DIVERSAJ ARANĜOJ

Esperanto kaj nova Eúropo
estos la ĉeftemo de Internacia Esperanto-Konferenco en Poprad (Slovakio) 13a-19a de julio 1991. Informoj ĉe Eric Laubacher, 55, avenue Henri Barbusse, F-92140 CLAMART.

1a Lirika festo de Hispana Esperanto-Federacio okazos kadre de la 51a HEF-kongreso okazonta en La Laguna (Tenerife, Kanariaj Insuloj) 15a-19a de julio 1991. Informoj pri la lirika festo ĉe Miguel Fernández Martín, Santa Genoveva 58-6-C, E-28017 MADRID.

Al Esperanto-staĝo 25a de majo - 2a de junio 1991 en feriejo La Freychede, Montferrier (apud la Pireneoj) invitas Jorgos la Biciklisto kunlabore kun diversaj asocioj. Informoj ĉe M.J.C.Esperanto ĉe E.Lassere, 8, rue des Ecoles, F-09600 LAROQUE d'OLMES.

Kulturaj aranĝoj 1991 de Kultura Esperanto-Domo Grésillon, F-49150 Baugé, Francio.

Diversaj kursoj, prelegoj, seminarioj ktp dum la periodo 27a de aprilo - 2a de septembro. Informoj ĉe ĉi-supra adreso.

76a Universala Kongreso de Esperanto okazos en norvega urbo BERGEN 27a de julio - 3a de aúgusto 1991. Certe okazos kiel kutime fervojista kontaktkunveno. Aliĝoj kaj informoj ĉe UEA, 76a UK, Nieuwe Binnenweg 176, NL-3015 BJ Rotterdam.

ENHAVO

Horaro 1991 34
43a IFK 35
Scio pri CSD 36
La fervojo en Hongkongo 37
Ĉina lokomotivo 39
Legenda eksprestrajno 40
La unua trajno de Usono 40
Nova Brenero-lokomotivo 41
Ne nur konstruanto 42
Homaranismo 43
Per trajno al vintra OL 45
32a skisemajno 46
Nekrologo 47
Diversaj aranĝoj 48

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos en julio, estas 10.6.1991

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

INTERNACIA FERVOJISTO

1991.3

La 14an de marto 1991 la dana poŝto eldonis 4 poŝtmarkojn kun motivoj de DSB, nome: IC3-trajno de 1990, vaporlokomotivo A de 1882, dizela lokomotivo MY de 1954 kaj vaporlokomotivo P de 1907.

REDAKTORA BABILO

Jen numero, kiu grandparte estas produktita en Ĉeĥoslovakio, la lando de nia 43a IFK. Produktita en la senco, ke la enhavo estas verkita pleje tie.

Sed ankaŭ de aliaj fontoj ni ricevis: pri Hongkonga fervojo kaj pri aŭstria lokomotivo, do temis ĉefe pri laboro redakta laŭ PIV signifo 2, kaj nur etagrade pri verkado. Tre ĝojiga afero.

Ĉu mi iam en la aktuala sezono skribis pri la printempo? Eble. Sed ĉu oni sufiĉe kaj sufiĉe ofte povas laŭdi tiun sezonon de forto, freŝo, novo, kreskado, virgo - kaj ĉiaj eblecoj, kvankam multaj el ni - same kiel la 'maljuna redaktoro' velkas? Ne, ni sentu freŝajn fortojn por ankoraŭ kelkhoran laboron por antaŭenigi niajn idealojn.

Ni ŝvitu kune!

Red

SOMERA HORARO 1991

En la pasinta IF ni aludis revenon al la temo pri la dana fervoja horaro, kiu ekvalidos la 2an de junio ĉijare.

Ne nur Danaj Ŝtatfervojoj (DSB), ankaŭ Germana Federacia Fervojo (DB) enkondukos novajn trajnojn, novajn sistemojn. Supozeble ankaŭ aliaj fervojoj faras paŝojn antaŭen, ĉar ja ĝenerale la registaraj sintenoj nun estas favoraj al plibonigoj de la fervojtrafiko-almenaŭ se eblas plibonigi sen investoj! Superrigardon ni ne havas, sed estus interese, se la landaj asocioj de IFEF sendus por publikigo en IF raportetojn pri gravaj ŝanĝoj ĉe sia fervojo okaze de la ĉijara horarŝanĝo.

Ĉe DSB oni havos tri tipojn de trajnoj: Interurba (IC), interregiona (IR) kaj regiona (Re). La IC-trajnoj ofertos la plej rapidan vojaĝeblon, kaj konsistos el la novtipaj, t.n. IC-3-vagonaroj. Ili tamen ne havas almenaŭ tuj - kapaciton por ĉiuj pasaĝeroj longvojaĝantaj. La ceteraj pasaĝeroj devas utiligi la IR-trajnojn. Tio kostas iomete malpli, kaj estos iomete malpli rapida.

La Re-trajnoj servos la regionan trafikon.

Kaŭzo de la ŝanĝoj: klopodo akiri pli da pasaĝeroj kaj per tio gajni pli da mono.

Ni vidu.

INTERNACIA FERVOJISTO 1991.3 - 43a eldonjaro

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

Redakcio: E Henning Olsen, Åderupvej 182, DK-4700 Næstved.
Tel +45 53 72 73 77. Telefakso (deĵore) +45 55 77 15 25.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

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

43a Kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio

OLOMOUC, 1991-05-11/17, Ĉeĥoslovakio

Aliĝiloj:
s-ro Pavel POLNICKÝ, Příčná 150/VI,
CS-290 01 PODEBRADY

Informoj:
43a IFEF-kongreso, Ĉeĥa Esperanto-Asocio,
Jilská 10, CS-101 01 PRAHA 1

Bankĉeka konto:
ČSOB Praha, KB Nymburk, Esperanto;
konta n-ro 34833-49158-191

Kiam vi legas ĉi-tiujn liniojn, ni estas tuj antaŭ la 43a IFK en Olomouc, Ĉeĥoslovakio - aŭ (por kelkaj el vi) ĝi jam finiĝis.

Tial nefacile estas verki rekomendon. Sed ĝenerala rekomendo partopreni la IFEF-kongresojn tamen ĉiam taŭgas. Se eblos al vi iri al Olomouc, nepre faru. Pripensu, ke por la unua fojo en la historio de IFEF ni kongresas en Ĉeĥoslovakio, ke niaj tieaj kolegoj laboregis kolose por aranĝi ĉion, ke sperto ne abundas, kaj ke la eksteraj cirkonstancoj estas turbulentaj. Ili do meritas nian apogon per nia partopreno.

Ni resumu kelkajn informojn pri la 43a IFK:

Kongresejo = Hotelo Sigma, vid-al-vide de la stacidomo.

Kongreskotizo 80,- USD, familiano 40,- USD. Ĉambroperado 5,- USD. Tio + unu tranokto estas antaŭpagenda, por multaj plej facile al la IFEF-kasisto. La cetero pageblas surloke.

Skizon pri plej interesa parto de Olomouc vi povas vidi en IF 1991.2 pĝ 19, la provizoran programon de la kongreso en IF 1991.1 pĝ 7 kaj priskribon de ekskursoj en IF 1991.1 pĝ 4-5. Notu bone, ke okazos tri samtempaj duontagaj ekskursoj. Vi devas do elekti. Same pri la du tuttagaj ekskursoj, ke eblas partopreni nur unu el ili.

Olomouc mem estas interesa urbo. IF 1991.1 pĝ 3 priskribas partojn. Olomouc posedas Zamenhof-straton kaj parkon kun Esperanto-monumento.

La alta protektanto de la kongreso, ĝenerala direktoro de ČSD, d-ro Ivo Malina, naskiĝis en Olomouc, kaj li donis al ĉiuj kongresanoj liberan vojaĝon sur la reto de ČSD dum la periodo 4a-25a de majo 1991.

Sed ne ĉio estu turismo kaj socia kunestado - kvankam tiuj kongreseroj estas gravaj. Komitata kaj komisionaj kunvenoj okazos por prijuĝi la pasintan periodon, kaj elpensi la vojon estontan. Faka agado estas ekstreme grava, kaj la kongreso kompreneble enhavas elementojn tiurilate, nome fakajn prelegojn.

Kia ajn do estas via motivo por kongresi, vi trovos eron por kontentigi vian deziron.

Post la kongreso eblos malstreĉiĝi en la Tatroj, ĉar Fervojista Sekcio de Slovakia Esperanto-Asocio prizorgos postkongresan aranĝon en Žilina.

Ĝis! ■

KION ONI SCIAS PRI ĈSD?

Ĉu vi scias ke Ĉeĥoslovakaj Ŝtataj Fervojoj (ĈSD) prizorgas la trafikon sur 157 km de mallarĝŝpuraj fervojoj kun ŝpurolarĝo 750, 760 kaj 1000 mm, plue sur 18.883 km de normala ŝpuro 1435 mm kaj sur 102 km de larĝa ŝpuro 1520 mm?

- ke en Ĉeĥoslovakio estas meze 10,2 km da fervojaj linioj je ĉiuj 100 km^2 kaj per tiu denseco Ĉeĥoslovakio okupas la kvinan lokon en Eŭropo post Belgio, FR Germanio, Svislando kaj Luksemburgo?

- ke en Ĉeĥoslovakio oni havis tri ĉevalajn relliniojn? La unua estis linio el Ceske Budêjovice al Linz en Aŭstrio - oni komencis tie trafiki en 1827 kaj sur la tuta linio en 1832; la dua estis ĉeval-relvojo el Bruska (Prago) al Pínê apud Lány de post 1833 kaj la tria estis ĉevala relvojo el Bratislava al Trnava kaj laŭlonge de la rivero Váh ĝis Sereď, kiu funkciis de post jaro 1838.

- ke la fervoja linio el Vieno al Přerov estis finkonstruita en 1841 kaj la fervoja linio el Přerov al Prago tra Olomouc en 1845? Ke la linio Brno - Ceská Třebová estis finkonstruita en 1849?

Ĉu vi ankaŭ scias, ke dentrada fervojo el Štrba al Štrbské Pleso en montaro Altaj Tatroj estis finkonstruita 30.7.1896, ĝi havis ŝpurlarĝon 1000 mm kaj ascendon 127 promilojn? Ke ĝi estis malfunkciigita 14.8.1932 kaj ke la trafiko en nuntempa modifo estis refunkciigita nur en 1970?

Ĉu vi ankaŭ scias, ke dutraka fervojo el Žilina al Košice kaj Čierná nad Tisou estis konstruita kaj la trafiko tie komenciĝinte 5.11.1955 kaj la fervoja linio estis nomata Traťa družby (Linio de Amikeco)?

Ĉu vi scias, ke ĈSD prizorgas 2950 fervojajn staciojn, haltejojn kaj kargejojn?

Ĉu vi scias, ke la plej alte situanta fervoja stacio de ĈSD kun normala ŝpuro estas Kubova Huť (995 m super la marnivelo), sur mallarĝŝpura linio tio estas Štrbské Pleso en alto 1325 m super la marnivelo, la plej alte situanta ĈSD-deĵorejo troviĝas sur monto Lomnický štít 2695 metrojn super la marnivelo, ke la plej alte situanta rapidtrajna haltejo estas Ramzová en Moravio (760 m)?

Ĉu vi scias, ke ĈSD prizorgas pli ol 9000 fervojajn pontojn en suma longo pli ol 300 km? La plej longa ponto estas la dutraka ponto Holešovická spojka, 600 metrojn longa.

Ĉu vi scias, ke en Ĉeĥoslovakio troviĝas 155 unutrakaj kaj 68 dutrakaj tuneloj kaj ke la plej longa unutraka tunelo 4700 metrojn longa troviĝas sur la linio Banská Bystrica-Diviaky? La plej longa dutraka tunelo 3400 m longa situas sur linio Margecany - Kysak en Slovakio. La plej multaj tuneloj situantaj unu post la alia troviĝas sur linioparto 22 km longa sur la fervoja linio Brno - Blansko: sep. En fervojnodo Prago estas 7 tuneloj.

Ĉu vi scias, ke la unua pioniro de elektra trakcio en Ĉeĥoslovakio estis František Křižík? Jam en 1903 oni lanĉis elektran trakcion sur la fervoja linio Tábor - Bechynê.

Ĉu vi scias, ke en Ĉeĥoslovakio oni preparas konstrui la unuan rapidfervojon? Se oni konstruos ĝin tiel rapide kiel faris tion niaj prapatroj, estos bone.

Laŭ libro "Fervojoj de la Mondo" kompilis Jindřich Tomíšek

Walter Ullmann
Germanio

LA FERVOJO EN HONGKONGO

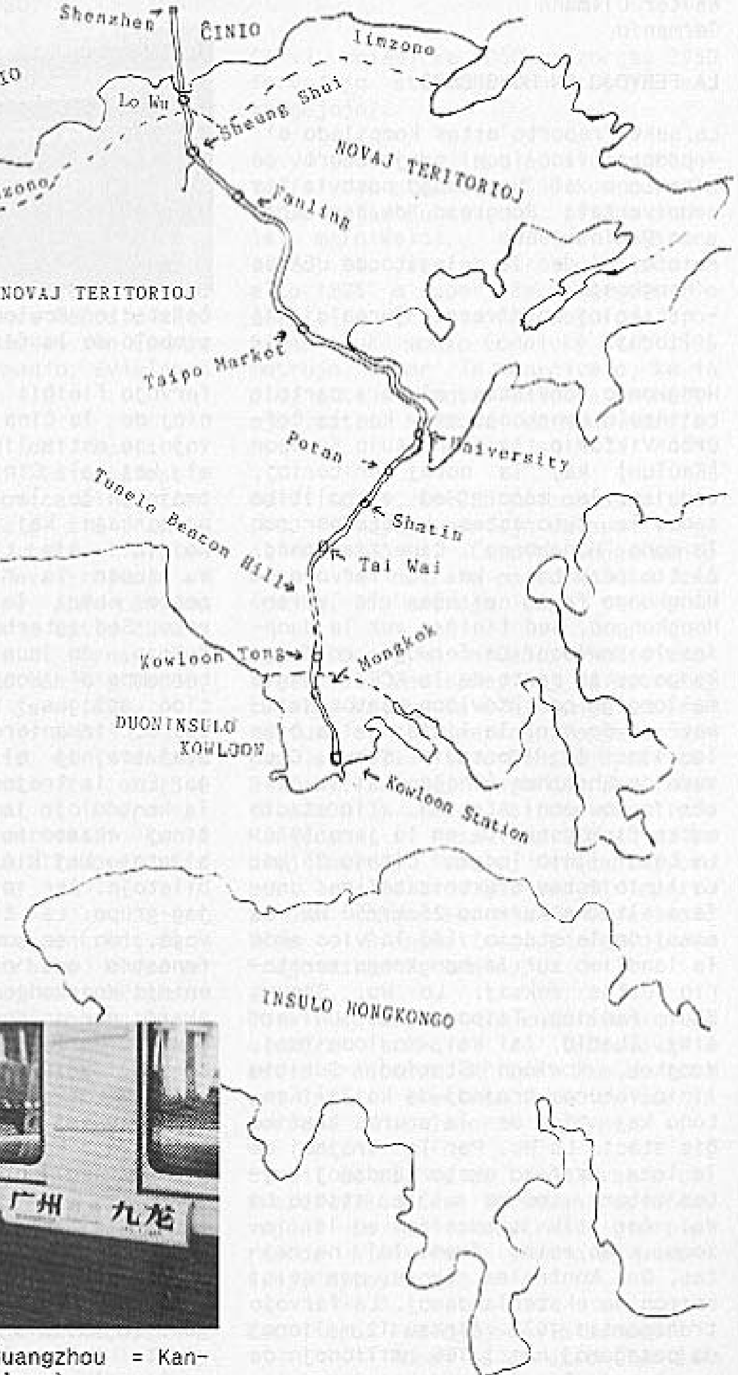
La sekva raporto estas kompilado el
- propra vido dum trajnveturo de Kantono al Hongkongo post la 71a Universala Kongreso de Esperanto en Pekino 1986,
- informoj de la delegito de UEA en Hongkongo,
- artikoloj en diversaj ĵurnaloj kaj libroj.

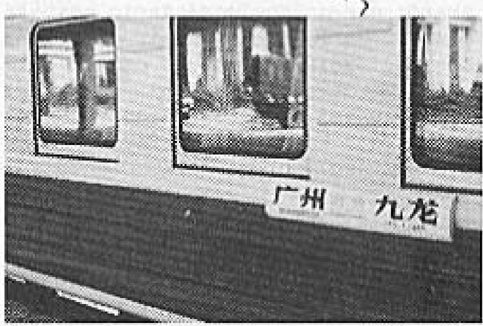
Hongkongo konsistas el tri partoj: La insulo Hongkongo mem kun la ĉefurbo Viktorio, la duoninsulo Kowloon [Kaŭlun] kaj la novaj Teritorioj, vidu sur la mapo. Sed en politika senco la tuto estas konata nur sub la nomo "Hongkongo", ĉine Xianggang. El tio rezultas, ke la fervojo de Hongkongo fakte ne tuŝas la "veran" Hongkongon, sed finiĝas sur la duoninsulo Kowloon. La fervojo en Hongkongo estas parto de la KCR - angla mallongigo por "Kowloon-Canton-Railway" - do nur la linio de la ĉina landlimo ĉe limstacio Schun Chun sude de Shenzhen [Ŝenĝen] al la ĉefstacio Kowloon Station. Tiu stacio estas finkonstruita en la jaro 1976. La tuta linio longas ĉirkaŭ 35 km. La linio estas elektrizata per unufaza alterna kurento 25 kV/50 Hz. La nomoj de la stacioj laŭ la vico ekde la landlimo sur la hongkonga teritorio estas sekvaj: Lo Wu, Sheung Shui, Fanling, Taipo Market, University, Shatin, Tai Wai, Kowloon Tong, Mongkok, Kowloon Station. Sur tiu linio veturas trajnoj de kaj al Kantono kaj tiuj de la enurba trafiko ĝis stacio Lo Wu. Per la trajnoj de la loka trafiko eksterlandanoj rajtas veturi, sed ne al la stacio Lo Wu, ĉar tiu situas jam en la limzono, kien eniri fremduloj ne rajtas. Oni kontrolas rigore, por eviti eniron de eksterlandanoj. La fervojo transportis 1972 ĉirkaŭ 12 milionoj da pasaĝeroj kaj 1.165 milionojn da var-tunoj. Ĝis la sepdekaj jaroj la

Ĉefstacio Kowloon Station kun la simbolo de la fervojo.

fervojo finiĝis en Lo Wu, do la linioj de la ĉina kaj hongkonga fervojo ne estis ligitaj. La vojaĝantoj el kaj al Ĉinio devis forlasi la trajnojn ĉe la landlimo, trapasi la pasportajn kaj doganajn kontrolojn kaj la - ĝis tiam ligna - ponto Lo Wu super la rivero Shamchun kaj poste eniri la trajnon de la alia reto. Sed intertempe oni kunligis la retojn, do nun eblas veturi seninterrompe al Hongkongo kaj reen, ĉar tion ebligas reloj kun la sama ŝpuro. Tiamaniere jam veturis specialaj trajnoj el Eŭropo ĝis Hongkongo. En la trajno uzita de mi okazis la kontroloj jam en Kantono, kie la ĉinoj ekzamenis la pasportojn kaj biletojn kaj kie ni ricevis kontrolbiletojn, ĉar ni estis anoj de vojaĝ-grupo. La trajno ne haltis survoje, do se oni ne rigardis el la fenestro oni ne rimarkis, kiam oni eniris Hongkongon. Tie la kontroloj okazis nur en Kowloon-stacio post la alveno. En la trajno estis nur ĉinaj kontrolist(in)oj, kiuj deprenis la biletojn de la pasaĝeroj. En la sufiĉe luksaj vagonoj oni povis havi trinkaĵojn kaj spekti televidan programon, sed por ni ne kompreneblan, ĉar ĉinan ...

La personalo de la ĉinaj trajnoj ne rajtas forlasi la stacion de Kowloon. Ĝi veturas reen la saman tagon. La stacio estas kapstacio, dividita inter loka trafiko kaj tiu, en kiu alvenas la trajnoj el Ĉinio





Ĉina trajnŝildo (Guangzhou = Kantono, Kiu Long = Kowloon).

(kun multaj giĉetoj por la kontrolo).

Car por la malfermo de Ĉinio la trafiko altiĝis, oni modernigis la fervojon jam ekde la komenco de la okdekaj jaroj. Ekzemple oni konstruis novan tunelon (Beacon-Hill-tunelo), kiu longas 2,3 km. Ĝi anstataŭis malnovan tunelon unutrakan, ĉirkaŭ 35 metrojn apude, kiu dum la dua mondmilito estis eksplodigita de la brita armeo pro la japanoj kaj kiu post la dua mondmilito estas denove rekonstruita. La tuta rekonstruo celis al: altigo de la produktado, enkonduko de dutrakigo, elektrizado de la tuta linio ĝis la landlimo, akiro de novaj veturiloj, renovigo de stacidomoj, pontoj kaj tuneloj, enkonduko de nova signaladsistemo, konstruo de novaj komunikadaj instalaĵoj kaj konstruo de nova riparejo por la bontenado de veturiloj.

La KCR - Hongkonga parto - ekzistos memstare nur ĝis la jaro 1997. Poste la tuta Hongkongo refalos al Ĉinio, do la fervojo tiam fariĝos parto de la KZD (= fervojo de la P.R. Ĉinio). ■

CĤIEN - TIN n-ro 5571

En la granda fabrikhalo gaje ŝojfajfis la vaporfajfilo, la lokomotivestro adiaŭe mansignis al laboristoj, la hejtisto aldonis karbon sub la kaldronon. La grandega nigra koloso "Cĥien-Tin" (Antaŭen) numero 5571 malrapide ekveturis por forlasi la lokomotivfabrikon en Ta-tĥung sur la fervoja linio inter Pekino kaj Ulanbatoro. Finiĝas la centsepjara periodo de fabrikado de vaporaj lokomotivoj en Ĉinio. Pli ol unu ŝatanto de la romantikaj ĉevaloj, pene spireganta en vualo de blanka nebulo kaj akreodora fumo satigata por fulgo eble plendetos: denove je unu lando malpli, kie ankoraŭ ĉi tiuj pioniroj de la surtraka trafiko. Fabrikoj konstruantaj vaporlokomotivojn restas vere malmultaj en la mondo. En Ĉinio oni decidis pli fabriki nur dizelajn kaj elektrajn, kapablaj veturigi pli grandan ŝarĝon kaj pli rapide galopi al la celo.

Per tio certe ne finiĝas la servado de vaporlokomotivoj sur la 52 milkilometra retaro de la ĉinaj fervojoj. Ekzemple ankoraŭ en 1986 inter 750 lokomotivoj fabrikitaj en Ĉina Popola Respubliko estis 360 vaporaj. Kvankam la pordego de la lasta fabrikhalo, kie naskiĝis tiuj ĉi ĉiam malsataj glutantoj de karbo definitive fermiĝis post ili, en servo de la ĉinaj fervojoj ĝis nun restas sepmil ankoraŭ relative "junaj" vaporlokomotivoj de la plej diversaj tipoj. Per nombro inter ili elstaras "Cĥien-Tin, la fortulo, kapabla tiri kvindek ŝarĝ- aŭ dekses pasaĝervagonojn. Sur ebenaĵo ĝi facile kapablas kuri per okdekkilometra rapideco, kaj nutraĵo por ĝia fera stomako en iuj regionoj estas trioble pli malmultekosta ol la bezonata nutraĵo por ĝiaj motoraj aŭ elektraj fratoj. Kial ĝis nun en Ĉinio estas superrego de vaporo sur ĝiaj fervojoj? Elektra energio en la lando ĉiam ankoraŭ ne sufiĉas por plene kovri la ĉiam kreskantajn bezonojn de la ekonomio kaj loĝlokoj, nafton oni devas transporti centojn kaj al iuj lokoj eĉ milojn da kilometroj, dum karbo estas ekspluatata en multaj lokoj tre proksime de la linioj. Tial en Ĉinio vapormaŝinoj ankoraŭ longatempe trakcios.

Jindřich Tomíšek

FERVOJA KORESPONDA SERVO

S-ro Germano GIMELLI, Via Creti 61, I-40128 BOLOGNA, Italio.
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.

LEGENDA EKSPRESTRAJNO DENOVE EKVETURIS

Kvankam la vetero antaŭtagmeze la 27an de oktobro 1990 estis malvarma kaj pluvema, la koro de fervoja hobiulo varmiĝis spektante movadon sur la oka, naŭa kaj deka trakoj de la viena Okcidenta stacio. Sur la oka trako estis preta por ekveturi la plej moderna kvinvagona elektra unuo de Aŭstriaj Fervojoj fronte de la ekspresa trajno Ex 124 Jedermann, sur la naŭa trako estis videbla tumulto apud vagonaro konsistanta el historioj vagonoj de la legenda Orient-ekspreso. Kun la nova nomo VENICE-SIMPLON-ORIENTEXPRES kaj sur la nova itinero Vieno - Salzburg - Munkeno - Parizo - Boulogne - Londono estis preparita grandioza veturo. Vagonaro konsistanta el dekunu malhelbluaj vagonoj kun kremkoloraj tegmentoj estis kreita el kvin kuŝvagonoj, tri manĝovagonoj, unu trinkamuzeja kaj du vagonoj por priserva personaro. La ekveturo de la Orient-ekspreso ricevinte numeron 14220 estis destinita al la 11,55 horo. Vagonaro de ĉi-tiu rimarkinda trajno estis konstruita komence de la nuna jarcento jam por rapido 140 km/h. Orient-ekspreso estis preskaŭ plenokupata, la pasaĝeroj estis plejmulte mezaĝaj kaj maljunaj, devenantaj plejmulte el Germanio, Francio kaj Britio. Pri ilia komforto eminente zorgis la priserva personaro. La pasaĝer-gastoj estis bonvenigataj sur la kajo, akompanataj al la sidlokoj ricevantaj katalogon de la servoj. En ĉiu kupeo troviĝis 'mini'trinkejo, sufiĉa kvanto da propaganda materialo, modela ordo kaj preskaŭ hejma komforto. Por perfekte disponigataj servoj oni kompreneble konvene pagis. La demandon, ĉu ili mem povus partopreni ĉi-tiun vojaĝon, la deĵoranta aŭstria trajnekspedisto respondis per friponetrideto.

Kvin minutojn antaŭ forveturo staris la vagonaro de la Orient-ekspreso ankoraŭ sen lokomotivo. Je la 11,52 horo alveturis elektra lokomotivo numero 1044.101-2 kaj precize je la 11,55 horo ekveturis la fama trajno kun siaj elitaj pasaĝeroj renkonte al sia multcentkilometra vojaĝo tra Eŭropo.

Esperantigis Jindřich Tomíšek

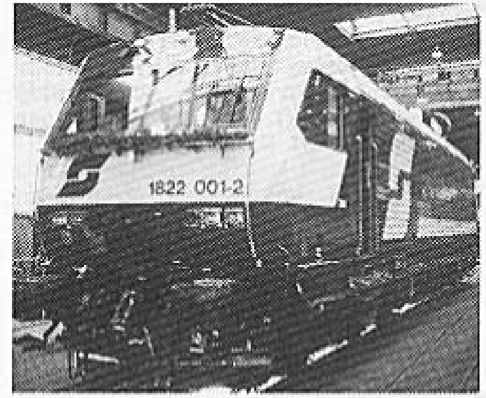
KIEL ASPEKTIS LA UNUA TRAJNO EN AMERIKO

En la jaro 1825 la fervoja kompanio Mohawk - Hudson petis pri koncesio por konstrui fervojan linion de Albany al Schenectady en longo de 16 anglaj mejloj. Oni ricevis la koncesion kaj post kvin jaroj de teknikaj preparoj oni komencis konstrui la fervojon. Por tiri la veturilojn oni komence uzis ĉevalojn kaj firme situantajn vapormaŝinojn, lokitaj sur montetoj kaj aŭ tirantaj la vagonaron pere de trenkablo supren, aŭ malsupreniggantaj ĝin. Por bremsado kaj haltigado oni uzis tute normalajn bastonegojn. Vojaĝbiletojn oni povis aĉeti ĉe komercistoj aŭ ĉe konduktoroj.

Tiu ĉi situacio ne daŭris longe. En la jaro 1835 veturis sur la linio jam la unua trajno kun lokomotivo, videbla sur lignogravuraĵo tiutempa. La lokomotivo estis alveturigita el Anglujo, pezis kvar tunojn kaj estis nomata "John Bull". La unua lokomotivestro estis ankaŭ anglo, li nomiĝis John Hampson. La trajno konsistis el du surrelaj ĉaroj kaj transportis sume 15 pasaĝerojn.

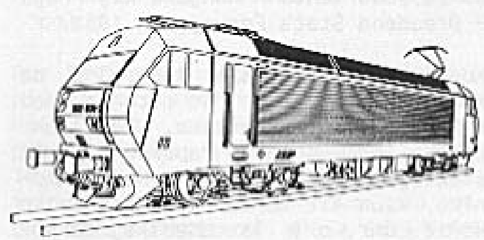
Esperantigis Jindřich Tomíšek

LA NOVA BRENNER-LOKOMOTIVO 1822 DE ÖBB



Unu el la plej gravaj novkonstruaĵoj de la aŭstria relveturilkonstruado estas la lokomotivo 1822. Tiu dusistema lokomotivo estas evoluigita speciale por la vartrafiko super la monttrapasejo Brenner. Pro la elektraj sistemoj en Italio kaj Aŭstrio, la FS uzas 3 kV kontinuan kurenton, la ÖBB 15 kV alternan kurenton, nuntempe oni devas ŝanĝi lokomotivojn en la limstacio Brennero/Brenner. Dank' al la nova lokomotivo, kiu povas traveturi de München al Verona (kaj pluen), estonte oni povos ŝpari tempon (kaj monon) je la Brenner-trairanta trafiko.

Por ke tiu kvarradaksa lokomotivo, kiu kunportas du trakci- kaj tri sekurecsistemojn, ne iĝu tro peza (84 t estas la maksimuma maso por kvarradaksaj lokomotivoj), ĉiu parto devis esti farita plejeble malpeza. Ekzemple la tegmento estas farita el aluminiaj kavelementoj. Veturante per duobla trakcio la lokomotivoj 1822 povas tiri 1100-t-trajnojn super suprendeklivo de 26 0/00 kun 70 km/h, tra ebena tereno kun 120 km/h. La 1822 estas trakciita de kvar trifazkurentmalsinkronaj motoroj. Malsuprenbremsante laŭ la krutaj deklivoj ĝi povas redoni al la elektra reto 20% de la asimilita energio je la supreniro. Por plejeble eluzi la frotkoeficienton la boĝioj de la 1822 estas ekipitaj per radialadapteblaj radaksoj. Tio atendumigas kreskon de la frotkoeficiento je 10-15%.



En decembro 1990 la unua ekzemplero de la 1822 venis de Graz, kie la mekanika parto estis farita, al Zürich, por ke la elektra parto estu enmuntita. Ekde majo ĝis septembro 1991 oni faros diversajn testveturadojn en Aŭstrio kaj poste ĝis oktobro en Italio. Tiam la 1822 001 estos aprobita de ÖBB kaj FS, do disponebla por la trafiko. Du monatojn poste tri pliaj lokomotivoj sekvu. Entute oni bezonos ĉirkaŭ 80 ekzemplerojn.

Michael Martin, Graz

Teknika karakterizado de la 1822

Radaksvico	Bo'Bo'
Lokmaso	81,4 t
Raddiametro (nova)	1100 mm
Trakcipovumo	4400 kW
Ekveturirforto	280 kN
Rapideco maksimuma	140 km/h

Produktistfirmaoj:
SGP Trafiktekniko por la mekanika parto,
laborkomunumo ABB, Elin, Siemens por la elektra parto.

■

NE NUR KONSTRUANTO DE FERVOJOJ

La nomo Karlo Ghega estas kunligita kun projektado kaj realigo de ŝoseoj, fervojaj linioj, viaduktoj, akvokonstruaĵoj. Liaj konstruaĵoj post 150 jaroj eĉ nuntempe mirigas kaj vekas en ni admiron.

Li naskiĝis en 1802 en Venecio en familio de marista oficiro de la Venecilando. La unuan instruon li ricevis en la patra domo. En jaroj 1814-1817 li studis en la imperiestra militserva kolegio de Sankta Anna en Venecio. La sekvajn du jarojn li studis en universitato en Padova, kie li akiris doktorecon pri matematiko kaj filozofio. En 1819 li komencas labori en Landa Konstrua Direkcio en Venecio. Tie komenciĝis lia vojo de teknika specialisto en ŝtata servo. Li partoprenas konstruon de la rimarkinda montara ŝoseo apud l'Umagna en provinco Belluno (1820-1824). Dum finkonstruo de tiu ĉi konstruaĵo li laboras kiel inĝeniero en Treviso kaj li gvidas tie ĉi ŝoseajn kaj akvajn konstruojn. Ses jarojn poste oni nomumis lin delegacia kaj ofica inĝeniero de la unua klaso en hidraŭlika departemento de Landa Konstrua Direkcio en Venecio. En tiu periodo li estras konstrulaborojn en supra Piave en Corneleco, li konstruas ŝoseojn apud Kenedy kaj Seravalle apud Conegliano, ŝoseon apud Collalto, en la jaroj 1829-1833 li reguligas riverojn en tiu ĉi regiono.

De post 1836 lia nomo estas kunligita kun Norda Fervojo de la imperiestro Ferdinando, ĉar li estas enoficigita kiel ĉefa inĝeniero de tiu ĉi por estonto tiom signifa fervoja linio. Li estras projektadon de la linio el Rabensburg al Brno 12 mejlojn longa, de la pli longaj linioj el Břeclav al Olomouc kaj el Brno kaj Olomouc al Prago. Li ankaŭ konstruis la fame konatajn viaduktojn apud Brno kaj Rajhrad.

Komence de la kvardekaj jaroj de la lasta jarcento li estas nomumita konstrua direkcia adjunkto por Tirolo, montara kaj arbara regiono en la Alpoj. Li komencas konstrui montarŝoseojn en la valo de Sugan (kun ĝia malfacila parto Trien-Pergine), Etsche trans Töll post Merano, laŭlonge de la supra Inn. Li projektas ankaŭ faman ĉeneran ponton super rivero Etach apud More.

Karlo Ghega faras studvojaĝon al Belgio kaj Anglio, la lulilo de la fervoja trafiko. Kiam fervoja administrado starigis specialan deĵoran filion de la aŭstra administrado, li estas enoficigita de post 1842 kiel imperiestra fervoja ĉefinspektoro kaj li estas komisiita estri konstruadon de la ŝtata fervojo en suda linio ĝis Ljubljana.

El teknika vidpunkto estas menciinda lia majstra transiro de Semmering helpe de lokomotiva linio antaŭ 145 jaroj. Gi estis la unua montara linio en Eŭropo.

En 1844 oni nomumis lin imperiestra konsilanto, kvar jarojn poste li fariĝis ĉefa inspektoro kaj sekcia konsilanto en Ministerio por publikaj konstruoj. Li estras konstruan fervojon sekcion kaj en la jaro 1850 li estas nomumita ĉefo por ŝtataj fervojaj konstruoj en la nove fondita Ĉefa Konstrua Direkcio.

Li partoprenis rapidan finkonstruon de la sudorienta - hungara kaj Praga - Dresdena Ŝtata Fervojo en 1851.

Konserviĝis multaj laboraĵoj de Karlo Ghega, ne nur de materia, sed ankaŭ skriba karaktero. Temas ekzemple pri detala raporto pri la studvojaĝo al Anglio kaj Norda Ameriko, kiun li faris kun sia amiko Mořic Löhr, pri la amerikaj fervojoj, vaporŝipoj, pri la milita mari staro, industriaj cirkonstancoj. Li forgesis nek pri la fervojo trans montaro Alleghang, nek pri la montara fervojo Ohio - Baltimore. Menciinda estas ankaŭ lia laboraĵo el 1845 "Pri la nordamerikaj pontkonstruaĵoj kaj elkalkulo de portkapablo pri ŝarĝigo de koveŝaj pontoj". Li funkciis samtempe kiel eltrovinto.

Rekompence al siaj meritoj li estis poste honorigita fare de habsburga imperiestro kaj fariĝis membro de la hereda kavalira ordeno.

Jindřich Tomíšek

■

HOMARANISMO

La fervojista E-klubo de Gdansko, Pollando, 'VERDA VOJO', aranĝos la venontan jarkunvenon de niaj polaj kolegoj (vidu IF 1991.2 pĝ 27). Sed ili okupas sin ankaŭ pri homaranismo, malmulte konata flanko de la Zamenhofa idearo. Kvankam nur periferie ligita al nia fako, la ĉi-suba artikolo ne estas neinteresa. (Red)

E-KLUBO DE FERVOJISTOJ EN GDANSKO (POLLANDO)

de marto 1990a ekinteresiĝis pri Zamenhofa humanismo - homaranismo. La noblan ideologion kreis Ludoviko Zamenhof traktante ĝin kiel "plifortigitan esperantismon". La renesanca humanismo skolastiko, kiu koncentriĝis je homo kaj lia menso, kontraŭe al la mezepoka skolastiko, kiu koncentriĝis pri Dio. Ludoviko Zamenhof kiel humanisto intencis kontribui al bono, amikeco, justo kaj paco en la mondo. Realigante tiun ĉi celon, li observis du ideojn helpi al homoj, por ke ili povu kompreni:

- lingvon de alia homo,
- kulturon kaj mentalon de aliaj popoloj.

Por la lingva kompreniĝo inter homoj nia majstro kreis Esperanton. Por la kultura kaj mentala reciproka kompreno de homoj el diversaj partoj de la mondo, li disvolvis humanismon trairante de unuopa homo (pri kiu okupiĝis humanismo) al la tuta homaro kaj nomis ĝin homaranismo. Gravas ne nur homo, sed ankaŭ aferoj inter homoj. Laŭ la vorto, homaranismo devenas de homaro, kaj laŭ la spirito - de humanismo. L. Zamenhof kredis, ke unu el la esencaj elementoj de vera feliĉo estas tia amikeco, kia baziĝas sur simpatia kono kaj kompreno, rilate al la kunhomoj.

Efektivigante la ideojn de L.Zamenhof, nuntempa homaranismo okupiĝas pri aktualaj problemoj de la homaro, kiel loĝantaro de la tuta planedo Tero, nome pri rilatoj inter homoj, pri aferoj inter diversaj grupoj da homoj, socioj, popoloj, nacioj, rasoj, seksoj ktp. Adeptoj de homaranismo antaŭ ĉio celas defendadi pacon, disvastigadi toleremon, solvadi konfliktojn kaj antagonismojn de diversaj - ofte malamikaj - grupoj da homoj por konstruado inter ili spiritajn pontojn. Homaranismo ankaŭ esploras pensmanierojn kaj kutimojn penante korektadi malbonajn el ili.

Anoj de la klubo en Gdansko ekkonadas kaŭzojn, kiuj disigas aŭ kunigas homojn. Ceestante en efektivigo la ideon de paco en la mondo, la klubanoj montras tri verajn kaŭzojn de milito en la historio de la homaro. Jen ili:

- por teritorio,
- por riĉaĵoj,
- por regado.

Ciuj homoj devus scii, ke aliaj celoj de militoj estis ofte nur pretekstoj por naivuloj. Oni ne devas permesi esti trompitaj.

Por libero, justo kaj paco en la mondo necese estas agnoski kaj estimi homajn kaj civitanajn rajtojn. Do la klubanoj i.a. okupiĝas pri enhavo de sube menciitaj dokumentoj:

- "Deklaracio de Sendependeco" (de la nordamerikaj kolonioj),
- "Deklaracio pri la Rajtoj de la Homo kaj Civitano" (de la francaj revoluciantoj),
- "Ĉarto de Unuiĝinta Naciaro",
- "Universala Deklaracio de Homaj Rajtoj" (akceptita en la Ĝenerala Asembleo de Unuiĝintaj Nacioj, proklamita la 10an de decembro 1948).

Ni ĉiuj parolas pri tiuj ĉi dokumentoj, sed estas malmultaj, kiuj vere konscias, kion ekzakte signifas la plena malapero de ĉia diferencigo, de ĉia persekutado, de ĉia diskriminacio rasa, nacia, seksa, religia, socia ktp.

Venonta celo de la klubanoj estas partopreni zorgon pri la natura medio. Ĝenerale oni scias, ke ofte malpurigado la naturon ne finiĝas sur limoj de landoj kaj ŝtatoj, sed disvastiĝas je kontinentoj kaj oceanoj. Ni sciu, ke homoj havas tri patrujojn: lokajn, naciajn kaj teran. Do pri la tri patrujoj ni devas zorgi.

Per pli rezulta agado, la klubanoj volas kunlabori kun la internacia organizaĵo de homaranistoj "Homarana Asocio" (HA) kaj kun ĉiuj organizaĵoj en la mondo, kiuj havas la samajn celojn, ekzemple: kun la Helsinkia Komitato de Homaj Rajtoj, kun la movado de "Verda Paco" (angle: "Green Peace").

Observante la ideologion de homaranismo, ni povas esperi, ke homoj fariĝos pli bonaj amikoj, pli bonaj socianoj kaj pli bonaj teranoj.

Dank' al okupiĝo pri la temo, niaj klubanoj povas:

- plivastigi sian konon pri interhomaj aferoj,
- pliriĉigi sian E-vorttrezoron,
- havi kontentecon je kontribui al la libero, al la progreso de interkompreniĝo, bonvolo, justo kaj paco inter ĉiuj popoloj,
- plimultigi sian amikaron lokan, nacian kaj internacian,
- kunkrei kaj vivi en pli bona mondo.

La devizon de homaranismo enhavas la versaĵeto de la pola poeto Antoni Słonimski:

"... Se iu nin bezonas -
ne gravas lia nomo,
dum en la koro sonas:
Li estas h o m o."

Ĉiuj esperantistoj, kiuj dezirus agi kun ni je homaranismo, estas petataj skribi al mi.

Vicprezidanto de la klubo
Mieĉislavo Pietrzykowski
ul. 3 Maja 25/40
PL 80-802 Gdańsk
Pollando. ■

Kiu estas la plej rapida patro?

Tri knaboj el Munkeno (FRG) fanfaronis inter si, kiu havas la plej rapidan patron. Unu diris: "Mia patro estas piloto, li flugas en 20 min. de Munkeno al Londono". La aliaj miris. La dua knabo asertis, ke lia patro veturas per aŭtomobilo de Munkeno al Frankfurto en 20 min., ĉar li estas konkur-aŭtomobilisto. "Vere respektinde", respondis la du aliaj. Tiam la tria knabo diris: "Mia patro estas eĉ pli rapida". "Kian profesion li havas?" demandis la aliaj. Li diris: "Mia patro estas ŝtata oficisto. Se li havas laborfinon je la 16a h, li estas hejme jam je la 15a." ■

Per Johan Krogstie:

PER TRAJNO AL LA VINTRAJ OLIMPIKAJ LUDOJ - OL 1994 - EN LILLEHAMMER

- Prelego dum la Nordia Fervojista Kunveno en Drammen septembre 1990 -

La ŝlosilo al bonsukcesa plenumo de OL 1994 en Lillehammer, grandparte estas kontentigaj kaj efikaj solvoj de la transportaj problemoj. La norvegaj transportaj entreprenoj tial nun staras antaŭ la plej grandskalaj taskoj dum la nuna jarcento.

Granda parto de la transportaj taskoj rilate al OL 1994 ege konvenas por la fervojo, kaj ni kiuj laboras ĉe Norvega Ŝtata Fervojo (NSB) opinias ke la tasko fariĝos interesa, kaj ke ni kaj povas kaj deziras kunagi por ke la rezulto estu kiel eble plej bonsukcesa.

La OL-aranĝo konsistas el pluraj grandskalaj sport-branĉoj kiuj aranĝiĝas samtempe, kaj en la kazo de Lillehammer ankaŭ loke tre koncentrite.

Sekvo de tio estas, ke fariĝos trafikpintoj kun grandaj postuloj al la transportsistemoj kvalite kaj kapacite.

La avantaĝo de NSB kiel amastransportilo, ĉar ĝi posedas propran veturvojon, kaj ĉar ĝi havas stacion en la OL-tereno, devas esti ekspluatata en plej vasta grado.

Speciala transportkomisiono establita de la Reĝa trafikministerio kaj de la Olimpika Organiza Komitato de Lillehammer (LOOC) por planado de la trafiko, antaŭvidas ke NSB estu la plej grava transportilo de la enlandaj "longdistancaj transportoj" rilate al OL. Tio estas kaj klarigo kaj deklaro pri fido, pro kiu ni fervojistoj estu ege kontentaj.

La prognozoj pri la nombro de vizitantoj montras meznombran alfluon de 51 000 ĝis 94 000 personoj dum la plej signifoplenaj tagoj de la aranĝo. Tiurilate la tasko de NSB estos transportado de ĝis 24 000 trajnpasaĝeroj ambaŭdirekte al kaj de la OL-teritorio. Pro tio estos necese dum ordinaraj tagoj veturi 10 ĝis 12 ekstrajntrajnojn ĉiudirekte inter Oslo kaj Lillehammer, 2 ĝis 3 el kaj al Gudbrandsdalen kaj eventuale 2 ĝis 3 inter Oslo kaj Gjøvik. Dum sabatoj kaj dimanĉoj la nombro da ekstraj trajnoj supozeble estos ĝis 25.

Aldone oni planas alkuplon de kromvagonoj en la ordinaraj trajnoj kiam tio eblos.

Kondiĉo por plenumi la menciitan transportan taskon estas, ke estu plifortigataj sopirataj investadoj de kapitalo. Tio estas iniciato, kaj provizore ne sankciita de la altaj aŭtoritatoj, sed kiu estas kaj de la Transportkomisiono kaj de la LOOC karakterizita kiel absolute necesa.

Estas antaŭvidite havigi al la fervojo kelkajn novajn motorvagonojn aldone al la agnoskita nombro de novaj vagonoj por la periodo ĝis 1994.

Tio estas vagonoj kiuj plenumas la postulon de la "OL-transporto" laŭ rapideco kaj ankaŭ laŭ komforto.

Cetere oni ankaŭ antaŭvidas lui vagonojn de eksterlandaj fervojoj. Aldone estas necese plifortigi la kapaciton de la unutraka linio inter Lillestrøm kaj Lillehammer.

Estas planita konstruado de 4 aŭ kvin novaj kruciĝstacioj, cetere plilongigo de la kruciĝtrakoj en jam

ekzistantaj stacioj, kaj ankaŭ ioma fortigado rilate al la prizorgado de trakcikurenta intenso.

Oni antaŭvidas elkonstrui la stacion de Lillehammer al moderna pasaĝerstacio en kiu la publiko trovu ĉiajn bezonojn ligitajn al kolektivaj vojaĝoj.

Iniciatoj por modernigi, kreskigi la kapaciton kaj ankaŭ elkonstrui kelkajn provizorajn terminalojn nun estas taksataj.

La menciitaj entreprenoj neniel estas nur kontribuaĵo al bonsukcesa plenumado de la transporto dum mallonga aranĝa periodo. La iniciato koincidas kun la strategio de NSB por ĝia fortigado de la oferto kaj kapablo al konkurado en la orienta landparto de Norvegio, kaj tiel ĝi havos daŭran valoron kun pozitiva efiko por la uzantaro, por la regiono kaj por la fervojo.

Dum la nuna momento estas neeble scii pro kio la OL 1994 estos fama, sed nia celo estas kontribui al plenumo de la transportoj tiel kontentige ke la publiko neniel rimarku, same kiel kiam ludgvidisto dum piedpilka ludo bonsukcesas.

Tio verŝajne estos la plej bona atesto kiun povas atingi NSB kaj ankaŭ la ceteraj transportentreprenoj en Norvegio. ■

LA 32a SKISEMAJNO (IFES)

okazis en Montjoie, Francio, de la 2a ĝis la 9a de februaro 1991. La skiterenoj estis grandegaj kaj belaj, vere ĉiuj povis trovi lokojn por skii. La unuaj 4 tagoj estis kun plena suno, poste iom da nuboj, kiuj finfine donis multe da neĝo.

Ni ĝuis la kutiman gajan etoson kun multe da rido, multaj ludoj vespere, gvidataj de tre afabla hotelestro.

Bedaŭrinde Denise akcidentis, skiante, kun rompita gambo kiel resulto.

Mi skiis en multaj lokoj, sed fakte neniam vidis pli belajn lojpojn, eĉ longkuradon mi provis.

La urbo estis ĉarma, kun multaj eblecoj trovi ion por malsekigi la gorĝon.

La hotelo situis iom for de la strato, sed la jam antaŭ unu jaro menciita hotelo forbrulis, do mirinde, ke la francoj tamen trovis alian lokon por ni, en la ĝusta semajno.

La IFEF-premion gajnis juna franco, Laurent. Premion por skiado ne eblis gajni la danoj, sed en la karnavalo! Jes, eĉ la unuan ni triumfe hejmenportis.

La matenmanĝo estis laŭ franca kutimo, do, por danoj ne tro interesa, des pli abunda, varia kaj bongustega estis la lunĉoj kaj la vespermanĝoj, eĉ kun vino laŭ emo kaj kapablo, vere, ni ne soifis!

Anticipe mi jam ĝojas pri la venonta skiado inter bonaj amikoj de multaj landoj, ĉi-jare ni cetere estis 51 el 8 landoj.

Koran dankon al la aranĝintoj, en la nomo de la danoj:

Astrid

La venontjara IFES okazos en Slovakio, en montara hotelo Husarik Cadca, de la 8a ĝis la 15a de februaro 1992. ■

HONORA MEMBRO PIERRE POLY MORTIS

Pierre Poly
Honora Membro, kunfondis IFEF

Kiel ni nur nun eksciis, mortis nia Honora Membro Pierre Poly (Francio) la 1an de februaro 1991. Li naskiĝis 1902 en Gray. En aĝo de 20 jaroj li esperantiĝis, kaj jam antaŭ la dua mondmilito li gvidis Esperanto-kursojn en la Orienta Stacio de Parizo.

Post la milito Poly klopodis kunigi fervojistojn kun la celo starigi fakan grupon. Sekve jam en junio 1945 li komencis viziti malnovajn esperantistojn kaj aperigis alvokon en la faka gazeto "Notre Métier". Tiel li sukcesis vivigi en 1946 novan grupon, kiun li intencis aligi al la Franca Esperanto-Unuiĝo kiel fakan asocion. Sed fine la nova grupo kreskis tiel rapide, ke oni povis fondi memstaran fervojistan societon sub la nomo "Franca Fervojista Esperanto-Asocio" (FFEA), kies unua prezidanto Poly estis de 1946 ĝis 1948. Li ankaŭ redaktis la unuajn bultenojn. Pluraj el liaj antaŭmilitaj gelernantoj fariĝis membroj de FFEA.

Poly i.a. iniciatis vojaĝojn al eksterlando, ekz. tiun konatan al Nederlando en majo 1946. Tiaj klopodoj fine kondukis al la fondo de IFEF. En 1947 li kreis la unuajn rilatojn al UAICF, la posta franca sekcio de FISAIC.

De post 1948 li daŭre donis siajn fortojn al FFEA, gvidis kursojn, partoprenis kongresojn kaj ĉiam estis helpopreta kaj kunlaborema. Dum kelka tempo li ankaŭ estis prezidanto de la pariza grupo de la Franca Esperanto-Unuiĝo.

Pierre Poly estis homo modesta kaj afabla kaj ĉiam fidinda. Neniam li apartenis al la kategorio de tiuj samideanoj, kiuj nur volas ĝui la avantaĝojn de nia lingvo. Male li donis siajn fortojn kaj kapablojn dum la plej granda parto de sia vivo al sia amata Esperanto. Multon IFEF devas danki al li. Prave oni rajtas rigardi lin kiel kunfondinton de IFEF, al kiu li restis fidela ĝis sia morto.

La Federacio funebras pro malnova bona kamarado. Li restos en nia memoro, neforgesota. ■

JARLIBRO DE UEA 1991

aperis. Ne multe ĝi diferencas de la antaŭaj eldonoj. Kun ĝojo ni rimarkas, ke Norvegaj Ŝtataj Fervojoj (NSB) same kiel la Fervojmuzeo en Hamar per anoncoj invitas al vizitoj. Kiu fervoja administracio akompanos?

La listo de fakdelegitoj pri fervojo sumiĝas je 65. Se tiu sumo estas ĝusta, tio estas regreso kompare al 1989 (vidu IF 5/1989), sed tamen relative kontentiga nombro. Tamen, iom pli da fervojaj fakdelegitoj ne estus malbono. Do, individuaj membroj de UEA, pripensu vian eblon, kaj agu! ■