso en Plovdiv Bulgario

(01/07 de junio 2002)

Adreso de LKK :
54-a Kongreso de IFEF, Centrala Poŝto, poŝtkesto n° 455
BG-4000 Plovdiv
Tel : 359 32 26 79 12 / 359 32 44 14 37
Fakso : 359 29 87 45 41
Retadreso : bdz-intrel@bbf.bg



Pri la kongresaj ekskursoj

En la antaŭaj IF-oj, ni jam skizis kelkajn ĝeneralajn informojn pri la diversaj ekskursoj. Poste, vi legos pli detalajn priskribojn pri la du ĉefaj allogaj vojaĝoj « Rila Monahejo » kaj « Koprivŝtica urbo ».

La veturado okazos per luksaj, klimatizitaj aŭtobusoj kaj ekipitaj per videoaparatoj kaj necesejoj.

Venu, partoprenu niajn plezurajn vojaĝojn.

Duontaga ekskurso al Urbo Koprivŝtica

Koprivŝtica situas en malgranda kaldrono en la spinoj de « Sredua gora » (meza arbaro) sur la du bordoj de la rivero Topolka alta je 1060 metroj super la marnivelo. La montaraj konturoj ĉirkaŭe estas molaj kaj rondformaj, malgraŭ ke apude, majestas altaj montaraj pintoj. Ĝin ĉirkaŭas belegaj larĝaj koniferaj arbaroj. Sur plenaj herbejoj, montaraj paŝtejoj, kaŝita en la montaro, la urbo Koprivŝtica havas inkluzivan sanigan klimaton kun multaj sunbrilaj tagoj, varmetaj someroj kaj molaj vintroj. Konservante la riĉecon de la bulgara renesanca kulturo, la urbo hodiaŭ estas grava montara turista centro kaj ripozejo.

Koprivŝtica estas malnova urbo, datumanta de la 14-a jarcento kaj konservinta de la longaj turkaj jugaj jaroj, tipajn bulgarajn loĝejojn, sen turka ĉeesto. La urbo estis trifoje disrabita kaj bruligita de turkaj rabistoj dum la 18-a /19-a j. c., sed denove renovigita kaj revivigita. Sia plej granda riĉeco, ĝi atingas dum la 19-a j. c. Pli ol 400 komercantoj disportis en turkan imperion metiistajn produktadojn kaj disvendadis ĉevalojn, lanon kaj silkon. La urbo disvolviĝis kiel kleriga centro.

En 1846, oni inaŭguris la unuan klasan gimnazion por lernantoj, kaj post 4 jaroj por lernantinoj. Dum la sama periodo aperis la unuaj riĉe konstruitaj lignaj domoj. Multaj el ili estas konservitaj ĝis nun kaj bone zorgitaj.

Vidindaĵoj

1 Muzeoj kaj monumentoj de la kulturo en Koprivŝtica

- Maŭzoleo-ostejo. Konstruita memore al la pereintaj Koprivŝticanoj en la heroa batalo kontraŭ turka jugo.
- La preĝejo « Uspenic Bogorodiĉno » elstarigita dum la jaro 1817. Grandega intereso estas la iconostazo kaj la ĉefepiskopa trono kaj la ambono. La preĝejaj sonoriloj sciigis la komencon de la Aprila ribelo kontraŭ la turka jugo je la 20-a de aprilo 1876. Pli ol 200 domoj kaj ŝtonaj pontoj beligas la urbon. Plej famkonata ponto estas « Kalaĉerija most » (ponto de Kalaĉo) aŭ tiel nomata « La unua pafilo ». Ĉi tie la ribelulo Georgo Tihanov pafmortigis turkan soldaton kaj per lia sago skribis leteron al la aliurbanaj ribeluloj por la komenco de la heroa batalo kontraŭ la turkoj.

Sed ne nur la urbo estas vizitinda. En la ĉirkaŭaĵoj estas konstruitaj multaj ripozdomoj, turistaj domoj, skipadoj.

Koprivŝtica estas vizitata dum la tuta jaro de Bulgaraj kaj eksterlandaj gastoj.

Stonil Nikolov
Vicprezidanto de L.K.K.

Kromaj informoj

*Oni antaŭvidas halton en la loko « **Borovec** » famkonata turista ripozejo, preferata loko de multnombraj alilandaj turistoj. La tagmanĝo okazos en la Monaĥejo. La bongustaj bulgaraj specialaĵoj surprizos kaj kontentigos vin. Post 2-3 hora promenado sekvos ekveturo kaj nova halto en urbo **Blagoevgrad** kaj vizito de la malnova urba parto « **Varoŝa** ». La reveno al Plovdiv estas sur alia itinero ankaŭ pitoreska kaj mirinda. Denove, 1 hora ripozo en urbo **Velingrad**, urba kaj ĉirkaŭurba trarigardoj.*

Agrablan veturadon ! Venu ! Vidu ! Estu bonvenaj !

Rila monaĥejo

Rila monaĥejo situas en la « koro » de Rila montaro, en la valo de Rilska je 1177 metroj super mara nivelo. Ĝi estas la plej impona kaj majestá monumento de la bulgaraj arkitekturo kaj arto, plej granda spirita kaj kleriga centro de la bulgaraj teroj de la Renesenca epoko. La monaĥejo elkreskis kiel kleriga centro jam de la 10-a jarcento kaj dum la jaroj de la turka jugo 14-a / 15-a jarcentoj. Estas vera fortikajo por savigo de la bulgara etoso kaj grandega fonto de la bulgaraj klereco kaj kulturo.

Precipe, ĝi estas kunligita kun la peza ekzistado kaj kun la heroa batalo dum la 18-a / 19 -a jarcentoj por nacia savigo kaj politika libereco.

La konstruado de la monaĥejo estas ligita kun la vivo kaj agado de la ermito Iva Rilski, naskita ĉirkaŭ la 876-a jaro kaj malriĉa familio, li translokiĝis en Rilan montaron kaj estis ermito. Baldaŭ li sukcesis kunigi apud si mem postsekvantojn, kiuj konstruis kelkajn ĉelojn. Tiel, iom post iom oni konstruis la monaĥejon. Bedaŭrinde dufoje ĝi estis rabita kaj bruligita.

La tria rekonstruado estas kunligita kun la « Sevasto » Ĥrelju. Li konstruadis defensivajn ekipaĵojn. Pli konata estas « Ĥreljuvata Kula » (turo de Ĥrelju), kiu estas konservita ĝis nun. Ĝi estas kvinetaĝa . La plej supran etaĝon okupas kapelo.

Dum la jaro 1343 preĝejo estis konstruita apud la turo. Ĝi ankaŭ estas konservita kaj vizitata de multaj turistoj kaj gastoj. Ĉiuj el ili estis ellaboritaj el ligna materialo kaj ornamitaj per ligna ĉizado.

Kvankam la monaĥejo estas religia konstruaĵo, ĝi estis ofte atakita, disrabita kaj bruligita, sed ĉiam rekonstruita per volonta penado de la kristanoj kaj riĉaj Bulgaroj. La nuna aspekto de Rila monaĥejo ŝuldas al la grandega konstruado komencita dum la jaro 1810.

La kvara rapido-pligrandigo de ĉinaj fervojoj

Ekde la 21-a de oktobro 2001 la ĉinaj fervojoj realigis la kvaran rapido-pligrandigon kaj novan trajnan veturo-horaron.

La kvara rapido-pligrandigo celas :

1. Antauenpuŝi la teknikan progreson en la fervojlinia fundamento (vagonaro,telekomunika signalo, administra maniero kaj tiel plu).
2. Akceli la disvastigon de la fervoja produkta forto.
3. Ordigi medion de vagonaroj kaj stacioj.
4. Ekspluati novan transportan produkton.
5. Plibonigi strukturon de transporta produkto.
6. Plialtigi servan kvaliton de pasaĝera kaj vara transportoj.
7. Stimuli disvolvon de fervoja avangarda kulturo.
8. Subteni ekspluaton de la okcidenta regiono de Ĉinio.
9. Realigi la novan komencon de la Dekkvin jara Plano de ĉinaj fervojoj.
10. Plifortigi la kapablon de merkata konkurenco.

Aliĝo al la Monda Komerca Organizo donis al la fervojo-transporto la novan defion en la merkata konkurenco. Tio antauenpuŝos la reformon kaj disvastigon de la ĉinaj fervojoj.

La ĉefaj karakteroj de la kvara rapido-pligrandigo :

1. Vasta atingopovo kaj granda areo : la ĉefaj fervojo-linioj de la rapido-pligrandigo rilatas al 17 provincoj kaj 9 fervojo-burooj. La longo de tiu rapido-pligrandigo atingis 4434 km-ojn. La tuta longo de la rapido-pligrandigo estas 13000 km-oj. Ĝia areo kovras ĉefajn grandajn kaj mezajn urbojn en Ĉinio.

2. Kunligo de Oriento kun Okcidento de Ĉinio, plivastigo de la rapida trairejo inter orientaj, centraj kaj okcidentaj regionoj. La rapido-pligrandigo de Harbin-Dalian-linio. Shanghai-Hangzhou-linio kaj Zhejiang-Jiangxi-linio ludos gravan rolon por mallongigi tempan kaj spacan distancon inter Liaodong-duoninsulo, sud-orientaj ĉemaraj disvolviĝintaj regionoj por progresigi ekonomian evoluon en la vastaj laŭliniaj regionoj.

3. Plibonigo de profitfonta dispozicio, malmulta elspezo kaj multa produkto : oni ŝanĝis lokomotivojn Tipon ND2 per Tipo DF4D, devenantaj de la suda parto de Beijing-Guangzhou-linio, kiu estas elektrizita, kaj aldonis la nove produktitajn lokomotivojn : Tipoj DF11 kaj DF4D al Beijing-Jiulong-linio kaj Zhejiang-Jiangxi-linio. Ankaŭ oni reformis koncernajn staciojn kaj fervojliniojn por grandigi aplikadon de lokomotivoj kaj vagonoj kaj ŝpari grandan kvanton da investado.

4. La ĉefaj ŝanĝoj de la rapido-pligrandigo kaj la veturo-horara kunordigo.

1. La veturo-tempo inter ĉefaj urboj malkreskas. Ekz.Trajno N-ro T107/108 (Beijing-Shenzhen)veturas dum 23 h.58 min. mallongiĝante je 5 h.51 min. Trajno n-ro T246/247 (Wuĉhang - ĉhengdu) veturas dum 9h25 mn, mallongiĝante je 2h30 mn. Trajno n-ro K99 (Shangai - Guangzou) veturas dum 21h06 mn malongiĝante je 2h23 mn.
2. La trajno estas pli komfortaj. La pasaĝeraj altgradaj vagonaroj multiĝas.
3. La serva kvalito pli boniĝas.

Han Zuwu, Vicprezidanto
de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

Orientekspreso

Famkonata trajno Orient-ekspreso, kiu en 1883 la 4-an de oktobro ekveturis unuafoje el la stacio « Gare de l'Est » en Parizo al Istambulo, traveturante Strasburgo-n, Vieno-n, Budapeŝto-n, trapasis denove nian landon – Bulgario.

Venante de Bukaresto ĝi haltis en urbo Ruse dum 38 minutoj. Poste, tirita per ruĝa lokomotivo de Bulgara Ŝtata Fervojo (BDĴ) ĝi alvenis en urbon Várna, kie la pasaĝeroj de Britio, Francio, Danio kaj Germanio estis bonvenigitaj per pano kaj salo laŭ bulgara tradicio. Ili vizitis la urbon kaj plej speciale la katedralan preĝejon « Sankta Dipatrino » kaj trarigardis la rezidejon « Evksinov-grad », kiu ja troviĝas proksime de la urbo.

La luksa blua vagonaro estas longa 200 metrojn. La 17 vagonoj estas originalaj ekde 1929, kaj estis plene renovigitaj post la Dua mondmilito. La stilo ekde la fino de la 19-a j.c. estas konservita. Tri el la vagonoj estas restoracioj, unu estas piano-bufedo, kie la prezoj estas tre multekostaj. La kupeoj estas dispartigitaj en tri klasojn. Plej luksaj estas formitaj kiel apartementoj kun halo, dormoĉambro, servicejo en mahagona - bruna koloro. Bedaŭrinde en vagonaro mankas banejoj, pro kio ĉiun duan tagon la pasaĝeroj elvagoniĝas en iu urba stacio por tranokti en hotelo kaj sin bani.

La vagonaro konservis sian pasintecon kiel aspekton kun brilaj kupraj kaj latunaj inkrustajoj kaj ornamentoj kun originale ellaboritaj surskriboj kaj blazonoj.

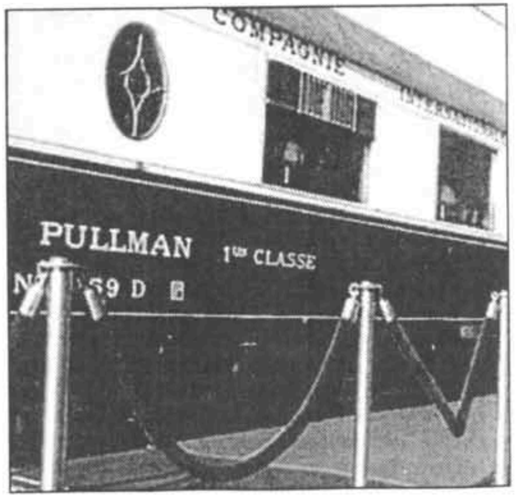
La personaro je 60 homoj, el kiuj 20 kuiristoj zorgas por la komforto de la pasaĝeroj. La stevardinoj estas 40 kaj parolas francan, anglan, kaj italan lingvojn. Ili estas bonaj kunparolantoj kaj ankaŭ povas doni unuan helpon, eĉ ili povas akuŝigi.

La Unua mondmilito ĉesigis la veturadon de la Orient-ekspreso. Ĝi denove komencis veturi je la 15-a de aprilo 1919. Tiam ĝia itinero pasis tra Sofio al Istambulo. Ofte tiama caro de Bulgario - Boris la Tria - gvidis la vagonaron, kiel lokomotivisto de Sofio ĝis la limo kun Turkio - urbo Svilengrado.

Ĉi aŭtuna veturado de la trajno estis pli speciala - oni celebris 25 datrevenon de la restarigo de la nomo « ORIENT-EKSPRESO » kun la aspekto de la vagonaro, kiel ĝusta kopio laŭ priskribo de Agata Kristi en ŝia romano - *Mortigo en Orient-ekspreso* ». Ŝi mem kelkfoje veturis per la vagonaro enkluzive tra Bulgario.

La vizito de la vagonaro en Bulgario koincidis kun la 135 datreveno de la unua fervojlinio sur bulgara tero - Ruse - Varna.

El gazeto « Fervojisto »
Esperantigis : T; VÁLEV



Pullman-vagono

Historiaj vidindaĵoj en la monaĥejo

1. Monaĥejaj konstruaĵoj

- Okcidenta flanko konstruita en 1819. Ĉi tie estas « Ĉefa pordo »,
- Norda flanko konstruita dum la jaroj 1817-1818. Ĉi tie troviĝas kuirejo, gastĉambroj.
- Orienta flanko konstruita en la 1816-1817. Ĉi tie troviĝas muelejo, du kapeloj kaj gastĉambroj.
- Suda flanko konstruita en la 1877-1878. En la subterajoj situas keloj. Iuj el ili estis destinitaj por gastoj, la aliaj estas ermitaj ĉeloj;

2, Preĝejo

Konstruita en la jaroj 1834 - 1837. La freskoj estis pentritaj dum la jaroj 1840 - 1872 . La grandega orita ikonostazo estas monumenta verko de la loka skolo, ornamita per ajura lignoskulptado sur juglandoligno.

3, Muzea ekspozicio

Ĝi konservas monaĥejan historion kaj enhavas multajn valorajn ikonojn, preĝejajn ilarojn, ununurajn dokumentojn. La ĉeloj, konservas artajojn, ili estas en originala stilo. Oni malkovras riĉan pentrajgalerion, monaĥejan ostejon, tombejon de sanktulo Ivan Rilski.

Nun, inter admirinda montara beleco, estas konstruitaj multaj hoteloj, restoracioj, amuzejoj, perfekta bazo por turismo.

Rila monaĥejo estas la plej « bulgara » el ĉiuj monaĥejoj en nia lando. Dum la tuta jaro ĝi estas vizitata de sennombraj samlandanoj kaj de eksterlandanaj turistoj. Vintre, kun siaj kuracejoj, printempe kaj somere kun siaj freŝaj aero kaj floraromo, larĝfoliaj kaj koniferaj arbaroj, aŭtune kun siaj « oraj arbkronoj », ĝi estas la plej « bulgara » ejo, la plej bulgara sanktajo.

Stonil Nikolov

Invito al jarkunveno en Germanio

Ankaŭ en 2002 Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA) aranĝos sian tradician, aŭtunan jarkunvenon. Kiam ? De la 11-a ĝis la 13-a de oktobro 2002. Kie ? En la montara komunumo Baiersbronn situanta en la Nigra Arbaro proksime al Svislando kaj Francio. Kiel atingi Baiersbronn ? Meze de la fervojlinio Frankfurt-Basel situas la stacio Rastatt. De tie atingas regionaj trajnoj post nur unuhora veturo Baiersbronn. Vi estas kore invitita pasigi semajnfinon en komforta feria hotelo, kiu apartenas al la Fervoja Sociala Organizajo (BSW). La programo antaŭvidas i.a. rondveturon tra la regiono ĉirkaŭ Baiersbronn kaj ekskurson al la fama kastelo Hohenzollern, gepatra sidejo de prusaj reĝoj. Dum la festvespero surprizigos nin la magiisto Trixini kun la Blua Ŝtono, mondkonata en Esperantujo. Konsiderante, ke multaj IFEF-anoj ne povas partopreni la ĉijaran internacian kongreson en Bulgario, ofertas sin favora okazo ĝui la specifan Esperanto-etoson dum tiu semajnfina renkontiĝo.

Aliĝiloj estas haveblaj per GEFA - sekretariejo :
"S-ino Helga Vogelsang,
Riesenbergsiedlung 48, DE 99755 Elrich;
Tel. 036332/21395".

W. Barnickel

Jen kelkaj trajnhoraroj por atingi Plovdiv

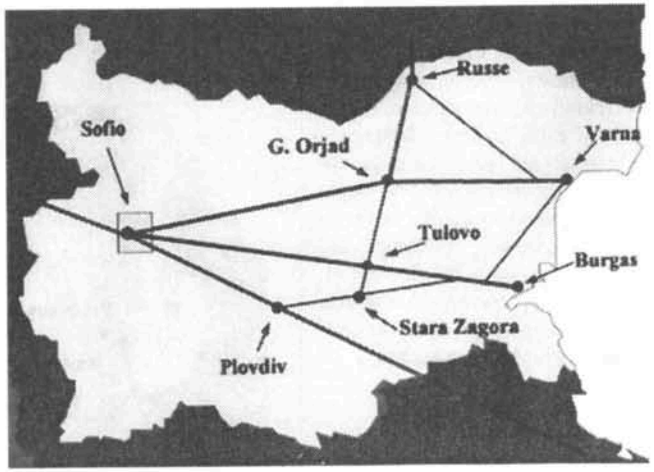
Cele al faciligi la vojaĝojn de la partoprenantoj al Plovdiv, jen kelkaj sciigoj pri la bulgaraj trafikrimedoj.
Flughavenoj ekzistas en la urboj : Russe, Varna, Burgas kaj Plovdiv. La korespondadoj oportunas.
En la tuta lando trafikas luksaj kaj ekspresaj aŭtobusoj.
En la suba tabelo, horaroj koncernas nur rapidajn kaj ekspresajn trajnojn. Por la vagonaroj indikitaj per la litero « E », necesas nepre rezervi la sidlokojn.

N°	Varna	G.Orjah	Sofio
202 E	7.45	11.10	15.44
210	10.15	13.46	18.50
212	12.35	16.08	21.02
226	22.00	1.38	6.38

N°	Russe	G.Orjah	Sofio
426	22.25	1.11	5.55
26	0.20	2.42	7.20
412	5.45	10.35	13.22
51	15.35	17.41	22.22

N°	Sofio	Plovdiv
827	22.00	0.48
887	23.15	1.58
801 E	6.40	8.58
811	10.10	12.45
815	13.15	16.00
803 E	16.15	18.36

N°	Burgas	Stara Za	Plovdiv
810	6.35	9.24	11.25
860	11.00	14.04	15.52
802 E	15.30	18.03	19.43
826	22.25	1.12	3.01
886	23.00	1.50	3.51



Pri la tunelo "Brenner" oni decidos ĉiujare

Alproksimiĝas la tempo de konstruado de la fervojista tunelo, konstatis en Munkeno okazinta Internacia kongreso, kiu pritraktis temon « trafiko trans Brenner ». Oni menciis tempon de la ekkonstruo post kvin aŭ ses jaroj, oni kalkulas kun finkonstruo post 12 jaroj. Sed findecido estos anoncita ĉi-jare !

La konstruadon subtenas EU. Ĝi donos 90 milionojn da eŭroj ĝis la jaro 2006 por plibonigo de trafiko trans Alpoj.

La konstruadon subtenos finance ankaŭ vojdepaga mono sur la brennera aŭtostrado. Konstruo de la fervoja tunelo postulos 8 miliardojn da eŭroj. Ĝis la komenco de la konstruado devus esti akceptitaj dispozicioj por malplipezigo de brennera aŭtostrado, ekz. mallongigo de veturtempo de vartrajnoj inter Munkeno kaj Verona je 6 horoj kaj formi fervojistan societon por trafiko trans Brenner, kies tasko estos fari ĉi tiun trafikon atraktiva.

Nuntempe traveturas Brenner 13,5 milionoj da aŭtomobiloj pasaĝeraj kaj 1,5 miliono da ŝarĝaŭtomobiloj. El 33 milionoj da transportitaj tunoj nur 8 milionojn transportas fervojo.

Fakuloj supozas, ke ĝis la jaro 2015 transporto trans Alpoj preskaŭ duobliĝos.

Laŭ la nacilingva fervojista gazeto kompilis Jitka Skalická

****

Gravurskribaĵo

Ofte oni parolis pri la problemoj kaŭzitaj al fervojoj, ne nur la italaj, fare de la tiel nomataj *"writers"*. Estas, certe, imagaj problemoj, sed antaŭ ĉio ekonomiaj problemoj pri la bontenado kaj lakado de la veturiloj.

La fenomeno dum la jaroj ĉiam kreskis, oni kalkulas ĉirkaŭ 250.000 *"grafikistojn"* en Italio, kiuj por disvastigi sian mesaĝon ne limiĝas al muroj, sed ili ŝatas la trajnon, ĉar ĝi kunportas la mesaĝon tra la tuta mondo. Pro sia vasteco la fenomeno estas malfacile haltigebla, ankaŭ se ĝi estas vera krimo, punebla kun puno de ses monatoj ĝis tri jaroj da malliberejo, kaj normalaj polickontroloj malmulte efikas, ĉar tio okazas nokte sur trakoj ne garditaj.

Post pluraj analizoj, kiamaniere kontraŭstari la fenomenon, la solvo je la fino alvenis pere de la elekto da specialaj glueblaj filmoj, kiuj anstataŭas la eksteran lakadon de la vagonoj, kaj havas la proprajon nealgluigi la ŝpruclakojn, kaj permesas facilan purigadon dum la normalaj lavadoj. Tio malkuraĝigas la skribantojn ĉar ili scias, ke post iom da tempo nenio restos skribita. La materialoj uzataj konsistas el du tavoloj el polimero: la unua, vinila, kun la koloroj dezirataj; la dua, el travidebla poliestero, havas protektan funkcion kontraŭ gravurskribajoj, danke al sia nepermeableco al ŝpruclakoj.

Tiu ĉi procezo jam komenciĝis, kaj ĝis nun ĉirkaŭ la tuta regiona vagonaro, kaj motorvagono kaj la 90% de la pasaĝer-divisia vagonoj, estas protektitaj per tiu ĉi maniero, kaj la avantaĝoj jam aperas. Fakte, tiu ĉi elekto ege malaltigas la elspezojn, kiuj kunportas la mallakadon, kaj evitas longan veturilhaltadon en riparejo ; unu vagono estas tegita dum nur unu dejortago.

Novaj trajnoj "TAF", ETR 480-500 estas jam protektitaj per materialo kontraŭ gravurajoj, kiu permesas forviŝi ilin sen damaĝo de la suba lakado.

Ekonomia helpo al FS alvenas el reklamoj ; fakte kelkaj trajnoj estis tegitaj oportune per filmo kun skribajoj kaj koloroj de entreprenoj, kiuj elektis la trajnon por vojaĝigi propran reklamo-mesaĝojn, ĉu eble ankaŭ ili inspiriĝis al *"writers"* ?

Vi To (IT)

El fervojista mondo

Rekordo de la pezkarga trajno

Komunumo BHP Iron Ore el Okcidenta Aŭstralio, superis la 21-an de junio 2001 rekordon de la plej pezkarga vartrajno. La trajno, 7,3 km-ojn longa transporti 82 mil tunojn da fererco kaj ĝi konsistis el 682 vagonoj tirataj per 8 lokomotivoj. Tiuj ĉi estis dismetitaj en tuta longo de la trajno kaj kunligitaj per radia kunligo "Loctrol".

La suma pezo de la trajno estis 99 734 tunoj. Sur 426 km-ojn longa linio Mount Newman la trajno traveturis distancon de 275 km-oj gvidata de ununura lokomotivestro.

Ĉinio kunligiĝas kun Kirgizio

Laŭ informo de la agenturo Interfax interkonsentis registaroj de Kirgizio kaj Ĉinio pri konstruado de fervoja linio kunligonta Ĉinion, Kirgizion kaj Uzbekion. Post traktadoj oni interkonsentis konstrui "nordan" varianton tra translima trairejo Torugart. Parto de la konstruajo estas 4 km-ojn longa fervoja tunelo. La suma valoro de la projekto estas taksata je du miliardoj da dolaroj, konstruojn oni planas fini en 2005 aŭ 2006.

Kim Ĉong-il vojaĝas per fervojo

Marde la 24-an de julio 2001 forveturis la nordkorea ĉefministro Kim Ĉong-il por oficiale viziti Ruslandon. Ĉar li timas flugi per aviadilo, li vojaĝis al Moskvo por trakti kun rusa prezidento Putin per sekreta kirasita trajno de japana konstruo. Detaloj pri la vojaĝo estis severe sekretaj, tamen vendrede la 27-an de julio li jam vizitis la siberian urbon Omsk.

Dum veturo de la speciala trajno tra rusa teritorio la trajntraceo grafikhorara estis sekurigita per du memstaraj lokomotivoj. Vizito de Kim Ĉong-il okazis en tempo, kiam Transsiberia magistralo solenis centjaran datrevenon de sia ekzisto.

Duetaĝaj vagonoj DB AG

Evoluintaj eŭropaj fervojoj lastatempe enkondukas en trafikadon ĉiam pli ofte duetaĝajn vagonojn kun regvagonoj. En vagonfabriko DWA, Görlitz /Bombardier/ oni fare de la mendo DBAG fabrikis duetaĝajn pasaĝervagonojn kun kondukistejo DB pbzf 763 kun mezvagonoj de tipo DAB pz 758. La aerodinamike formita frontvando vagona de la kondukista vagono estas fabrikita el vitrofibroj. Vagonoj, kies maksimuma rapido estas 140 km/h estas ekipitaj per bogioj de tipo Görlitz VIII kun pneŭmata suspensio .

Post aldono de la stabilizaj dampiloj kaj elektromagneta relbremso, tiuj ĉi veturiloj povas atingi rapidon ĝis 160 km/h!

En plene klimatizata interne spaco estas sidlokoj en la 2-a klaso destinitaj al 2+ 2, en la unua klaso 2+1. En pasaĝervagono kun kondukistejo estas krome aranĝita spaco por transporto de la invalidĉaroj, inkluzive de speciala necesejo por invalidaj vojaĝantoj.

La interna informado de la vojaĝantoj estas farita tiel akustike, kiel per optikaj informiloj pri la celstacioj kaj haltejoj. Aktivado de la informsistemo estos subtenita per satelito.

Fervojo kunligos Koreion kun Eŭropo

Ŝtatestro de Korea Popoldemokrata Respubliko Kim Cong-il dum laborkunsido kun rusa prezidento Putin en Moskvo interkonsentis pri projekto de la fervojo kunligonta la korean duoninsulon kun Eŭropo. La "Fervoja silka vojo" ligos transkorean fervojon sur dividita duoninsulo kun transsiberia magistralo.

Kompilis Jindřich Tomíšek

Raporto de la kasisto por la jaro 2001

Enspezoj	Eŭroj	Elspezoj	Eŭroj
Kotizo GEFA	1 405,91	Bankelsp Svisio	23,68
Kotizo NEFA	282,25	Repago GEFA	1 025,92
Kotizo DEFA	420,32	Presado IF	3 652, 69
Kotizo Slovakio	110,48	Presado statuto	134,46
Kotizo Rumanio	69,68	Kotizo UEA	144,47
Kotizo Svisio	436,10	Afrankoj FK tsek	74,92
Kotizo Francio	881,69	Bankelspezoj	6,05
Kotizo Italio	789,08	Afrankoj SK/FK	29,89
Kotizo Aŭstrio	644,51	Deskribo inventaro	373,94
Kotizo Hungario	210,00	Fondusoj	665,43
Kotizo Ĉinio	140,00		
Kotizo Ĉeĥio	385,00		
Kotizo Bulgario	140,00		
Sumo	**5 9015,02**	**Sumo**	**6 131,46**

Bilanco je la 31-a de decembro 2001

Aktivoj	Eŭroj	Pasivoj	Eŭroj
Kaso	70,15	Kongresa Garantia Fonduso	18,78
Giro 1258036	333,22	Junulara Fonduso	501,18
Postbank Hamburg	600,00	Adopta Fonduso	60,46
D Danske Bank	43,66	Terminara Fonduso	96,21
UEA	207,68	Estrara Fonduso	2 785,82
		En tuto	**3 462,45**
		Havajo 31.12.2001	- 2 207,74
Bilanco	**1 254,71**		**1 254,71**

Membrostato

Lando	2000	2001	Lando	2000	2001
Aŭstrio	160	92	Japanio	20	20
Belgio	20	15	Jugoslavio	20	20
Britio			Kroatio	20	13
Bulgario	20	20	Nederlando		
Ĉeĥio	55	55	Norvegio	30	40
Ĉinio	20	20	Pollando	20	20
Danio	43	60	Rumanio	20	10
Estonio	20	20	Slovakio	20	16
Francio	139	126	Slovenio	20	15
Germanio	205	201	Svedio		
Hispanio			Svisio	61	62
Hungario	32	30	Individuoj	12	9
Italio	110	113	**Tuto**	**1067**	**977**

Tagordo de la Fakaj Kunsidoj

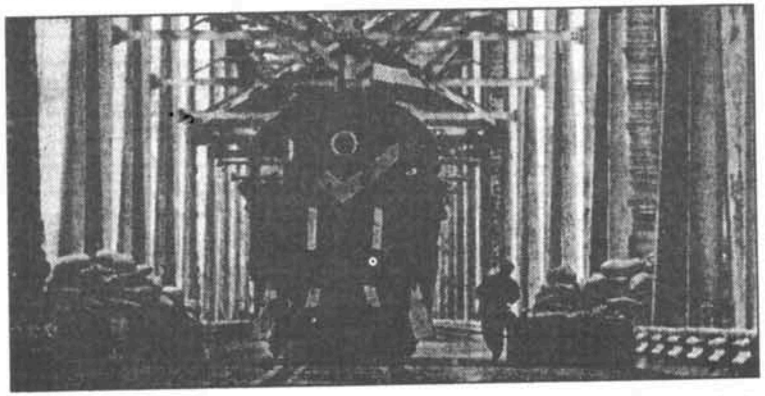
1. Bonvenigo kaj enkunduko de la FK-gvidanto.
2. Raporto de la Fake aplika sekcio-sekretario.
3. Raportoj pri faka laboro en unuopaj IFEF landaj asocioj.
4. Fakaj programeroj dum la 54-a IFK.
5. Raporto de la Terminara sekcio-sekretario.
6. Raportoj de la TS-kunlaborantoj (kaj landaj kaj individuaj).
7. Trakto de nocioj lau informoj en Terminaraj Kurieroj.
8. Fakaj programoj dum la 55-a IFK.
9. Novaj taskoj por la sekcioj.
10. Eventualajoj (sub tio korektado de la adreslisto).

Jan Niemann, gvidanto de FK.

Ĉu fervojo en Afganistano ?

La nomo de tiu lando en Azio ankoraŭ estas en ĉies buŝo. Por fervojistoj povas esti interesa, ĉu tie ekzistas aŭ ekzistis fervojo ? La respondo estas : Jes ! La "longeco" de la "reto" estas 24,6 km-oj !

Ankaŭ interese estas, ke en la ĉefurbo Kabulo staras du lokomotivoj, kiuj eltenis multege da jaroj dum militoj en la lando kaj silente rustiĝis ...



Trajno transveturanta la riveron « Amudarjo » (*Fotis Jurij Kozyrew/ap*)

La kondiĉoj por fervojo en tiu montarriĉa lando ne estas favoraj. Tamen ekzistas ebleco atingi ĝin fervoje el unu de la 6 najbaraj landoj. La lando, kiu estas ligita kun Afganistano per fervojo, estas Uzbekio. Dum la okupado de Afganistano pere de la Soveta Unio (1979 - 1989) oni konstruis unutrakan fervojon el la urbo Termezo (Termis/Termes) trans la rivero Amudarjo, kiu formas la limon inter ambaŭ ŝtatoj. La kaŭzo estis politika. Tiu ponto estas uzebla por trajnoj kaj aŭtomobiloj ktp. Super ĝi forlasis la lasta soveta soldato en 1989 la landon per tanko.

Kiam la islamista armeo de la talibanoj atingis la riveron en 1997, la intertempe estiĝinta ŝtato Uzbekio fermis la fervojan linion / ponton. Ĝi malfermiĝis denove je la 09.12.2001, post kiam la talibanoj malvenkis la batalon. Nun alvenas vartrajnoj kun necesaj rimedoj por la afgana popolo el Uzbekio. Ekzistas eĉ du branĉoj trans la rivero - vidu la skizon. Ne estas dubo ke temas pri reloj de larĝa ŝpuro.

Mi tradukas du artikolojn el germanaj gazetoj pri la temo :

1. Interŝanĝo (landlima):

Unua trajno kun 10 000 tunoj da grajno kaj faruno transpasis la ponton super la lim rivero Amudarjo. La ponto interligas la uzbekan urbon Termezon kun Hajratono (Hairaton) en la nordo de Afganistano. Ekde dimanĉo (09.12.01) ĝi estas la unuan fojon malfermita ekde 4 jaroj por help-transportoj. Sur la trajno flirtas la uzbeka flago.

2. Rustiĝintaj fervojaj trajnoj:

En la proksimeco de la ruino de la (reĝa) palaco videblas postlasajoj de la germana / afgana amikeco : du germanaj lokomotivoj. Ilin liveris la Germana Regno, mallonge poste, la reformo-preta reĝo Amanullah en 1929 estis forpelita de arkaika alianco de tribo-aĝuloj kaj klerikoj, kies posteuloj ĉiam denove haltigis brutale la ekiron de la lando en la modernigon.

Alvoko al la fervojistoj

Karaj gekolegoj

Ekde pluraj jaroj, ĉiujare ni kutimas akcepti fervojiston por fari prelegon en Francio (bretona regiono) dum pluraj semajnoj printempe aŭ aŭtune ĝenerale dum 4 semajnoj). La kolego vizitas plurajn E-grupojn kaj ĝenerale ĉiun duan tagon li prelegas pri sia nacia au loka historio, pri sia ŝatokupo, pri temo, kiun li pli malpli sufiĉe bone majstras. La celo de tiuj prelegoj estas montri al niaj kunloĝantoj, ke esperanto ne mortas sed kontraŭe disvolviĝas kaj estas uzebla en familia etoso. Ĝenerale la prezentado okazas en salono, kie povas ĉeesti 10/30 personoj. Kelkafoje la preleganto estas akceptita de la urba konsilantaro kaj de la jurnalistoj.

Pri la kondiĉoj

La preleganto devas bone majstri Esperanton kaj prezenti, pere de lumbildoj, sian elektitan temon. La preleganto povas (post interkonsento) ricevi parton aŭ tuton de sia vojaĝ-kosto al Francio.

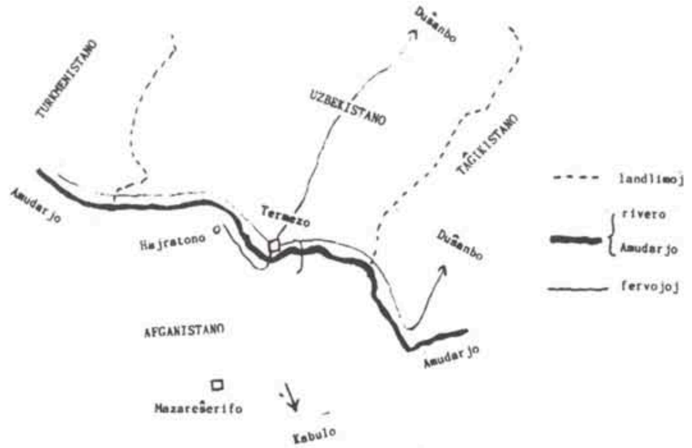
Li (kaj lia kunulino eventuale) ricevas senpagan tranoktadon kaj manĝajon dum la tuta franca ĉeesto. Li (ili) estas akceptita (j) de privataj familioj, kiuj ĝenerale ĉiĉeronas la gastojn por gvidi ilin tra la lokaj vidindajoj.

Preferinde nunlaboranta fervojisto (por ŝpari monon de la lokaj akceptantaj E-grupoj), sed ankaŭ emerito, se li loĝas ne tro malproksime de Francio.

Jam partoprenis tiukondiĉe :

- kelkaj kolegoj el Ĉeŝa Respubliko (dufoje), Italio, Hungario,
- kelkaj nekolegaj esperantistoj el Ĉinio, Vjetnamio, Dagestana Respubliko, ktp.

Por pliaj informoj bonvolu sin turni al Jean Ripoche (adreso lastpaĝe).



Malgraŭ la rusto, estas bone legeblaj sur la vaporo-kaldrono de lokomotivo, la firmaa nomo Henschel & Sohn GmbH (= Henŝel kaj filo kompanio kun limigita risko) kaj la produkto-loko kaj la -jaro : (Kassel 1923). Ankaŭ la markado de la plej malalta akvo-nivelo ankoraŭ estas ekkonebla.

Fontoj :

1) *Ĵurnalo « Frankfurter Rundschau » de la 11.12.2001*

2) *Magazino « Der Spiegel » n-r 48/2001, paĝo 176*

Walter Ullmann / Germanio