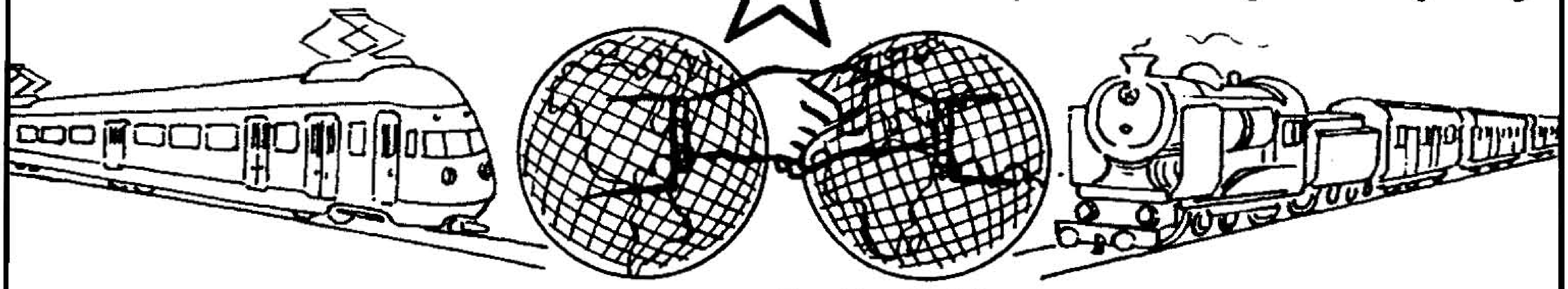
No. 1 Septembro 1950 3a jaro

BULTENO

de la Internacia Federacio de Esperantistaj Fervojistoj



Sekretariejo:
Orteliusstraat 108III Amsterdam

Redaktejo:
von Liebigweg 26 Amsterdam

AL ĈIUJ

Pro grava malsano nia fervora amiko Muller ne povas daŭrigi la gvidadon de nia bulteno. Ni bone komprenas, ke li nevolonte cedis sian taskon, ĉar lia plej granda deziro ja ĉiam estis: meti siajn kapablon kaj laboremon en la servo de nia movado. De ĉi tiu loko ni dankas kolegon Muller pro la farita laboro kaj ni deziras al li kompletan resaniĝon.

Tuj post sia reveno el Salzburg, nia novelektita redaktoro komencis agadi por unue plibonigi la aspekton de nia organo, por ke ĝi povu en deca formo reprezenti nian movadon ankaŭ ĉe la fervojaj direkcioj diverslandaj kaj ĉe la fervojistaj sindikatoj.

Kaj jen la bulteno en sia nova vesto. Nia Amsterdama kolego Th.Wijnalda projektis kaj desegnis por ĝi la kapon, kiu donas al la tuto ĝian akceptindan aspekton. Kompreneble la plibonigo ne estas ankoraŭ tiom ĝisfunda kiom ni dezirus ĝin, sed oni bone komprenu, ke jam ĉi tiu modera paŝo antaŭen postulas tro multe de la organiza kaso. Malgraŭ tio, ni decidis sendi la gazeton al ĉiu ano. Tiel ni esperas plifirmigi la kontakton kun nia organizo kaj veki pli da interesiĝo por ĝi. Kiel antaŭe ĝi aperos alternmonate.

Ĉar la kaso nur provizore povos liveri la bezonatan monon, ni proponas al ĉiuj, kiuj aklamas nian agadon tiurilate sendi al nia kompatinda kasisto unu respondkuponon, sub la devizo: *Por nia bulteno*. Tiel oni savos lin el granda embaraso, kaj faros ankaŭ por li la vivon denove ĝuinda. Lia adreso estas: W.Biesheuvel, Ceramplein 30.I. Amsterdam. (O) Nia tria kongreso poste definitive solvos la aferon.

Amikoj, ni esperas ke la ekstera aspekto de nia bulteno kontentigas vian progresemon. Al vi la devo zorgi ke ankaŭ ĝia enhavo iom post iom fariĝu pli altnivela.

Amsterdam, Sept.o,1950 La Estraro.

POSTKONGRESA MEDITAĴO

Kongreso ĝenerale volas montri al la ekstera mondo la forton kaj la povon de la kongresanta movado. Ju pli granda la aro da vizitantoj, des pli granda la respekto kun kiu la ekstera mondo rigardas la koncernan organizon. Oni ne demandas pri la kvalito de la amase venintaj kaj neglektas la fakton, ke en preskaŭ ĉiu movado nur malgranda kerno puŝas la ceterajn antaŭen. Tial mi tre skeptike atendis la rezulton de nia unua kongreso en Aarhus, ĉar mi timis, ke nia ĵus starigita internacio ne povos liveri al ĝi atentindan kvanton da kongresanoj. Niaj tieaj kolegoj tamen sciis bone akcenti ĝustajn punktojn, kaj tiel nia unua far-

iĝis brila sukceso.

Des pli malfacila estis la tasko por niaj Salzburgaj amikoj, kiuj invitis nian duan kongreson en sia urbo.
Nu, ni povas plenkore gratuli la organizintojn. Bonega estis la aranĝado, malgraŭ la malhelpoj, kiujn ili eĉ en la lastaj momentoj trovis sur la malfacile irebla vojo. Laŭ organiza, turista, kaj propaganda vidpunkto ili aranĝis bonegan kongreson. Loĝado, ekskursoj, gajaj kaj artaj vesperoj meritas ĉies laŭdon kaj dankon. Ni ĉiuj ĝuis ege interesan kongreson. La kunlaboro de la Aŭstria kaj Dana fervojistaj muzikistaroj kaj de la Salzburgaj dancistoj kaj aliaj, klare montris al ni la fakton, ke Esperanto ne povas kongresi, ne povas vivi sen la kunlaboro de aliaj kulturaj organizoj.
Tial ni volus proponi al ĉiuj landaj sekretarioj, sendi dankleteron al la Aarhusa kaj Salzburga muzikistaroj kaj al la aliaj kunlaborintoj. Ili plene meritas tion.

Nenia homa laboro estas tute perfekta, kaj tial mi rekomendas al la organizontoj de nia tria kongreso ke en sia kongreslibro ili indiku la prezojn por la biletoj de la tramo kaj aliaj trafikiloj, kaj ĉu oni rajtas ŝanĝi tramon aŭ aŭtobuson, uzante la saman bileton.
Ankaŭ ne estas superflue mencii la postulatan afrankon por poŝtaĵoj eksterlanden. Tiuj ŝajne sensignifaj sciigoj plifaciligas la restadon al multaj novuloj.

De Jong.

SIMPLIGO KAJ CENTRA KOMANDEJO EN DIJON (FRANCIO)

Sur la linio de Parizo al Dyon kaj pli precize sur la sektoro: Laroche - Dyon (159 km) la fervoja trafiko sin prezentas tiele, por ĉiu cirkul-direkto:
40 ĝis 60 rapidaj persontrajnoj (750 T rapideco po 100 - 105 km en horo)
15 ĝis 20 rapidaj vartrajnoj (700 T, rapideco 80 km en horo)
15 vartrajnoj (1300 T, rapideco 60 km)

Por realigi tian trafikon evidentiĝas, ke unu trako por ĉiu direkto ne ĉiam sufiĉas, malgraŭ la aŭtomata protektado de la trajnoj sur mallongaj sekursektoroj. Solvo prezentiĝis: kvarobligo de la relvojoj. Sed pro viaduktoj, subteraj pasejoj, ktp...tiu solvo montriĝis tro kosta, do praktike netaŭga.
La S.N.C.F. (1) troviĝis antaŭ tiu problemo: ampleksigo de la cikulado sen pligrandigo de la nombro de la reltrakoj Ekzameno de la teoria grafiko de la cirkulado elmontris, ke la plej multo el la trajnoj preterpasas unu la aliajn iom sude de Dyon. El tio la konstato, ke en la momentoj de plej densaj trafikoj, ĉiuj trajnoj, kiuj cirkulas norde de Dyon, cirkulas al la sama direkto; tial oni havis la ideon nuligi la specialigon, donitan al ĉiu relvojo (rilate la cirkul direkton) kaj utiligi ambaŭ vojojn, sendiference por ĉiu direkto, laŭ la bezonoj ĉu normalaj, ĉu okazaj. Tio estas la senspecialigo de la relvojoj, aŭ kiel diras la francaj fervojistoj: * La Banaligo*. (simpligo? red.).
Por atingi tiun celon oni starigis en Dyon Centran Komandejon, kiu, je distanco, reguligas la trafikon. Nur unu oficisto deĵoranta, kiu funkciigas la signalojn kaj relkomutilojn, kaj decidas pri la irdirekto sur ĉiu relvojo.
Dank'al komandtabelo, la reguligisto per simpla premo aŭ tiro de butono modifas la cirkulplanon de la trajnoj. Tuj kaj aŭtomate la ordono efektiviĝas sur la tuta linio. Plie estas eble realigi samtempe du cirkuladojn neakordigeblajn, 1 kaj 2 ekzemple. La cirkulado 1 efektiviĝas, dum la cirkulado 2 enregistriĝas kaj efektiviĝas nur kiam la Ia estas finita, tio sen enmiksiĝo de la reguligisto kaj kia ajn estu la tempo pasinta inter la du cirkuladoj.
Por realigi cirkulplanon sufiĉas premi butonon. Baldaŭ, unuura reguligisto direktos la tutan trafikon je distanco de 130 km, sur linio kun plej densa trafiko. Fine oni notu, ke okaze de frosto aŭ enneĝiĝo de la relkomutiloj, la varmigo je distanco efektiviĝas per premo sur la butono *revarmigo*.
Supozante, ke frenezulo eniĝus en la mandejon kaj premus aŭ tirus la butonojn hazarde sur la tabelo, nenio okazus.... krom la haltigo de ĉiuj trajnoj.

(elfrancigis R.R.)

(1) Francaj Ŝtataj Fervojoj.

NOTO DE LA TRADUKINTO:
Kvankam neteknikisto mi parte tradukis tiun artikolon ĵus aperintan en la franca fervojista revuo " Nia Metio", ne nur pro tio, ke la temo interesas, sed ankaŭ por ke la teknikistoj, kiuj ribelos kontraŭ mia vortuzo, komprenu la urĝan bezonon de fervoj-terminaro. Al ili mi faras demandon. En Francio la vagonaroj, kiuj cirkulas direkte al Parizo havas "paran" numeron, tiuj cirkulantaj malproksimiĝante de Parizo havas "neparan" numeron. Oni nomas ilin: "para trajno", aŭ "nepara trajno", por tuj ekscii la direkton de la cirkulado.
Kiu esprimo taŭgas por esti internacie komprenata?

NOTO DE LA REDAKTORO:
Por ne fuŝi la celon, kiun alcelas la verkinto, ni presigis ĉi tiun artikolon sen ia ajn korekto.

LA FERRY-BOAT ESTAS CENTJARA

Por eviti al siaj vojaĝantoj vagonarŝanĝojn ĉiam malagrablajn, la fervojkompanioj entreprenis la transporton de kompletaj vagonaroj pere de specialaj ŝipoj sur mallongaj marvojoj.
Antaŭ cent jaroj la unua trajno-pramo aperis. Efektive, fine de 1849 ektrafikis ŝipo speciale elpencita por transbordigi kompletajn trajnojn tra marbrako. Tiu ŝipo "LEVIATHAN" trafikis en Skotlando, inter Granton kaj Burntisland, larĝo 9 km.
Ĝi estis modesta ŝipo, kiutransportis 24 vagonojn je ĉiu vojaĝo kaj enportis 417 tunojn, dum hodiaŭ la "FYN", granda pramo Dana, enportas 4060 tunojn.
Proksimume je la sama epoko la germanoj enservigis sur Rejno du ŝipojn, trajnoportantajn -la "Ruhr" kaj la "Lillebert".
En 1862 projekto de trajno-pramo inter Anglio kaj Francio estis pristudata, sed Britujo, zorgante pri sia izoleco, kontraŭstaris al ĝia realigo ĝis 1917.
Nun Anglio utiligas du ŝipojn sur la linio Newhaven - Dieppe, kaj Francio nur unu, la Twickenham Ferry.
En 1872 Danlando adoptis trajno-pramon, kaj en 1889 Italio same faris; poste Rus lando uzis tian ŝipon sur la lago Baikal Dum la lasta milito la Usonaj "Liberŝipoj" speciale aranĝitaj, transportis 4000 tunojn kaj prizorgis la servon inter Anglio kaj Francio por la materialo destinata al la aliancaj trupoj. La konstruo de trajno-pramo, destinata al la servo Boulogne - Folkestone estas nun pristudata.

M.Lucas.

KOMPARA TABELO

Nombro de mortakcidentoj en la diversaj transportrimedoj, laŭ ĵusa franca statistiko dum unu jaro.

	Aero	Tero	Relo
Nombro da vojaĝantoj mortigitaj:	38	2160	20
Nombro da kilometroj irataj je miliardoj (persontrafiko)......:	0.6	20	31,4
Nombro da vojaĝantoj mortigitaj po unu miliardo da kilometroj..:	63	108	0.64
Relativa proporcio:	100	170	1

KONGRESFILMO

Nia Amsterdama amiko Van der Heyden filmis la Salzburgan kongreson kaj la vojaĝon tien. Kvankam la filmo sendube estas plej interesa por la Nederlandaj vizitintoj, ankaŭ la aliaj partoprenintoj povos per ĝia reprezentado refreŝigi la memoron pri la agrabla restado en Salzburg.
Sendube ĝi vekos en ĉiuj la deziron, ankaŭ partopreni la ĉiujaran kunvenadon de nia Internacio.
Tial ĉi tiu dokumentado meritas ĉies apogon.

EL LA GAZETARO

En 'The Locomotive Journal', organo de la Aŭstraliaj lokomotivestroj, nia IFEF-membro, Rees Perry, verkis longan varbartikolon sub la titolo 'The Esperanto Movement'.

Pri nia dua IFEF-kongreso en Salzburgo aperis detalaj artikoloj en la nederlandaj taggazetoj ' Nieuw Utrechts Dagblad' kaj ' Zuilens Nieuws blad', en 'Svisa Espero', oficiala organo de la Svisa Esperanto-Asocio kaj en la Franc- kaj Garmanlingvaj sindikataj organoj de la Svisa fervojista sindikato.

En Jernbane- Bladet aperas regule artikoloj en kaj pri Esperanto. Tiu organo de la fervojista sindikato Dana, disponigas du paĝojn al nia Dana sekcio D.E.V.A.

Regule ni recevas la jenajn organojn: 'Informilo de IGEL', organo de grafikaj gelaboristoj tutmonde.
'Eco', organo de la Argentina Esperanto-Asocio en Buenos Aires.
La landajn organojn de niaj Franca kaj Nederlanda IFEF-sekcioj.

KOREKTO EN LA KONGRESRAPORTO

En la lasta kongresraporto ŝteliris eraro sur paĝo 3, ĉar post"Germanujo": ne estis Schuchmann kaj Berger, kiuj alparolis kaj salutis la kongreson, sed anstataŭ Berger estis S-ro Hell, kiu salutis nome de germanaj faklernejoj fervojaj en Kolonjo kaj nome de la faklernejoj en Munĥeno.
Afable mi petas al la landaj estraroj korekti la eraron. La sekretario

ADRESOJ DE LA VOJAĜOFICEJOJ

Ne ĉiuj ankoraŭ sendis la nomon kaj adreson de la ĉefdeligito de la vojaĝoficejo en sia lando. Rapidu do!

Nederlando: Gerrit Bouwkamp, Claes de Vriezelaan 59a, Rotterdam.
Svisio: Hans Bipp, Auskunftsbüro SBB, Zürich HB.
Francio: F-ino Germaine Lemonnier, 5 bis Rue Bourgeois, Paris 14éme
Aŭstrio: Alois Hilkersberger, Landeck, Tirol-Aŭstrio, Lötzweg 1, domo 'Espero'.
Germanio: Henrich Pape, Hamburg-Altona, Bundesbahn, Eisenbahndirektion.
Anglio: S-ro Parry Clifford.S. 80 Sheringham Avesnee, Senhgate, Londono N 14, deziras helpi kolegojn, vizitontajn Anglion.

AL LA PARTOPRENINTOJ DE LA 2A IFEF-KONGRESO

La IFEF-estraro ricevis du fotografaĵojn, unu prezentanta la diverslandajn deligitojn, la alia estas granda grupfoto montranta la kongresanojn post la reveno de St.Wolfgang.
La fotoj estas klaraj kaj akireblaj je unu (1) internacia respondkupono
Skribu al jena adreso:
S-ro Raymond Demolliens, Rue P.Lamandé 34, HOUILLES (S & O) FRANCIO.

KORESPONDPETO

Kiu lokomotivisto deziras korespondi kun eksterlanda samfakulo por pliperfektigi en la lingvo ? Per interkorespondado kun eksterlandaj kolegoj oni lernas praktike uzi nian lingvon; skribu al jena adreso:
Anton Weber, Lokomotivisto, 13 b Wasserburg/ Inn, GERMANIO.

KOPION POR LA SEKVONTA BULTENO ONI SENDU ANTAŬ LA 15 a DE OKTOBRO AL:
K.G.J.DE JONG, VON LIEBIGWEG 26, AMSTERDAM-O, NEDERLANDO.