INTERNACIA FERVOJISTO

40a jaro N-ro 3 1988

Multeco de uniformoj, plureco de kulturoj kaj fervojsistemoj, sed unueco de ideo kaj celo rilate al interkomunikiĝo.

REDAKTORA BABILO

La redaktoro loĝas norde de ekvatoro, kaj same pri la plej multaj legantoj de IF - - - **legantoj**, ĉar mi esperas, ke pli ol unu legas! - - - Tial ni ĉiam parolas pri la estinta vintro kiel malvarma sezono, pri la printempo per lirikaj esprimoj kiel primavero, kiu suprentiras la sukon en plantoj kaj homoj, kaj pri la somero kiel varma sezono kun floroj, ferioj, sunbrilo. Pro tio ni kompreneble pardonpetas al niaj legantoj sur la suda hemisfero.

Tamen: la milda vintro estas definitive for kaj antaŭ ni estas nia 40a - jubilea - IFEF-kongreso.

Kvankam nin alfrontas gravaj problemoj, ekzemple pri mankanta junularo en niaj vicoj, ni por momento ĝoju kaj fieru, ke ni sukcesis aranĝi 40 kongresojn en 40 sinsekvaj jaroj = konsiderinda atingo!

La enhavo de la jena IF estas mikspoto de informoj intaj, antaj kaj ontaj, kio rakontas pri la bunteco de niaj movado kaj agado.

Ĝis en Perpignan, kaj bonan someron.

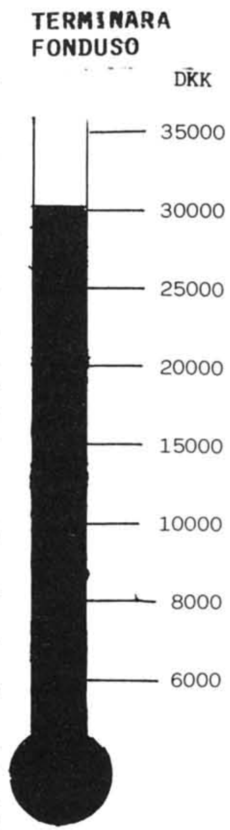
Red

Ankoraŭ pri mono.

Kelkfoje ni pritraktis la fakton, ke ĉe la fino de kongreso, preskaŭ ĉiu kongresano havas en la monujo aŭ en la poŝo kelkajn monerojn de la kongreslanda valuto, kiujn oni ne povas uzi antaŭ la forvojaĝo, kaj kiujn oni ne povos ŝanĝi en sia hejmlando, do ili poste kuŝas en iu skatolo aŭ tirkesto utilaj al neniu. Kial ne donaci tiujn monerojn al ekzemple la terminara fonduso, ĉiam estas iu celo en IFEF, kiu povas uzi monon. Eble vi pensas, ke tiuj 2-3 frankoj, kiuj estas en via poŝo ne multe taŭgus, sed imagu, ke ankoraŭ 100 aŭ 200 kongresanoj same pensas, kaj imagu, kion povus utili en la kaso de IFEF.

Mi klopodos en Francio interkonsente kompreneble kun LKK en iu centra loko starigi ujon, kiu estas sufiĉe granda, kaj mi instigas al ĉiuj kongresanoj antaŭ la forvojaĝo meti siajn **superfluajn francajn monerojn** en tiun ujon, kaj mi poste publikigos en IF la rezulton.

Ks



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

Redakcio: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario: Otto Rösemann, Ringstrasse 14 D, D-3067 Lindhorst.
Dana poŝtĉekkonto: 1 25 80 36, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.
Dana bankkonto: 7353-350550, Provinsbanken, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).
Svisa bankkonto: 471-02, Thurgauische Kantonalbank, CH 8590 Romanshorn.
Svisa poŝtĉekkonto: CH 85-4110-5 Frauenfeld, IFEF, Banegårdspladsen 14, DK-9700 Brønderslev.

ESPERANTO ★
IFEF · FISAIC
40a Internacia Fervojista Esperanto - Kongreso
PERPIGNAN
4a-11a de junio 1988

40a IFEF-KONGRESO

PERPIGNAN - FRANCIO

4.-11.JUNIO 1988

Adreso: 40a IFEF-kongreso
AFCE 1bis, Rue d'Athenes
F-75009 PARIS
Poŝta konto: 52 14 35 H PARIS

Konfirmo pri pagado

Se oni ne devas antaŭpagi ankaŭ ekskursojn kaj bankedon, estas nepre necese antaŭpagi la tagmanĝojn okazontajn en la kongresejo mem - kiel indikite sur la aliĝilo. Prezo 80 FF por ĉiu tagmanĝo.

La pagoj okazas senescepte en francaj frankoj laŭ la taga ŝanĝkurzo. Banko situas apud la kongresejo. Sabate: malfermita de la 9h00 ĝis la 17h30.

Kongreskarto.

Ĉiu, kiu jam aliĝis ricevis sian kongreskarton. Ĝi **ne** validos kiel senpaga vojaĝbileto, sed ĝi estas necesa ĉe via alveno por konigi vian aliĝon.

Loĝado.

LKK sukcesis havi permeson de SNCF (francaj fervojoj) restadigi vagonojn en la stacidomo el Perpignan por la kongresanoj de orientaj landoj. Bona novaĵo por niaj amikoj el Pollando, Bulgario, Ĉeĥoslovakio. Estas necese, ke la lit-vagonoj estu ekipitaj per konektilo 350 voltoj por ilin provizi per elektra kurento. SNCF liveros senpage elektran kurenton kaj akvon.

Krom la amasloĝejo - malgranda -, ni povos disponi bonan loĝejon ne multekostan (sed iom pli malproksime de la kongresejo). Ni kontaktis ankaŭ unustelajn hotelojn, kiuj ofertas ĉambrojn malmultekostajn, por tri personoj loĝantaj kune.

Neniu problemo por la aliĝintoj, kiuj mendis ĉambrojn en hoteloj du/tristelaj.

Nombro da aliĝintoj.

La 20an de marto ni enlistigis 510 aliĝojn.

Kongresa poŝtoficejo.

MARDE, la 7an de junio, dum la tuta tago, funkcios poŝtoficejo en la kongresejo mem. Tie ni povos uzi specialan poŝtstampon bele ilustritan. Ni preparu niajn leterojn kaj poŝtkartojn cele ke ni povu ilin plibeligi per tiu speciala marko, kiu fariĝos inda memoraĵo de nia 40a kongreso.

Krome, kongresaj kovertoj kaj ankaŭ tre belaj specialaj poŝtkartoj kun mencio "40-a IFEF-KONGRESO * 1988 PERPIGNAN estas eldonitaj.

Plie, se vi deziras aĉeti aliajn poŝtkartojn (kun vidaĵoj el Perpignan) aĉetu ilin en la kongresejo, la prezo estas duone malpli kosta ol ĉe la urbaj komercistoj.

Bankedo kaj balo.

Ili okazos en
LA KAPELO SANKTA DOMINIKO.
Klasifikita historia monumento, ĝi datumas de la fino de XIIIa jc.

Situanta tre proksime de la Palaco de Kongresoj (nia kongresejo), tiu belega ĉambro estas speciale aranĝita por akcepti bankedojn, festparadojn k.s.

Gia prestiĝa kadro ebligas organizi neforgeseblajn vesperojn.

Pri la postkongreso en ANDORO.

La nombro de aliĝintoj superas 120. Nur tiuj, kiuj estos pagintaj la sumon fiksitan antaŭ la 20a de marto (lasta limdato) povos partopreni.Individua letero informas pri tio.

Pli ol antaŭvidite petas unulitan ĉambron (por nur unu persono), ni devos kontakti denove la hotelojn pri tiu tikla punkto. Verŝajne pluraj akceptos tranokti kun novaj amikoj. Por la aliaj, ni petos minimuman suplementon.

Notu ke la prezo fiksita estas jam minimuma (800 FF kun la "Flamenca" vespero) kaj antaŭvidis okupadon de ĉambroj de du personoj, kiel kutime.

Adreso dum la 40a IFEF-KONGRESO.
Congrès International d'ESPERANTO,
PALAIS DES CONGRES
F-66000 PERPIGNAN
Telefono ---+68 341313.

LKK deziras al vi elkoran bonvenon al Perpignan!

LKK

PROVIZORA PROGRAMO

de la 40a IFEF-kongreso
(vidu ankaŭ la grafikaĵon en IF 2/88 paĝo 20)

VENDREDE, la 3an de junio
8.00-24.00 - Alveno de la kongresanoj (Akceptejo en la stacidomo)

SABATE, la 4an de junio
8.00-24.00 - Alveno de la kongresanoj (Akceptejo en la stacidomo)
9.30-11.00 - Komuna kunveno de LKK kaj IFEF-estraro.
15.00-16.00 - Gazetara konferenco
19.00-24.00 - Interkona vespero

DIMANCE, la 5an de junio
9.30-11.45 - Solena malfermo de la kongreso
11.45-12.30 - Komuna fotado
15.00-19.00 - Gvidata vizito al la urbo Perpignan
20.30-23.00 - Kultura vespero

LUNDE, la 6an de junio
8.30-11.30 - Komitata kunsido (ne publika)
11.30-12.30 - Rezervita
13.30-19.00 - Duontaga ekskurso al la or-arĝenta marbordo
20.30-22.30 - Folklora vespero

MARDE, la 7an de junio
9.00-12.00 - Unua plenkunsido
13.30-14.45 - Fakprelega komisiono
15.00-18.30 - Terminara komisiono
19.30-21.00 - Bankedo
21.00-24.00 - Balo

MERKREDE, la 8an de junio
9.00-19.00 - Tuttaga ekskurso en la lando de la kataristoj

Jaŭde, la 9an de junio
9.00-12.00 - Dua plenkunsido
13.30-14.45 - Redaktora kunveno
15.00-16.30 - Fakprelego
(Aktualaĵoj
17.00-19.00 (Filmoj pri la 41a IFEF-kongreso
- Libera vespero

VENDREDE, la 10an de junio
8.00- 9.15 (Movadaj aferoj
(Terminara komisiono
8.30-11.30 - Vizito de fervojaj instalaĵoj
13.30-18.00 - Duontaga ekskurso al "Conflent"
18.30-20.00 - Solena fermo de la kongreso

SABATE, la 11an de junio
Postkongreso en ANDORO

LA FERVOJOJ DE LA MONDO

En suda Cinio, en la provinco Kuang-Tung oni malfermis por trafiko la plej longan tunelon en Cina Popola Respubliko. Gi longas 14 kilometrojn. La tunelo mallongigis la vojaĝtempon inter la grandurboj Pekino kaj Kantono per tri horoj. La tunelon oni konstruis en kvin jaroj.

Kompilis Jindřich Tomíšek

TGV AL NORDO

La 9an de oktobro 1987 la franca registaro kaj la fervojaj administraciaj instancoj (SNCF) decidis la konstruon de linioj kaj trajnoj grandrapidaj (TGV) veturontaj al nordo de Francio kaj de Eŭropo.

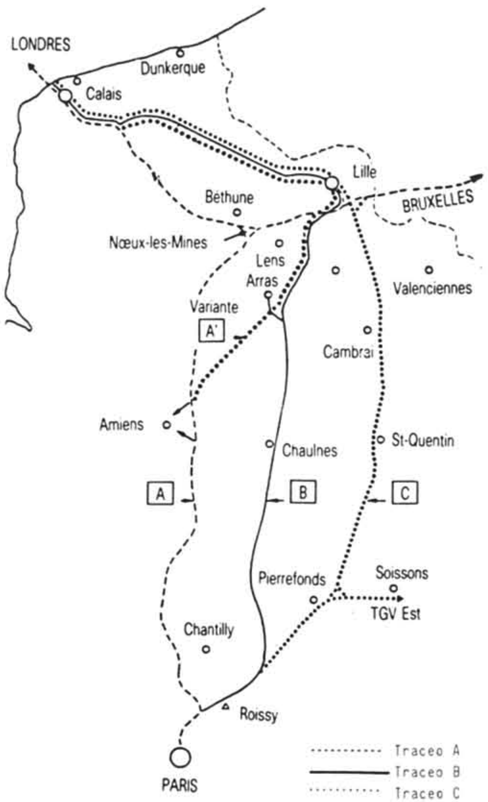
Tiu decido fontis de jam elprovitaj TGV-fervojlinioj kaj ties veturmaterialoj, kiuj etendis sian reton ekde la 27a de septembro 1981, kiam la unua TGV veturis de Parizo al Liono je la rapido 260 km/hore.

De tiam okazis pluraj veturadoj. La franca fervoja administracio anoncis 6,5 milionojn da pasaĝeroj transportitaj per TGV en 1982. Krome, la reto plilongiĝis ĝis la suda Marseille, kaj ĝi eniris en la svisan Lausanne (478 km je 270 km/hore). Ekde 1984 TGV transportas skiamantojn ĝis la skiglitoj en la Alpoj. Tiuj "TGV-neige" funkcias ĉiun sabaton kaj foje dimanĉon.

La poŝtadministracio fidas TGV por transporti sian poŝtaĵaron; tio signifas malmultekosta transporto de 65 tunoj da poŝtaĵoj je 270 km/hore de Paris-Charolais ĝis Lyon kaj reiren. Fine estas notinde, ke TGV trafikas inter la ĉefurboj Paris kaj Bern (Svislando) de majo 1985.

Dum la kresko de la sud-orienta TGV-reto okazis du eventoj por plene evoluigi la fervojajn transportojn en Francio:
- komenciĝis konstrulaboroj de TGV al okcidenta Francio sub la nomo "TGV-Atlantika", kiu celas - je unua stadio - grandrapide interkomunikigi Paris kun Tours kaj Paris kun Le Mains.
Poste tiu TGV etendiĝos al Bordeaux kaj al Bretonio,
- en januaro 1986, post komuna interkonsento inter Francio kaj Britio, komenciĝis foslaboroj por konstrui fervojan dutrakan tunelon trans Maniko, kun antaŭvidita veturado de TGV Paris-London.

Skemo 1: KOMPARO DE LA TRACEOJ



La skemo 1 prezentas la diversajn proponojn starigitajn por realigi itineron al nordo, kiu nepre grave reduktos la veturdaŭrojn inter Paris, London kaj Brüssel.

Por faciligi la vojaĝojn kaj eviti la trajnŝanĝojn estos konstruataj interligaj linioj (vidu skemon 2), kiel koneksoj inter TGV-retoj sud-orienta, atlantika kaj norda. Ankaŭ estos konstruata komunikejo al la flughaveno Roissy. La traceo de la linio estas konata. Sed restas elektotaj financaj kaj teknikaj rimedoj por instali komunikejojn al francaj urboj Armiens kaj Lille.

Tamen ne estas dubinde, ke baldaŭ ĉefaj eŭropaj urboj estos facile kaj rapide interkomunikiĝantaj. Al la

perspektivo de la jaro 1992, iom post iom aperas ebla strukturo de TGV-reto en Eŭropo.

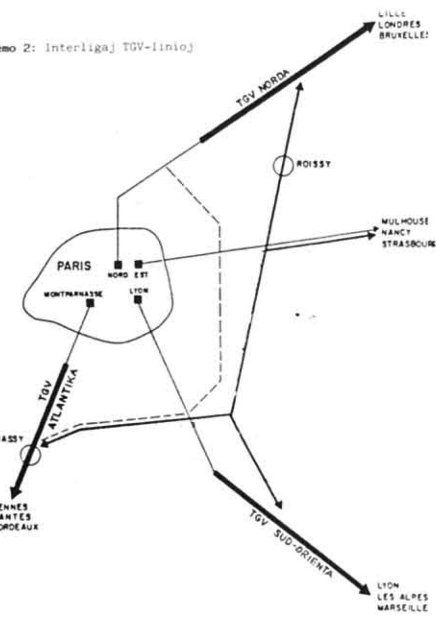
Lante sed firme maturiĝas interkonsenta plano por konstrui TGV al oriento de Francio.

Ni ja scias, ke teknikoj kaj transportrimedoj estos tiaj, kiaj ilin faros homoj.

Ni ĝojas ĉar - sen orgojlo nek falsa modesteco - ni veturos per TGV por partopreni en la 40a IFEF-kongreso.

G.MAZAUD
Membro de la
Terminara Komisiono de IFEF

Skemo 2: Interligaj TGV-linioj



IOM PRI TAUTAVEL,

PROGRAMERO DE LA TUTTAGA EKSKURSO DE LA 40a IFEF-KONGRESO

La prahistorio

La kvaternara erao komenciĝis antaŭ proksimume du milionoj da jaroj, kaj estis signita de la disvolviĝado de la glacieroj, kiuj invadis la altajn montarojn. La ĉefa tiama evento tamen estis la instalo de la unuaj homoj en Eŭropo, interalie en Pireneaj montoj.

La malsupra paleolitiko

Ĝi lasis en Pireneoj la HOMOn DE TAUTAVEL (Totavel) eltrovitan en 1971 fare de la taĉmento de Profesoro de Lumley, en tavoloj de tre malnovaj sedimentoj de la pejzaĝo nomita "La Caune de l'Arago".

La Homo de Tautavel, 45.000 jara, apartenas al grupo de "HOMO EREKTUS", kies ĉefaj karakterizaĵoj estas: eta volumeno de la cerbo (750 ĝis 1250 kcm)*), rekta staturo je 1,40 al 1,50 kaj maksimuma 30jara vivdaŭro.

La unuaj ĉasistoj, en la Caune de l'Arago utiligis tiun lokon por pluraj celoj: kiel nedaŭra kampadejo, kiel ejo por dispecigi estulojn aŭ fabriki ilarojn. Ili ankoraŭ ne scipovis estigi kaj kontroli fajron; nenian fajrospuron oni retrovis.

La aspektoj de la ebenaĵo nomita Tautavel estis tiel diversspecaj kiel la faŭno. Se la klimata alternado venigis ŝanĝojn (de la stepo ĝis la arboboskoj), oni tamen konstatas, ke la mediteraneaj plantoj (pinoj, kverkoj, juglandarboj, platanoj, sovaĝaj vitoj) konstante restadis. La regiono estis tre abunda je ĉasaĵoj: oni renkontis tiom da etspecoj (kunikloj, kolumboj, turdoj, perdrikoj, anasoj) kiom da dikspecoj (elefantoj, uroj, rinoceroj el la herbejo, cerboj, damaoj, ĉevaloj, bizonoj, ursoj, panteroj). Pro sia felo ŝatitaj estis la karno-voruloj, kies kaptado necesigis minimuman organizadon ĉe la ĉasistoj.

La ilaro trovita estas ĝenerale etdimencia: skrapiloj, dentetaj noĉoj; nur kelkaj aranĝitaj rulŝtonetoj atingis 10 cm.

La homoj uzis la surlokajn materialojn: kvarco, skisto, fajroŝtono, kalkoŝtono kaj jaspo. Tiun materialon ni vidos en la muzeo.

La muzeo de Tautavel

Ĝi prezentas la gravajn etapojn de la homa aventuro (la branĉoj de la homa specio, la kronologio de la ilaro kaj la industrio de la tajlita ŝtono), precipe la eltrovojn faritajn surloke, muldaĵo de loĝgrundoj, tiaj kiaj ili montriĝis al la serĉantoj, muldaĵo de la kranio de "HOMO de TAUTAVEL", restarigoj de la pejzaĝo kaj de la ĉirkaŭa medio de tiuj tre malnovaj tempoj.

\- - -

La HOMO DE NEANDERTALO trakuris la Pireneojn dum la meza paleolitiko antaŭ 100.000 jaroj. Pli alta ol la homo de Tautavel, li havis kranian skotolon evoluintan (1.700 kcm), kaj li devis adaptiĝi al la klimataj kondiĉoj de glacia epoko.

La "HOMO SAPIENS" aperis je la supra paleolitiko (inter 40.000 kaj 10.000 jaroj). Al ŝtona ilaro aldoniĝis la osta kaj korna: ĵetsagoj, pikiloj, spateloj. La pejzaĝo transformiĝis kaj ankaŭ la faŭno (je la fino de la lasta glacia periodo) superregita de cervo kaj apro.

Krom la ĉasado la homo praktikis plukadon de maraj fruktoj.

Eltirita el turisma gvidlibro. LKK

*) kcm: kubocentimetro.

NOVAĴO EL POLLANDO

La ekspresrajnoj "Górnik" (ministo) kaj "Krakus" (krakovano) veturos kun maksimuma rapideco de 160 km/h.

Signifaj ŝanĝoj okazos en fervoja pasaĝera trafiko, kiam ekvalidos la nova horaro por la jaro 1988.

En interna pasaĝera trafiko estos enkondukataj tri novaj ekspreštrajnoj:

"Lubuszanin" - Varsovio - Zielona Góra (Verda Monto) - Varsovio
"Malopolska" - Krakovo - Przemysl - Krakovo
"Jantar" - Katovico - Gdynia - Katovico.

La rangon de superekspreso oni atribuos al ĝisnuna ekspreso "Chrobry" (nomo de dua pola reĝo), kiu el Varsovio al Szczecin veturos senhalte, evitante Poznanon. Sur tiu ĉi distanco ĝi kuros kun 130 kilometra rapideco escepte de segmento inter Kietrz kaj Krzyz, kie la porhora rapideco reduktiĝos al 120 km.

Printempe la pola fervojo enveturos novan historian periodon per superekspresoj "Górnik" kaj "Krakus", kiuj komencos, kiel la unuaj en Pollando, cirkuli kun maksimuma rapideco de 160 km/h.

Ĉiu el ili estos kondukata per du elektraj lokomotivoj tipo EP 05, aŭ per lokomotivoj de nova generacio, nome la EP 09, kies utiligeblecon ĉi-celan oni analizas, kaj kiuj estos prezentataj, kadre de aktualaĵoj, en Perpignan.

En internacia trafiko perdos sian noblan nomon "ekspreso" kontraŭ pli modesta "rapidtrajno" la jenaj unuoj: "Berolina", "Batory", "Silezia" kaj "Polonez".

Komencos aldone cirkuladi la novaj trajnparoj sur la trakoj:
Kijovo - Przemyśl - Vroclavo - Legnica
Vilno - Varsovio - Berlino
Moskvo - Varsovio.

La trajnoj "Karpaty" kaj "Varna" kondukataj nun tra Przemyśl, parto de Sovetunio. al Rumanujo kaj Bulgario veturados tra Muszyna kaj Ĉeĥoslovakio, kio permesos eviti la penigan translokigon de trajnoj sur larĝan relaron kaj inverse.

Ekfunkcios samtempe nova paro de trajnoj:
Varsovio - Munkeno, kiu veturos laŭ Ĉefa Fervoja Magistralo (CMK) tra Katovico - Vroclavo - Legnica - Zgorzelec-Görlitz.

Prilaboris
Mag.inĝ. Janusz Fortuński
PKP Opole

SOVETUNIAJ FERVOJOJ JUBILEIS

En gazetaro aperis pasintjare multaj informoj pri la solena jubileo de la 150jara datreveno de la fervoja trafiko en Aŭstrio. La trajno, ekveturinta la 23an de novembro 1837 el Florisdorf veturis sur la unua parto de la fervoja linio, kies konstruon oni daŭrigis dum sekvaj jaroj tra Moravio al Pollando kiel "Nordan Fervojon de la Imperiestro Ferdinando". Pli poste oni konstruis kunligajn fervojajn liniojn al urboj Brno kaj Olomouc, por ebligi pli poste fervojan kunligon al Praha.

La saman datrevenon 150 jarojn de post komenco de la vapormaŝina trafiko pere de fervojo oni pasintjare solenis ankaŭ en Sovetunio. La 30an de oktobro 1837 ekveturis la unua trajno sur la linio el tiama Peterburgo tra Carskoje Selo al Pavlovsk. La linio de la larĝa ŝpuro estis 23 km longa. Konstruon de la linio estris talenta ĉeĥa inĝeniero Frantiŝek Antonín Gerstner, konata jam pro sia konstruo de la unua ĉevaltira fervoja linio kun traklarĝo 1106 mm en meza Eŭropo el České Budêjovice al Linz en Aŭstrio. Jam tiutempe li strebis enkonduki vaportrakcion, kun kiu li konatiĝis jam dum sia studvojaĝo en Anglio. La menciitan ĉevaltiran fervojon li do konstruis tiamaniere, ke en la posta periodo povu tie trakcii vaporlokomotivoj. Sed tiamaniere li grave superplenumis la konstrukostojn kaj konfliktis kun akciuloj de la konstrua kompanio, avidaj atingi pere de la plej malaltaj elspezoj rapidan profiton. En la jaro 1829 oni do devigis F.A. Gerstner forlasi la postenon de konstruestro. Pri la ĝusta opinio de F.A. Gerstner atestas la fakto, ke dum la posta alikonstruo de la ĉevaltira fervojo por normala vaportrakcia trafiko kaj normala relŝpuro oni povis uzi la bazon de la liniopartoj konstruitaj sub lia estrado, dum la partoj de la linio sur teritorio de la nuna Aŭstrio tute ne estis uzeblaj.

Post disiro for de la akciuloj de la ĉevaltira fervojo foriris F.A. Gerstner al Anglio, kie li studis la evoluon de la fervojo, kiu pro komenciĝinta uzado de vapormaŝino fariĝis tre aktuala. Post reveno al Praha oni invitis lin en 1834 al cara rusa imperio por prilabori tie proponon de fervoja reto. Inter alie li tie projektis fervojan linion el Moskvo al Kazano kaj Odeso. La linio inter Peterburgo kaj Pavlovsk tra Carskoje Selo, malfermita la 30-an de oktobro 1837 estis eble konstruita plie por provi, propagandi kaj amuzi la grandurbon ol cele de ekonomia uzo. Ĝi tamen vekis en Ruslando intereson pri evoluo de fervojoj. F.A.Gerstner ankaŭ tie ĉi pro siaj pioniraj streboj kaj nerepaciĝeblo konfliktas kun koncesiuloj de la konstruo kaj pro tio li post ektrafikigo de la fervoja linio forlasas Ruslandon. Tiamaniere okazis, ke la bazan linion de la rusa fervoja reto, kiun li mem projektis, komencis konstrui en la jaro 1843 jam rusaj inĝenieroj.

Dum 150 jaroj la reto de fervojlinioj en Sovetunio disbranĉiĝis kaj fariĝis baza elemento de la trafiko. Dum evoluo de la sovetaj fervojoj transporto de varoj tridekobliĝis, dume longo de la linioj nur iom pli ol duobliĝis.

Ankaŭ nuntempe la signifo de la fervoja trafiko kreskas, oni plukonstruas BAM*) kaj aliajn novajn liniojn. La pasaĝertrafiko havas malsaman karakteron kompare al aliaj eŭropaj landoj. Konsidere al longaj distancoj kaj longaj veturtempoj de la longdistancaj trajnkoneksoj plimulto de la trajnoj kaj precipe rapidtrajnoj konsistas el lit- kaj kuŝvagonoj. Nur iuj tagaj trajnoj havas vagonojn kun sidlokoj. En ĉiuj trajnoj troviĝas manĝovagonoj.

*) Pri BAM (Bajkalo-Amuro-"Magistralo")legu IF n-ron 1/1985 pĝ 9-10. Red

Laŭ programo de grandaj rapidecoj ĉe la fervojo la signifo de la tagaj trajnkoneksoj kreskas. Jam nuntempe trafikas inter Moskvo kaj Leningrado rapidtrajno "La Rusa Trojko", kiu traveturas la distancon dum malpli ol kvin horoj, dume aliaj rapidtrajnoj por tio bezonas ĝis ok horojn. Grandrapidecaj trajnoj estonte transprenos pli grandan parton de la pasaĝeroj de la aertrafiko favore al fervoja trafiko.

Konekson kun internacia trafiko iomete komplikas la pli larĝa relŝpuro de la sovetaj fervojoj (1520 mm), inter Sovetunio kaj najbaraj landoj tamen trafikas multaj rektaj trajnoj. En landlimaj transiraj stacioj oni ŝanĝas ĉe ili boĝiojn. Ŝanĝo de boĝioj estas interesa spektaĵo kaj ĝi ne daŭras tro longe. La tuta rapidtrajno surveturas la destinitan trakon tiucelan. La vagonkestoj estas levitaj per specialaj leviloj, la originalaj boĝioj estas eltirataj per speciala aranĝaĵo kaj forveturigataj al unu direkto. El la alia direkto alveturas boĝioj de la alia relŝpuro kaj oni mallevas kaj alfiksas la vagonojn al la boĝioj.

Per vagonoj de la sovetaj fervojoj oni vojaĝas tre komforte.

Jindřich Tomíŝek

Veturbileto sub la markolon

Preskaŭ kvaronjarcenton japanoj pacience atendis la unuan rektan fervojkunligon de Tokio al Hokajdo, la plej norda insulo de la lando. Fine ili ĝisatendis tion. Jam la 13an de marto ĉijare trafikos tra tunelo 53,9 km longa sub la Cugara markolo la unua trajno kun pasaĝeroj.

Kvankam la tempo en vivo de la moderna Japano prezentas gravan valoron, ĝi ne estas la sola kialo, pro kio oni en la jaro 1964 komencis konstrui tiun ĉi neordinaran tunelon.

Gis nun la tempo ne forviŝis el memoro de enloĝantoj de la insuloj la vivan kaj tiom pli doloran rememoron pri tragika morto de iliaj 1400 sampatrujanoj en la jaro 1954. Tiam ĉi tie tajfuno renversigis plene okupatan ŝipon.

La nekvietigebla markolo prenis plej altan imposton ankaŭ pli poste. La tunelkonstruantoj, riskantaj sian vivon kaj traborantaj metron post metro la malegalan rokaĵon, portanta supre 140 metrojn altan tavolon da marakvo, plej multe timis la ĉi tie tiom ofte okazantajn tertremojn. Spite al multekostaj sekurecinstalaĵoj la fina bilanco ne estis tre ĝojiga. Krom 690 miliardojn da enoj ankaŭ 34 pereintajn homojn.

Kelkfoje dum du dekjaroj aperas super la tunelo nigra nubaro. La minaco antaŭtempe haltigi konstrulaborojn estis la plej akuta tiam, kiam marakvo denove inundis iujn submarajn partojn de la tunelo. Pri ĝia sorto oni traktis ankaŭ en la kunvenĉambroj de la elstaraj bankoj

financantaj konstrulaborojn kaj dum la registaraj sesioj. Ja la elspezita mono kompare al originala projekto kreskis pli ol dekunoble.

Nuntempe jam dum kelkaj semajnoj trafikas tra la tunelo provtrakciataj trajnoj. Antaŭ kelkaj jaroj, kiam la konstrulaboroj de la submara magistralo inklinis al sia fino, aperis seriozaj pripensoj pri ĝia aliformiĝo en grandegan deponejon de nafto aŭ gaso. Fine tamen venkis la fervojo, kvankam ne tutplene. Dum la plej proksima periodo oni pripensas trafikon nur de vartrajnoj. Permeso enkonduki pasaĝeran trafikon restis ĝis nun nesolvita problemo.

Ciujare vojaĝas inter Tokio kaj la hokajda grandurbo Saporo ĉirkaŭ ducent milionojn da Japanoj. Naŭdekses procentoj lastatempe preferas flugi dum cent minutoj per aviadilo ol vojaĝi dum dek horoj per trajno kaj kvar horojn per ŝipo tra ofte ŝtorma akvo de la markolo. La normala rapidtrajno, trafikanta tra la tunelo, mallongigos la veturtempon per 90 minutoj. "Sinkansen", la aerodinamika superekspreso, atinganta rapidon pli ol 200 km/h povus la saman distancon traveturi dum kvin horoj kaj kvardek minutoj. Se oni aldonas al la flugtempo la veturon al aviadejo kaj reen kaj ceteran necesan tempon por en- kaj elaviadiliĝo, estas klare, ke nur la menciita superekspreso povas konkurenci al nuntempa monopolo de la aviadila trafiko en tiu ĉi parto de Japanio.

Sed la registaro ne volas permesi trafikon de la eksprestrajno tra la tunelo, kvankam la projekto antaŭvidis tion. Interalie, la unua "Sinkansen" ektrafikis kun pasaĝeroj en januaro 1964, en la sama jaro, kiam oni komencis konstrui la tunelon.

Senkonsidere al hezitemo de la tokiaj registaraj oficistoj la privata fervoja kompanio sur Hokajdo jam komencis por ŝinkansenoj konstrupretigi la linion gvidantan de la norda tunelportalo direkte al Saporo. Renversigi la ĝistiaman necedemon de la registaraj oficistoj ne helpas argumentoj, ke nur per eksprestrajnoj estos eble kovri la altajn elspezojn por konstruo kaj ekspluato de la tunelo.

Eble jam post kelkaj semajnoj oni buŝanoncos la inviton elprovi plezuron kaj samtempe angoron dum la veturo sub la grandega akvoamaso. Post dudekkvar jaroj tiamaniere realiĝos la revo de generacioj - konstrui tiun ĉi plej longan submaran tunelon en la mondo. La demandosignojn pri ĝia estonto tamen ĝis nun ne sukcesis forigi la ĝojon pro bonsukcesa finkonstruo de tiu ĉi monumenta konstruaĵo.

La 13an de februaro 1988. Laŭ Rudé právo esperantigis Jindřich Tomíšek.

Redaktora aldono:

Dimanĉon 13-3-88 estas inaŭgurita la regula pasaĝertrajna trafiko tra la tunelo. Mardon 15-3-88 okazis unua paneo: difektiĝis elektra lokomotivo de 11-vagona trajno kun 166 pasaĝeroj en la tuneltubo kaj daŭris tri horojn ĝis anstataŭa trakciilo estis je dispono. Kaŭzo por lerni pri rezervo-disponigado, ĉar la trajnoj nun laŭhorare trafikadas tie, 140 metrojn sub la marfundo ...

LA FERVOJOJ DE LA MONDO

Luksemburgaj ŝtataj fervojoj (CFL) prizorgas la trafikon sur linioreto 269 km longa. Gi havas nur normalan ŝpuron 1435 mm. 40 km de la linioj estas uzataj nur por vartrajna trafiko. Oni elektrizis jam 141 kilometrojn de la linioj, el tio 19 km longan linioparton inter Luksemburgo kaj Kleinbettingen per sistemo de la kontinua kurento 3 kV, la reston per sistemo de alterna kurento kun tensio 25 kV kaj oscilado 50 Hz. Kunliga stacio por ambaŭ sistemoj estas la ĉefa stacio en Luksemburgo.

Raporto el Leningrado:

VAGONARO EL PASINTECO

Ankaŭ la fervojoj de Sovetunio SŽD (Sovjetskije Železnyje Dorogi) jubileis en 1987: antaŭ 150 jaroj ekfunkciis la unua publika fervojlinio, 26 km longa, el la tiama ĉefurbo Sankt Petersburg suden al la Cara Vilaĝo Tsarskoje Selo.

Komence ĉevaloj trenis la vagonojn, tamen post unu jaro pasaĝera trajno ekmoviĝis de malgranda ligna stacidometo. La 14an de novembro oni memorigis per solenaĵo pri tiu evento en Leningrado per trajnveturo sur la historia linio.

Nomoj ŝanĝiĝis, el Petersburg fariĝis Petrograd (1914) kaj Leningrad (1924), Tsarskoje Selo fariĝis Detskoje Selo 1918 (infanvilaĝo) - la fervoja stacio konservis ĉi tiun nomon - la ekskursloko mem akceptis la nomon Puŝkin okaze de la 100jara mortodatreveno de la fama poeto Aleksandro Puŝkin en 1937.

Kompreneble la vagonaro de tiam ne konserviĝis originale, sed kelkaj entuziasmuloj, inter ili N.Gustov, vicestro de nuna Oktobra fervojo, decidis revivigi la pasintecon. Komenciĝis obstina skrupuleca esploradlaboro en arkivoj kaj muzeoj. La eksteran aspekton oni povis kopii de vagonarmodelo troviĝanta en muzeo pri fervoja trafiko ĉe instituto de fervojaj inĝenieroj. Oni pristudis la tiaman teknologion kaj serĉadis diversajn necesajn materialojn, por ke ĉio estu kiel eble plej aŭtentika.

Unue pretis la lokomotivo. La "Teknikmiraklo" de pasinteco havas etan kaldronon kaŝitan sub ligna vesto, ĝin ĉirkaŭas ligna galerieto por la maŝinisto. Senŝirma ĝi estas kontraŭ vento kaj pluvo, tamen farita el valora ruĝa ligno.

Ne malpli ekzotikaj estas la vagonoj - feste diverskoloritaj. Blua vagono, interne lukse ornamita, estis por pasaĝeroj de unua klaso. Ĉerizkolora vagono, interne belornamita, estis por pasaĝeroj de dua klaso, samkolora sen interna ornamo por pasaĝeroj de tria klaso, kaj verdkolora vagono sen tegmento estis por pasaĝeroj de kvara klaso. Latunaj garnaĵoj dekoras ĉiujn vagonojn.

El "ĉevaltempo" restis loko por koĉero, kiu nun okupiĝas pri pasaĝervalizoj, sidanta sur vagontegmento la tutan "longan" veturadon - 25 rusaj verstoj. - La renovigado de la pasinteco daŭris entute ne pli ol unu jaro.

La etan trajnon vi povos mem vidi en muzeeto meze en Leningrado apud Vitebskij stacidomo (metro-stacio Puŝkinskaja). Jen nova vidindaĵo en nia urbo.

Barbara Cvetkova, Leningrad

FKS (FERVOJA KORESPONDA SERVO)
18, RUE de Lieutenant Bourguignon,
F-55600 MONTMEDY

60jara - deziras perfektiĝi korespondante kun angl(in)o.
Paule FARRUGIA, 24, Rue du Docteur Calmette, F-38000 GRENOBLE.

40jara - deziras korespondantojn el Nordiaj Landoj, ĉefe Norvegio.
Denis FOUCHE, 32, Allée Fernand Léger, F-95100 ARGENTEUIL.

29jara - deziras korespondi kun progresant(in)o el orienta lando.
Jean-Louis BURGOS, 58, Rue de Bretagne, F-14000 CAEN.

Ili respondas al ĉiu letero.

FKS insiste petas, ke la responsuloj (grupoj, kursoj) instigu siajn lernantojn al praktika uzo de Esperanto kun alilandanoj, per interŝanĝo de leteroj kaj, kiam eblas, de kasedoj.

Anticipan dankon.
Jean DEMISSY

29a IFES (27.2.-5.3.88), Spitzingsee (D).

Raporteto.

Antaŭ oni petas pri io, oni devas vere scii, ĉu oni deziras ricevi.

Almenaŭ se temas pri neĝo. Antaŭ la pasinta skisemajno multaj verŝajne timis, ke neĝo povus manki, kaj do ĉielensendis petojn pri la blankaj flokoj.

Rezulto estis, ke neĝis tiel multe, ke dum du tagoj ni preskaŭ ne povis skii pro tro da neĝo. Do oni enkondukis novan sporton (por ni) nome kegladon. Tre amuzan.

La kutima, gaja, kamarada kaj ujutna etoso regis. Bedaŭrinde la loko/hotelo estis tiel malgranda, ke partoprenis nur 43 personoj, tamen venis el 8 landoj.

Cetere la urbeto Spitzingsee, sude de Munkeno, estas ĉarma, kaj tiel trankvila, ke oni ne povas imagi, ke iu krimo povus tie okazi.

Nur la hotela hundo (malbela) estis iom freneza: ĝi sukcesis mordi du el la partoprenantoj - eĉ la hundo transvivis.

Estis la karnavala vespero (gaja), estis la piedira konkurso (kun diversaj taskoj) kaj, kompreneble: la skikonkursoj (laŭ kelkaj tro facilaj).

La lingva konkurso estas, ĝis nun la plej bona. Kvankam oni detale klarigis pri ĝi, ne ĉiuj kaptis la ideon, (mi ne). Tio tute klare montriĝis, kiam oni poste vidis la rezulton: nur la atentemaj homoj gajnis multajn poentojn.

Venontjare la skisemajno okazos, por la unua fojo, en Pollando. Henryka el Bytom ĉeestis kaj notis multon por, laŭeble, kontentigi nin, - tamen, ŝi ne volis garantii neĝon. Sed eĉ sen tio ŝajnas al mi, ke ni multnombre devas partopreni. Ni ja scias, ke la poloj kun ĝojo akceptos nin; ankaŭ ke la vino kaj aliaj trinkaĵoj por la plejmultaj estas malmultekostaj.

Cetere ne (tute ne) ĝenas, ke polaj viroj emas kisi la manojn de virinoj!

Ni anticipe ĝojas revidi malnovajn amikojn, kaj esperegas, ke novaj, pli junaj kolegoj venos.

Verdire: la averaĝa aĝo en Germanio estis iom tro ...

Ĝis -

Astrid Birkbak, Danio

EL NIAJ LANDAJ ASOCIOJ

DEFA (Danio)

40 jarojn post kiam århusaj pioniroj fondis Dana Esperantista Fervojista Asocio-n aranĝis la århusa DEFA-grupo fondiĝfeston la 19an de marto 1988.

La festmanĝadon enkadrigis paroladoj de prezidinto Henning Hauge, DJIF-prezidanto Poul Munk kaj reprezentantoj de pluraj grupoj kaj societoj. Salutleterojn sendis i a NEFA, SEFA kaj IFEF, kies prezidanto (citaĵo): "... Ŝatas rigardi DEFAn kiel unu el la multaj kolonoj de IFEF, tute firma kolono kaj krome unu el la plej gravaj. Certe sen DEFA kaj la granda kuraĝo de ĝiaj tiamaj membroj antaŭ 40 jaroj ni eble ne havus internacian federacion tiel kiel ĝi povis evolui."

Hungario

Per kulturo por la paco.

La Fervojista Fako de Hungara Esperanto-Asocio inter la 21a kaj la 30a de januaro 1988 aranĝis la tradician ekspozicion en la Kulturdomo de MÁV en fervojnodo Szolnok. La titolo de tiu ekspozicio estis "PER KULTURO POR LA PACO".

Multaj gekolegoj (esperantistoj kaj ne-esperantistoj), lokaj fervojaj estroj, reprezentantoj de diversaj sociaj kaj partiaj organizaĵoj kaj de la urbo kaj de la fervojnodo, la tuta estraro de Fervojista Fako de HEA partoprenis la inaŭguran solenaĵon. La festparolon prezentis inĝ. István GULYÁS, prezidanto de Fervojista Fako de HEA.

Li koncize konigis la historion de la Esperanto-movado, de la fervojista Esperanto-movado, inkluzive ankaŭ la hungaran. Li parolis pri la celoj de la Esperanto-movado, pri ĝia literaturo, fakliteraturo, pri la periodaĵoj de Esperanto. Aparte li emfazis la rolon de Esperanto sur la faka tereno kaj pacagado. Interalie li menciis la altnivelan lingvoscion de hungaraj fervojistaj esperantistoj. Jam la 31an jaron kontinue aperas la faka periodaĵo HUNGARA FERVOJISTA MONDO, kiu havas internacian rekonon pro ĝia nivela kaj riĉa enhavo kaj belaspekta eksteraĵo. La klariga teksto de la fervoja horarlibro de MÁV aperas ankaŭ en Esperanto krom en kelkaj fremdaj lingvoj ekde 1961. Apud kelkaj fremdaj lingvoj ankaŭ en Esperanto aperas la jaraj statistikaj indikoj de MÁV. Signifa estas la traduklaboro de fervoja fakterminaro de UIC, enhavante pli ol 12 milojn da fakaj terminoj. El tiu ĉi laboro la hungaraj fervojistaj esperantistoj prenis al si grandan parton. Cion ĉi tre abunde prezentis la materialo de la ekspozicio.

La riĉan ekspozicion pli ol 400 interesiĝantoj vizitis (eĉ ankaŭ el urboj Budapest, Debrecen kaj Hódmezövásárhely).

La ekspozicio helpis doni pli vastan kaj pli klaran konon pri Esperanto, pri ĝia celo kaj utilo, kaj ĝi vekis intereson en eksteruloj, en ne-esperantistoj. Tiun ĉi atestas multaj enskriboj en la gastolibron, multaj skribis siajn pozitivajn opiniojn kaj impresojn en ĝin; kaj ankaŭ tiu fakto pruvas la sukceson, ke la libroservo funkcianta surloke dum la ekspozicio vendis multajn lernolibrojn.

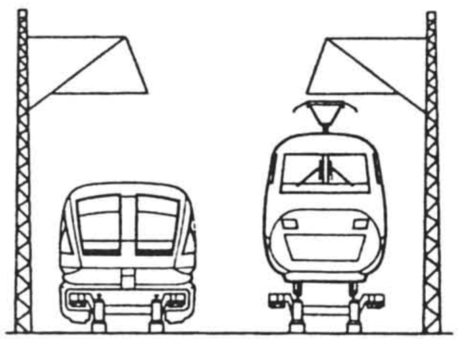
La fervoja Kulturcentro en Szolnok (dommastro de tiu ekspozicio) vaste propagandis tiun ekspozicion en la urbo kaj regiono per afiŝoj, per sia monata programkajero. Ankaŭ la loka gazeto aperigis artikolon pri tiu ekspozicio.

Estas menciinde, ke la estraro de Fervojista Fako de HEA antaŭ la inaŭguro (la 21an de januaro) en urbo Szolnok okazigis estrarkunvenon, kaj al tiu estis invititaj ankaŭ la estraranoj de la loka Fervojista Esperanto-Fakgrupo, por ke ili povu enrigardeti en la laboron de la estraro de Fervojista Fako.

János Patay

F.R.GERMANIO:

TUTMONDA RAPIDECREKORDO SUR RELOJ



ICE, la eksperimenta INTERCITY-motortrajno de la Germana Federacia Fervojo (DB), fariĝis konkurenco por la germana magnettrajno TRANSRAPID! Dimanĉon la 1an de majo 1988 (je la 11a horo kaj 11 minutoj) en tunelo proksime de la urbeto Gemünden la rapidometro en la ICE-kondukistejo atingis unuafoje la markon 406 km/h.

El novkonstruata rapidrelvojo Hannover-Würzburg DB ekuzos ĉ. 1000 km

longan sekcion sude de Fulda dum tiu ĉi somero, kaj ĝuste tie okazis la rekorda provveturo. Trafikministro Warnke, esplorfaka ministro Riesenhuber kaj DB-ĉefo Gohlke en la motortrajno gratulis al la respondecaj inĝenieroj pro la sukceso repreni la tutmondan rapidecrekordon sur reloj al F.R.Germanio, kiun de 1981 konservis la franca TGV-trajno kun 380 km/h.

Kaj kio nova pri la magnettrajno TRANSRAPID? La provveturejo en la regiono Emsland estas finkonstruita, la provtrajno jam veturadis tie pli ol 30 000 km, pli kaj pli rapide: en decembro 1985 estis atingitaj 355 km/h kaj la 11an de decembro 1987 eĉ 406 km/h. Ĉu magia nombro? 116 tunojn pezas TRANSRAPID 06 kaj la vizitantoj de la Internacia Trafik-ekspozicio (IVA) okazonta en Hamburgo dum junio 1988 havos okazon prove rapidveturi per ĝi.

Interesan perspektivon promesas "dusistema relvojo" prezentita en Frankfurto dum relvojinĝeniera fakkunveno: magnettrajno kaj "ordinara" trajno kiel ICE povos veturi sur la sama specialtrako. Ekstere de la normalŝpura trako (1435 mm) oni aldonas la elementojn de la magnetrelvojo kun ŝpuro de 2390 mm. Tiel ebliĝas komuna uzo precipe de stacioj, kie transvagoniĝo necesas. Ĉe la planado pri eventuala "referenc-linio" de la magnetŝveba tekniko en norda Germanio, kondukonta de Kolonjo tra Hanovro al Hamburgo, oni eksentas freŝan venton ...

Ritt

Ĉu vi scias, ke ...

... en komencaj periodoj de la fervoja trafiko prizorgis la hejtadon en pasaĝervagonoj fervojservistoj, kiuj en kupeoj alportadis por pasaĝeroj kuprajn botelojn kun varmigita akvo aŭ sablo. Nur en 1853 ebligis komfortan vojaĝadon dum malvarma periodo la eltrovo hejtigi vagonojn per vaporo kundukata tra vagonoj en tuboj el lokomotivkaldrono.

... ĝis nun oni ne superis la mondrekordon de la vaporaj lokomotivoj el jaro 1904? Sur la pensilvania fervojo ĝin tiam atingis lokomotivo de tipo Atlantic per rapido 204 km en horo.

... la plej longa kablofervojo sen interstacio en Ĉeĥoslovakio troviĝas inter Bohosudov kaj Kněžiště en distrikto Teplice v Čechách. Post semajna rekonstruo en la jaro 1986 la kablofervojo denove regule trafikas. Dum sia 34jara ekzisto transportis tiu ĉi 2348 metrojn longa kablofervojo preskaŭ kvar milionojn da pasaĝeroj.

Kompilis J.Tomíšek

ANONCO pri amatoraj filmoj.

La Vojevodia Centro de Kulturo kaj Arto en la kastelo "Ksiaz" (elp. Ksjons) en Wałbrzych (elp. Vaŭbĵiĥ) (PL) informas, ke 23an-25an de septembro 1988 okazos trarigardo de amatoraj filmoj "Pol 8". Povos partopreni esperantaj filmoj kaj videofilmoj. Temo libere elektebla.

Petu la regularon. La filmoj devas esti sendataj ĝis fino de junio 1988 al la suba adreso.

Se viaj filmoj kvalifikiĝos al la finalo, vi estos invitita por persone partopreni en la solena disdono de la premioj, kio okazos en la kastelo.

Wojewódzkie Centrum Kultury i Sztuki "Zamek Ksiaz", ul. Piastów Ślaskich 1, PL-58-306 WALBRYCH.

"RONDAJ" DATREVENOJ

Johann Bürger (A) 90jara la 23an de marto.

Estas granda ĝojo kaj honoro por mi, ke denove mi povas sendi al vi gratulojn pro la ĉi-jara rondcifera reveno de via naskiĝtago. Kiel mi aŭdis, vi ne nur estas en bona sanstato, sed ankoraŭ aktive agadas por tiu nobla celo, por kiu vi nun jam jardekojn aktivas. Estas vera beno kaj graco, se korpa bonfarto kaj spirita aktiveco en aĝo de 90 jaroj donas sencon al la vivo.

Denove kaj trian fojon mi diras al vi la vortojn el mia laŭdado en Romo 1978, kiam vi estis nomumita Honora Membro de IFEF: "Johan Bürger estas viva ekzemplo por ni ĉiuj". Fakte, rigardante vian kvazaŭ dumvivan agadon por la Internacia Lingvo, neniu diru, ke pro aĝo homo devas ĉesi fari ion por Esperanto.

J. Giessner, prezidanto de IFEF.

Jaromír Rebíšek (CS) 80jara la 20an de marto.

Pioniro de terminaraj laboroj 80jara.

En marto, en bona sanstato, plena de intereso pri fervojfakaj terminoj kaj laboroj, fondinto de ĉeĥa vojista terminara komisiono inĝ. Jaromír Řebíšek festis la 80an naskiĝ-datrevenon. Li estis multjara gvidanto de TK kaj ankaŭ post la terminara "pensiumo" nur mallongan tempon li ripozis kaj baldaŭ reaktiviĝis. Valore diskutis pri taŭgeco de tiu aŭ alia termino. Liaj atentigoj estas ĉiam tre altkvalitaj, fakaj kaj trafaj. Li estas forta piliero de nia laboro.

Mi kore gratulas al vi ĉion plej bonan en nomo de la Ĉeĥa Terminara Komitato kaj mi persone

Sl.David, gvidanto de la CTK

\- - -

Por mi, kiu jam de multaj jaroj konas vin, estas granda honoro, sendi al vi - nia honora membro - tiujn ĉi liniojn nome de la IFEF-estraro kaj en mia propra nomo. Sincere kaj tutkore mi gratulas vin pro la festotago.

Ne estas forgesitaj viaj multnombraj meritoj, kiujn vi kolektis en via multjara faka laboro kaj en via lando kaj por la internacia federacio. Pro ili vi estas kaj restos unu el tiuj IFEF-membroj, kiuj donis al la federacio gravajn impulsojn.

J. Giessner, prezidanto.

ĈU VAPORA TRAKCIO HAVAS ANKORAŬ ŜANCON ?

Grupo de universitataj specialistoj de la londona universitato defendas uzadon de vaporaj lokomotivoj kaj asertas, ke tiuj en sia principo estas karakterizaj per vico de unikaj ecoj, per kiuj ili superas la nuntempe uzatajn dizelajn lokomotivojn. Ili estas tre fidindaj laŭ sia funkcikapablo, produktas multan energion, bezonas minimuman riparadon kaj havas longan funkcikapablon. Oni krome povas hejtigi ilin praktike per kiu ajn hejtaĵo - per karbo, oleo, ligno, gaso, torfo, eĉ iuj forĵetaĵoj.

La motivoj, pro kiuj oni antaŭ jaroj rifuzis vaporlokomotivojn kaj forigis ilin el fervoja trafiko, estis iliaj malalta laborefekto kaj malpurigado de la aero.

La priparolita esplora grupo provis forigi la menciitajn malavantaĝojn de la vaporlokomotivoj konservante iliajn avantaĝojn. Baze de la matematika modelo de la vapora ciklo oni elektis kiel solvon bruligadon en fluida tavolo. Laŭ provizoraj rezultoj lokomotivo kun povumo 2350 kilovattohoroj uzebla kiel ekspresa vartrajna aŭ duonrapidtrajna estus

kapabla forbruligi karbon de la libervola grandeco malpli ol 25 mm kaj per facila alikonstruo oni povus alikonstrui ĝin por forbruligado de kia ajn brulaĵo. Efikeco de la forbruligo povus atingi pli ol 98 procentojn. Ekbruligo de la fluida brulaĵo efektiviĝus per propana-botano kaj elektra sparko. Por preparo de la lokomotivo por ekveturo oni bezonus sume ĉirkaŭ 30 minutojn.

La totala varmoefiko de la lokomotivo estas kalkulata je 24,5 procentoj, kio estas proksimume samnivela kiel ĉe maksimuma efiko de la dizelelektra lokomotivo; la meznombra efiko de la dizelelektraj lokomotivoj estas pli malalta, efiko de la tradiciaj vaporaj lokomotivoj uzantaj karbon estis nur ĉirkaŭ 8 procentoj.

La aĉetprezo de la proponataj lokomotivoj estus pli malalta ol de tiuj dizelelektraj aŭ elektraj. Vapora lokomotivo povus uzi malplikalorian karbon kaj diference de siaj antaŭuloj ĝi alportus praktike neniun malpurigon de la aero. Baze de tiuj ankoraŭ ne definitivaj donitaĵoj la menciitaj specialistoj supozas, ke estonte oni denove povas revenigi vaporlokomotivojn por vaste uzi ilin, ĉar iliaj parametroj estas en donita kazo pli favoraj ol parametroj de la nuntempe uzataj lokomotivoj dizelelektraj kaj elektraj.

Laŭ gazeto "Železničář" prilaboris
Jindřich Tomíšek

Attila József

EBRIULO SUR LA RELO

Részeg a sineken

Ebria homo kuŝas sur la relo,
ronkas, dormas en la aŭroro,
en maldekstra mano kun botelo.
La Nokt' galopas survoje al foro.

Dekoris jam hararon hirtan lian
la nokta vento per herbaĉo driva,
Ĉiel' aspergas al li roson dian.
Li sin ne movas, nur la brust',
ja viva.

La dekstra pugno duras kiel trabo.
Cifonvestita. Juna, preskaŭ knabo.
Li dormas, kiel en patrina sino.

Suno ne venas, griziĝis ĉielo.
Ebria homo kuŝas sur la relo,
kaj ektondras ter' de malproksimo.

(1922) Tradukis Marton Fejes
el la hungara

El poemaro de Attila József "Urboranda nokto", Hungara Esperanto-Asocio, 1986.

ENHAVO

40a IFEF-kongreso 35
TGV al Nordo 37
Tautavel-ekskurso 38
Novaĵo el Pollando 39
Sovetunia fervojo jubileis 40
Japana tunelo submarkola 41
Vagonaro el pasinteco 43
Raporto 29a IFES 44
El niaj landaj asocioj 44
Rapidecrekordo 45
Filmfestivalo en Pollando 46
Datrevenoj 47
Vapora trakcio 47

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos en julio, estas 20.6.1988.

Presejo: Gefion Tryk, Tømrervænget 7, DK-4700 Næstved.