INTERNACIA FERVOJISTO

1992.1
44a eldonjaro

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

Redakcio:
E Henning Olsen,
Aderupvej 182,
DK-4700 Næstved.
Tel +45 53 72 73 77.

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, Den Danske Bank, DK-9800 Hjørring (pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bank-elspezoj).

Svisa bankkonto:
471-02, Thurgauische Kantonalbank,
CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto:
CH 85-4110-5
Frauenfeld, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Redaktofino por la venonta IF: 10.2.1992

Presejo
Gefion Tryk Næstved A/S

Niaj jarkunvenoj k a

AFEF (Aŭstrio)
Jarkonferenco de AFEF okazos 24an-26an de aprilo 1992 en KREMS a.d. Donau. Programo enhavas urborigardon, trajnekskurson al Dürnstein kaj ŝipekskurson al Melk. Informoj ĉe AFEF, poŝtfako 117 A-1103 WIEN.

FSCEA (Ĉeĥio)
Printempa Renkontiĝo okazos 3an - 5an de aprilo 1992 en la moravia urbo PŘEROV. Ĉijare oni solenas la 400an datrevenon de la naskiĝo de J.A.Komenio, kiu siatempe loĝis, studis kaj instruis en Přerov, kaj pro tio parto de la programo estas dediĉita al lia persono kaj verkaro. Informoj kaj aliĝoj: Jindřich Tomíšek, CS-75118 RIKOVICE 33, Ĉeĥo-Slovakio.

ALIAJ ARANĜOJ
pri kiuj oni informis la redakcion:

8a Printempa Semajno Internacia, 13a - 20a de aprilo 1992 en AHRWEILER ĉ 25 km sude de BONN, Germanio. Informoj ĉe Wolfgang Bohr, Joh.-Kirschweng-Str 11, D-W-5483 BAD NEUENAHR-AHRWEILER.

47a Kongreso de SAT-AMIKARO, 17a - 21a de aprilo 1992 en ARTIGUES-prés-BORDEAUX, Francio. Aliĝo ĉe Francois Sendrey, 171 rue Salvador Allende, F-33130 BEGLES.

- - - -

Cu Esperanto-domo en Nico?

La nicaj esperantistoj projektas aĉeti loĝejon en Nico por gastigi esperantistajn turistojn en komfortaj ĉambroj je kosto multe malpli alta ol en hotelo.

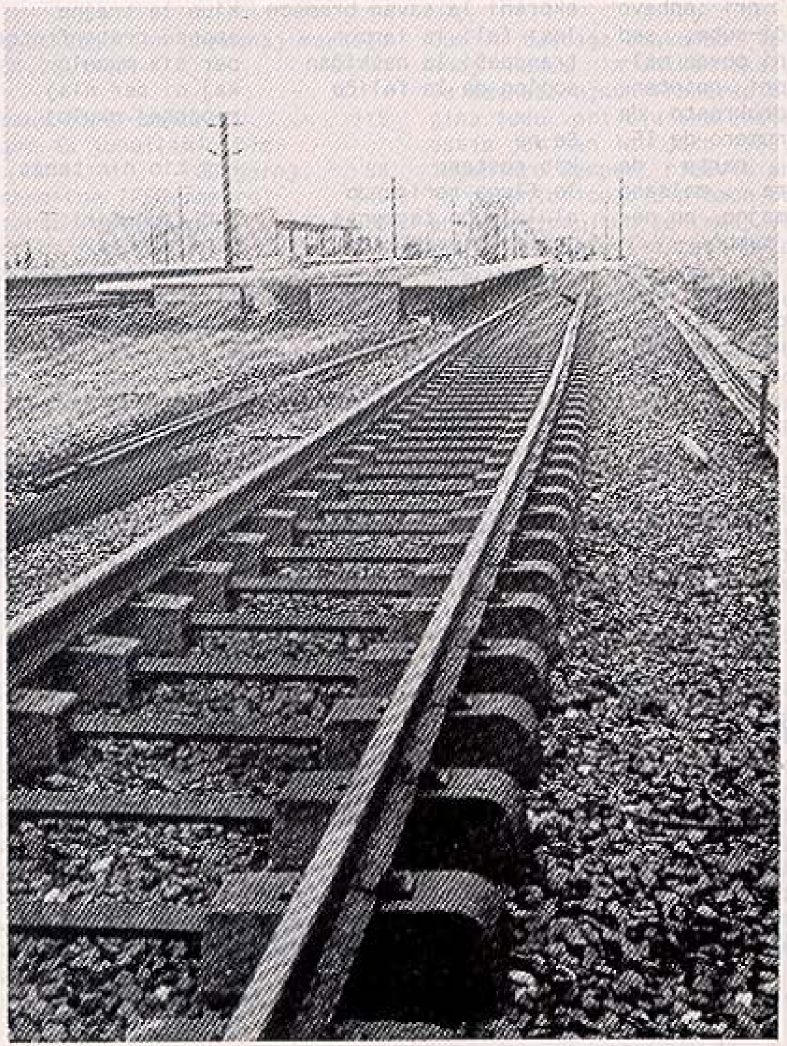
Por tiu celo la tutmonda esperantistaro estas invitata aĉeti kuponojn po 100 francaj frankoj (FRF) por unu. Tiuj kuponoj estos akceptataj kiel pago de la restad-kosto en Nico. Unu kupono pagos unu nokton en dulita ĉambro kun duŝo kaj necesejo. Do 100 FRF ponokte por unu aŭ du personoj.

Vi nur pruntedonos monon kiel pagon de via restado ĉe la lazura marbordo.

Por ĉiu informo bonvolu skribi al Nice - Esperanto, Les Hortensias 2, 121 bis Boulevard Napoléon III, F-06200 NICE.

INTERNACIA FERVOJISTO

1992.1



Redaktora babilo

La atenta leganto tuj rimarkas ŝanĝetojn. Ni sukcesis sen granda ekonomia peno reenkonduki verdan koloron en la emblemo de IFEF frontpaĝe, kaj samtempe ni alilokigas la t.n. kolofonon al la malantaŭa paĝo. Indekso pri enhavo estas ĉi-sube, sed cetere ni povas malfieri pri neintencita prokrasto de tiu-ĉi numero de IF, kaŭzita parte de redaktora malsano dum semajno en nekonvena tempo.

Ni tuj hastas al nro 2, do tuj sendu vian kontribuaĵon, kaj ni vidos la rezulton.

Cetere: ĉu vi dece eniris la novan jaron 1992? Bonvolu daŭrigi sen laciĝo, ĉar ni devas malpravigi la skeptikulojn!

Red

Pasado

Ĉiu havas en si
ian stacidometon
kiun la trajno
apenaŭ preterfrotos
per sia muzelo

Nia ekspreso ĉi tie
jam longe ne plu haltas
kaj oni volus
la koro volus

ekpreni la savan bremson
lasi fali la larmon
transpaŝi la naskiĝan
sojlon de la feliĉo

Se ne
kio restas:
la fluga rerigardo
al la ruĝo tegmenta
de tiu stacidometo
la ruĝo gaja
en ĉia vetero

Do ni veturigas nin
ĉiam en la mezo
inter tio kio estis
kaj kio estos

La volvaĵo de la fumo
la kampa bukedo
la helika ŝtupetaro
al la ventaj kasteloj

Tiel ni pasas
La serpento de la vagonoj
avide englutas
la renkonton de unuj
la adiaŭon de aliaj

Tamen ni konstante
portas en la koro
nur tiun unu
provincan stacidometon

kiun la trajno
apenaŭ preterfrotos
per sia muzelo
kaj ni per niaj
miozotaj okuloj

Kaj tio nin tenas

Sed kion fari:
Fine al ĉiu
la stranga konduktoro
piktruos la bileton
la sortbileton

Kaj la animo senhelpa
la museto kaptita
postlasos al pluaj
la apetiton
por la lardoj de l'mondo

Josef Rumler
(El 'Fonto' nov 1991)

Enhavo

44a IFK 3
Postkongreso 4
Germanaj aranĝoj 4
Honoritoj 5
Kongrespropono 6
Fervojistoj agas 6
Nordia kunlaboro 7
Norvegaj vagontipoj 11
Poŝta stampo 12
Historia arbarfervojo 13
Hungara renkontiĝo 14
"Kurso '90" 14
Nekrologo 15
El la mondo de fervojoj 15
Diversaj aranĝoj 16

44a Kongreso de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)

16a-22a de majo 1992 en MÜNSTER, Germanio
Adreso: 44a IFEF-kongreso, Postfach 10 04 30, D-W-6360 Friedberg/Hessen
Kontoj: E. Herlitze, 44. IFEF-Kongress Münster
Sparda-Bank Köln (BLZ 370 605 90), Konto 100 068 675 aŭ
E. Herlitze, D-W-5300 Bonn 3
Postgiroamt Köln (BLZ 370 100 50), Konto 4185 66 - 501

Tria informilo

Kongreskotizoj (en germanaj markoj) ek de 01.02.1992:

Kongresano (IFEF-membro)	115
Familiano aŭ junul(in)o ĝis 20 jaroj	58
Kongresano (ne IFEF-membro)	140
Simpatianto - minimume (ricevos kongresmaterialon)	30

Germana Esperanta Fervojisto Asocio (GEFA) invitas kore je la tria fojo la IFEF-kongreson en Germanio. Supozeble la antaŭaj kongresoj en Fulda (1967) kaj Regensburg (1981) estas ankoraŭ en bona memoro. LKK ĉiamaniere klopodas, ke ankaŭ la 44a IFEF-kongreso en Münster fariĝos neforgesebla travivaĵo. Kiel jam priskribite la kongresurbo apartenas al la belegaj urboj en tiu parto de Germanio. Multnombraj konstruaĵoj, profanaj kaj ekleziaj, atestas pri grandioza historio. La nuntempa moderna Münster ofertas al siaj gastoj komforton kaj servojn, por ke ili sentu sin bone akceptataj. Ni apelacias al ĉiuj membroj de IFEF kaj iliaj amikoj aliĝi kiel eble plej baldaŭ. Samtempe bv. ĝiri la kongreskotizon laŭ la supra listo de kategorioj. Nur tiukaze vi povas esti certa, ke la kongreskarto kun la indikita tranoktejo atingos vin sufiĉe frue. Sendube allogas ankaŭ la postkongreso en la Harcmontaro, kiun niaj gekolegoj en la novaj federaciaj landoj (iama GDR) preparas (vidu ankaŭ paĝon 85 en Internacia Fervojisto).

Dum la tuttaga ekskurso la kongresanoj havas la unikan okazon viziti la magnettrajnon Transrapid. La origina ideo pri tiu trafiksistemo ekestis jam en la jaro 1922. Germana inĝeniero Kemper ricevis en 1934 de la patentoficejo diplomon pri "Ŝvebanta trajno kun senradaj veturiloj, kiuj ŝvebante estas gvidataj ĉe feraj reloj per magnetaj kampoj". Nur en la sepdekaj jaroj kelkaj industriaj entreprenoj okupiĝis efektive pri tiu sistemo. Ek de 1981 la plua evoluo fortiĝis per organizaj kaj financaj rimedoj flanke de la Ŝtato. Ankaŭ la Germana Federacia Fervojo (DB) partoprenas la laborojn. En la Ems-regiono estas konstruita sur ŝtalaj kaj betonaj portiloj testotrako, 32 km longa kun du bantoj. Tie povas ŝvebi testotrajno Transrapid kun maksimuma rapido de 400 km/h. La tekniko de magneta ŝvebado 1 cm super la vojo baziĝas sur la ŝanĝanta efiko inter elektromagnetoj instalitaj en la trajno kaj ŝtalreloj ĉe la vagonoj. Kiel transmisio servas lineara elektromotoro lokigita sub la vojo. La evoluperiodo de la Transrapid-trajno estas finita. La moderna trafiksistemo povas esti realigata en Germanio aŭ en aliaj landoj, en kiuj montriĝas serioza intereso.

Tiu tuttaga ekskurso certe allogos la kongresanojn. Pro la limigita nombro de allasataj vizitantoj estas rekomendinde baldaŭ aliĝi. ■

Postkongreso en Friedrichsbrunn

Kiel ni jam informis, okazos turisma postkongreso de la 23a ĝis 28a de majo 1992 en Friedrichsbrunn (Fridriĥsbrun). Pro kaŭzoj, kiujn ni ne povis influi, la kompletprezoj, indikitaj en IF 6/91 plialtiĝis potage je 5 DM, tiel ke ili nun estos 489 resp. 589 DM. Denove ni informas, ke aliĝiloj estas haveblaj ĉe la landaj asocioj aŭ ĉe Achim Meinel, Leninplatz 31, D-O-1017 Berlin. Aliĝu plej malfrue ĝis 20.3.92, kaj samtempe ĝiru antaŭpagon de 50 DM al konto 114 3000 ĉe Sparda-Bank Berlin, Blz 120 965 97, favore al Achim Meinel. Se vi ne havas aliĝilon, prenu alian folion. Indiku, ĉu vi deziras loĝi en unu- aŭ dupersona ĉambro, eventuale kun kiu vi deziras esti en sama ĉambro. Aliĝoj post la limdato estos nur akceptataj, se ankoraŭ estos liberaj lokoj.

Por la vojaĝo de Münster al la postkongresa loko vi bezonos, se vi ne veturos libere, bileton de Münster al Bad Harzburg, kiun vi povos aĉeti en Münster. De Bad Harzburg ĝis Friedrichsbrunn trafikos speciala aŭtobuso senkosta por vi. Hejmenvojaĝo same ekde Bad Harzburg aŭ de Thale laŭ bezono.

Jen ni donas koncizan priskribon de la regiono, en kiu okazos la postkongreso. La kongresloko estas ĉarma vilaĝo, kie la hotelo "Ostharz" donos al ni tre agrablan restadon. En la hotelo troviĝas saŭno, naĝejo kaj sunumejo. Friedrichsbrunn situas sude de Thale en la nordorienta angulo de l'Harz (Harc), kiu estas la plej norda mezalta montaro en Germanio. De post la milito ĝis 1989 la Harco estis dividita en okcidenta (Fed.Resp.Germanio) kaj orienta (Germ.Dem.Resp.) partoj. La plej alta pinto estas Brocken (1142 m). La montaro alternas inter ofte krudaj deklivoj kaj profundaj valoj kaj estas kovrita per vastaj arbaroj. La partoprenantoj en tiu semajno vidos ne nur grandan parton de tiu bela, interesa montaro, sed ankaŭ plurajn malnovajn ĉarmajn urbojn, kiuj troviĝas en tiu historie grava regiono de Germanio, krome interesaĵon el la tempo, kiam oni elfosis arĝenton kaj aliajn metalojn el tiuj montoj. LKK ankaŭ klopodos prezenti ion el la regionaj folkloro kaj muziko.

Frandaĵo por ĉiu fervojisto estos la unikaj etŝpuraj fervojaj linioj, entute proks. 120 km longaj, kiuj transas la Harcon de nordo al sudo. Malnovaj vaporlokomotivoj trenas la trajnojn. LKK planas ekskurson per tia trajno al la plej alta pinto Brocken.

LKK

Listo pri kongresoj, renkontiĝoj de la fervojistoj-Esperantistoj (GEFA)

16. 4. 1992:
GEFA - plejaĝul-renkontiĝo en Hildesheim. Inf. kaj aliĝado: Elfriede Kruse, Wiener Straße 121, D-W-6000 Frankfurt/M. 74.

25. 4. 1992:
GEFA - printempa migrado de la distriktoj Köln kaj Essen al la liberaera muzeo en Hagen. Inf. Heinz Schindler, Max-Klein-Str. 21, D-W-5830 Schwelm.

5.-8.6. 1992:
70a Germana Esperanto-Kongreso en Schwerin. Informoj: Ursula Felhölter, Lathener Straße 4, D-W-4500 Osnabrück.

5.-12.9. 1992:
Esperanto-kongreso por la pli aĝa generacio en Augsburg. Informoj kaj aliĝo: Hermann Schmid, Waterloostraße 21, D-W-8900 Augsburg.

Honoritoj

Kiam IFEF distingas membron per honora membreco aŭ FISAIC per medalo, ni priskribas tion en IF. Sed kiu memoras ĉiam ĉiujn. Tial ni jen publikigas liston de honoraj prezidantoj kaj membroj, honoritoj per FISAIC-medalo kaj membroj de la Honora Patrona Komitato de IFEF:

Honoraj prezidantoj		Jaro
Giessner, Joachim	FR Germanio	1990
De Jong, K.G.J. †	Nederlando	1991

Honoraj membroj		
Biesheuvel, Wilhelm †	Nederlando	1958
Drijfhout, Egbert †	Nederlando	1958
Stapel, Walig †	Nederlando	1958
Hoen, Harmen †	Nederlando	1963
Lok, Jan †	Nederlando	1965
Kensing, Ingvard †	Danio	1973
De Jong, Kornelis G.J. †	Nederlando	1975
Walder, Otto †	Svislando	1975
Thorsted, Niels Christian †	Danio	1976
D-ro Bácskai, István	Hungario	1976
Mag. Narvala, Nils Gösta †	Finnlando	1977
Gimelli, Germano	Italio	1977
Labordus, Jacob Johannes †	Nederlando	1977
Inĝ. Rebiček, Jaromír	Ceĥo-Slovakio	1977
Bürger, Johann	Aŭstrio	1978
Poly, Pierre †	Francio	1978
Kruse, Elfriede	FR Germanio	1980
van Leeuwen, Willem	Nederlando	1980
Blondeaux, Andre †	Francio	1983
Lemmonier, Germaine	Francio	1985
Zupanič, Josip †	Jugoslavio	1986
Engen, Per	Norvegio	1988
Babička, Jaromír	Ceĥo-Slovakio	1991

Honoritoj per FISAIC-medalo		medalspeco	
Geroldinger, Johann	Aŭstrio	ora	1967
Blaauw, M.Thies †	Nederlando	arĝenta	1967
Hunkeler, Hans	Svislando	bronza	1967
de Jong, Kornelis G.J. †	Nederlando	ora	1969
Lemmonier, Germaine	Francio	arĝenta	1969
Giessner, Joachim	FR Germanio	ora	1970
Lok, Jan †	Nederlando	ora	1970
Blondeaux, André †	Francio	arĝenta	1971
Ritterspach, Gernot †	FR Germanio	arĝenta	1971
		ora	1990
Zupanič, Josip †	Jugoslavio	arĝenta	1971
Christoffersen, Johannes †	Danio	arĝenta	1973
Walder, Otto †	Svislando	ora	1974
Kruse, Elfriede	FR Germanio	ora	1975
Bengtsson, Harry	Svedio	bronza	1976
Barks, Horace †	Britio	arĝenta	1977

van Leeuwen, Willem	Nederlando	ora	1979
Labordus, Jacob Johannes †	Nederlando	arĝenta	1981
D-ro Bácskai, István	Hungario	ora	1982
Sredič, Gvozden	Jugoslavio	ora	1986
Hartig, Heinz Dieter	FR Germanio	ora	1988

Honora Patrona Komitato de IFEF:

1970	D-ro Schlesser, Emile †	Luxemburgo	Generala prez. de FISAIC
	I.A.Pahin	Francio	Prezidanto de UAICF
	Cesi, Pasquale	Italio	Direktoro de Dopolavoro Ferroviario, Bologna
1971	Inĝ. Rödönyi, Karoly	Hungario	Unua Anstataŭanto de la Ministro por Poŝto kaj Trafiko
1972	D-ro inĝ. Azzi, Giordano	Italio	Honora membro de UEA, prezidanto de Itala Esp.-Federacio
1977	D-rino Boulton, Marjorie	Britio	Universitato Oxford
1987	Inĝ. Rodak, Aleksander	Pollando	Ĉefdirektoro de fervoja direkcio Katowice

■

KONGRESPROPONOJ POR LA 44a IFK

Propono n-ro 1

Komitatano L. de Sutter (Belgio) en sia funkcio kiel ĉefkomitatano proponas:

Reelekti la ĝisnunajn estraranojn, t.e.:

- Per ENGEN, (Prezidanto),
- Inĝ. István GULYÁS (Vicprezidanto),
- D-ro Romano BOLOGNESI (Sekretario),
- Henning HAUGE (Kasisto),
- E.Henning OLSEN (Redaktoro)

Komentario

Laŭ la IFEF-Statuto kaj Regularoj, elekto de estraranoj por trijara oficperiodo okazos en jaroj kun nombro dividebla per tri. Reelekto eblas.

Neniu el la estraranoj sendis demisian leteron. Neniu alia IFEF-ano kandidatiĝis por iu ajn posteno.

■

FERVOJISTOJ AGAS

Laŭ n-ro 10-12/1991 de Aŭstria Esperanto-Revuo la aŭstriaj fervojistoj-esperantistoj agas ne nur en AFEF, sed ankaŭ en Aŭstria Esperantista Federacio. (Tia sistemo cetere estas konata ankaŭ en aliaj landoj, kio laŭ vasta perspektivo estas gratulinda). Kotizojn por UEA kaj por la venonta (77a) UK en Vieno 25.7.-1.8.1992 kolektas Leopold Patek, kies nomo ankaŭ aperas kiel vicafergvidanto de AEF. Inter la nomoj de AEF-funkciuloj troviĝas ankaŭ Greta Gössl kaj Martin Stuppnig.

■

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.

Aldonu se eble internacian respondkuponon.

NORDIA KUNLABORO EN TURISMO KAJ TRAFIKO

Dum la 76a Universala Kongreso de Esperanto en Bergen, Norvegio, okazis prelegserio pri nordia kunlaboro. La prelegon, kiu supozeble pleje interesas nin, verkis kaj prezentis Per Johan Krogstie, prezidanto de NEFA. Jen la teksto.

Estas por mi granda ĝojo prelegi al publiko, kie estas gepartoprenantoj el multaj diversaj landoj dum mi scias, ke vi ĉiuj alvenis ĉi tien laŭ propra kaj libera volo, kaj mi esperas - en scio, ke vi renkontos amikecon kaj ke viaj ĉiutagaj bezonoj estos kontentigataj, tiel ke neniu el vi sentos malvarmon tiel, ke via sano poste suferos. Ke via konvinkiĝo estu tia, tamen ne estas memkomprenebla. Nia lando, jes eĉ la tuta Nordio, sendube troviĝas en la periferio de la mondo, kaj la naturo kaj la klimato reprezentas ekstremon.

Estas neeble kaŝi, ke la nordiaj popoloj ekde la pratempo ekhavis malbonan reputacion en grandaj partoj de la mondo, - kaj necesas substreki: g r a n d a j p a r t o j!

Dum historia praepoko la viroj el Nordio direktadis siajn ŝipojn trans la maron al malproksimaj landoj-ĉirkaŭ la eŭropaj marbordoj, tra la markolo de Gibraltaro kaj al la plej oriente situantaj regionoj de la Mediteraneo.

Kuraĝe ili veladis sur la vastaj oceanoj, kie ili ektrovis kaj grandajn kaj malgrandajn insulojn, ili kontraŭstaris la vulkanojn de Islando kaj la glaciejojn de Groenlando antaŭ ol ili direktis siajn ŝipojn eĉ pli okcidenten al nova kaj ĝis tiam nekonata kontinento.

Guste dum ĉi tiu jaro ni precipe memoras la islandanon Leiv Eiriksson, kiu gvidis siajn virojn al la marbordoj de la nordamerika kontinento, kie li aneksis landparton; tio okazis antaŭ mil jaroj. Dume aliaj nordianoj direktis siajn ŝipojn orienten tra la Baltika maro. Ili velis kontraŭflue tra riveregoj en nekonatajn landojn, trans la akvodislimo ĝis ili atingis la bluan Mediteraneon apud la markolo Bosporo.

Tion mi mencias kun speciala fiero, sed ankaŭ kun ioma timo, ke la negativaj flankoj de la vikingaj vojaĝoj povus veki abomenon, - tio ja estas tute natura kaj komprenebla.

"Ho Dio, protektu nin kontraŭ la kolerego de la normanoj" oni laŭkutime preĝis en grandaj partoj de la mondo, kaj certe ne senkaŭze.

Se la krueleco fare de la vikingoj ne estas forgesita, ni esperu ke ĉio estas pardonita. La fakto ke vi alvenis ĉi tien, indikas ĝuste tion! La landoj ĉi tie en la Nordo estas por ni, kiuj loĝas ĉi tie, tre karaj, tamen mi ne volas kaŝi ke ne ĉio ĉe ni estas perfekta, sed povus esti ŝanĝinda.

Inter la multaj klarigoj kial niaj prapatroj uzis la maron kiel komunikan vojon veturante al malproksimaj regionoj, estas la fakto, ke la vivo ĉi tie estis tiel malriĉa, peniga kaj riskoplena, ke eĉ vojaĝo en primitiva kaj netegita boato sur la ŝtorma maro ne sentiĝis timiganenio ŝajnis pli mizera ol la hejma regiono por ili.

Estas fakto ke nordianoj ĉiam, tra ĉiuj epokoj kiujn ni konas iradis eksterlanden.

Cetere ni ankaŭ prenis sur nin transportajn taskojn por aliaj, kaj dum preskaŭ cent jaroj ekde la lasta duono de la pasinta jarcento, la nordiaj landoj kune estis potenculo sur la maroj, - ni fariĝis la plej

gravaj transportistoj de la tuta mondo!

Tutcerte multaj homoj miras ke en ordio troviĝas tiom da sendependaj ŝtatoj, ni ja havas tiom da komunaj trajtoj, kaj kial ne disrompi la limojn inter la landoj kaj nur konservi la limon al la ekstere situanta mondo?

La kondiĉoj por krei la Unuiĝintajn Nordiajn Ŝtatojn tutcerte ĉeestas, tio ofte estas indikita, tamen ni venis al alia solvo.

Inter la kvin sendependaj ŝtatoj: Danlando, Finnlando, Islando, Norvegio kaj Svedio, - cetere ankaŭ la Feroaj insuloj, Groenlando kaj Ålando, kiuj estas regionoj parte aŭtonomaj, estas establita intima kunlaboro tra Nordisk Råd, - tio estas: La Nordia Konsilantaro.

Tiu konsilantaro funkcias kaj sur la nivelo de parlamentanoj, de la ministroj kaj de la aŭtoritatuloj. Cetere la Konsilantaro starigas elektitarojn kaj komisionojn, kiuj prizorgas la kunlaborajn taskojn sur limigitaj terenoj.

La nuna kunlaboro pri turismo kaj trafiko staras en la centro inter la diversaj labortaskoj de la Nordia Konsilantaro. Kaj turismo kaj alia interkomunikiĝo havas duoblan funkcion, - ili ambaŭ estas kaj mezurilo kaj ankaŭ celo.

Ni nun volas pririgardi la kaŭzojn de tio, kaj el du vidpunktoj: internordia turismo kaj internacia turismo.

La celoj de internordia turismo ĉefe estas

- stimuli nordian kulturan interŝanĝadon
- plibonigi la sciojn de la nordiaj civitanoj pri la landoj unu de la aliaj
- oferti al la libertempo de la unuopuloj pli valoran enhavon
- protekti la interesojn de medio kaj cetere malhelpi detruadon de la naturo.

La internacia turismo kadre de pli vasta perspektivo servas la samajn intencojn. Tamen estas pli evidente ke la turismo ankaŭ havas sian pozitivan flankon por la ekonomia stato, kaj jen la antaŭviditaj avantaĝoj

- kreado de laborlokoj, interalie sur kampoj, kiuj cetere havas malmultajn ofertojn al eventualaj kandidatoj,
- doni eblecon gajni eksterlandan valuton.

Komune la nordiaj landoj sukcesis efektivigi diversajn entreprenojn por akceli la turisttrafikon kiel montras la jenaj ekzemploj:

Ekde la jaro 1952 la loĝantoj de la nordiaj landoj reciproke rajtas viziti la aliajn landojn sen vizo aŭ eĉ pasporto kaj ekloĝi kie ajn en la Nordio sen oficiala permeso. Tiu regulo komence validis por periodo ĝis tri monatoj, ekde 1954 sen tempolimigo. Cetere la regularo pri dogano kaj valuto ŝanĝiĝis por krei laŭeble plej malmulte da baroj kaj malhelpoj por la libera trafiko.

Por kontentigi la bezonojn de la internacia turismo, Nordio ekde 1958 establiĝis kiel unu pasportregiono. Tio signifas, ke vojaĝantoj el landoj ekster Nordio devas montri siajn pasportojn enirante nordian landon, sed ne okaze de trapasado de internordia landlimo.

Analoge eksterlandanoj kun restadpermeso en unu el la nordiaj landoj sen formalaĵoj rajtas viziti ankaŭ la ceterajn ŝtatojn.

Iom post iom civitanoj el kreskanta nombro da landoj ekhavis permeson senpasporte eniri la nordian teritorion. Komence tio ekvalidis por civitanoj el la antaŭa Germana Federacia Respubliko, Aŭstrio, Liĥtenŝtejno, Svislando kaj Francio ekde 1963, - poste ankaŭ por pluraj aliaj landoj.

Ankaŭ la ĉelandlima dogankontrolado estas simpligita por ebligi laŭeble liberan interkomunikiĝon. Komence tio okazis per starigo de komunŝtataj dogankontrolejoj ĉe la nordiaj landlimoj, - poste per starigo de Nordio kiel unu doganregiono, same kiel ĝi faras unu pasportregionon.

Restriktoj kiam temas pri valutotransigo inter la nordiaj landoj ne ekzistas.

Dum la epoko de privat-aŭtomobilismo estas absolute necese ke la trafikŝildoj laŭlonge de la aŭtovojoj kaj la instrukcioj kiuj reguligas la trafikon, estu harmoniigitaj kaj unuecaj por ĉiuj landoj.

Tio iom post iom okazis dum la lastaj 50 jaroj; la plej grava okazintaĵo tiusence okazis en jaro 1967 kiam oni en Svedio decidis transiri al dekstraflanka veturado. Unuecaj reguloj ebligis ke certigatesto por aŭtoveturado donita en unu nordia lando ankaŭ aŭtomate validas en la ceteraj ŝtatoj, tiel ke forfalis la postulo pri internacia certigatesto por aŭtoveturanto interne de Nordio por nordiaj civitanoj.

Cetere la asekuraj kompanioj pritraktas Nordion kiel unusaman regionon, kaj specialaj reguloj sekve de trapaso de intern-nordiaj landlimoj fariĝis superfluaj.

Similaj avantaĝoj estas aranĝitaj por vojaĝantoj per aŭtobusoj kaj per trajnoj.

Kiam temas pri aŭtobusoj, validas tamen aliaj reguloj pri la volumo de la veturilaro en Norvegio ol kaj en Svedio kaj en Danlando. La kaŭzo estas malegalaj normoj de la aŭtovojoj en la unuopaj landoj.

Kiel tutcerte multaj el vi jam konstatis, ni en Norvegio havas vojojn kies kurbiĝoj estas nekutime akraj kaj kun pli ekstremaj ascendoj ol tiuj en la plej multaj landoj.

Kaj por la turismo kaj por la surtera trafiko ĝenerale Danlando estas la ponto el kaj al Nordio, en simila grado por ĉiuj tri landoj, nome por Finnlando, Svedio kaj Norvegio. Tiu fakto devigas al Danlando specialajn taskojn kaj igas la markolojn Sundo (Øresund) kaj Granda Belto (Storebælt) komunaj gravaĵoj por ĉiuj la menciitaj landoj.

Dum antaŭaj epokoj, kiam Danlando posedis la teritorion ambaŭflanke de Sundo, la doganenspezoj el la ŝipa trafiko el kaj en la Baltikan maron alportis al la ŝtato grandajn monsumojn. Dum la nuna tempo la transita trafiko apenaŭ estas enspezfonto, ĝi tamen ĉiam rezultigis novajn kaj pli grandajn postulojn pri konstruado de havenoj kaj pontoj, plivastigo de aŭtovojoj, cetere ankaŭ planado de ĉiaj plibonigoj.

Dum longa tempo estis deziro establi relvojan kaj aŭtovojan konekson senpraman inter la Skandinavia Duoninsulo kaj la cetera eŭropa kontinento. Realigado de tia plano metas sur Danlandon pezajn ŝarĝojn.

La aerodromo sur Amager proksime de Kopenhago estis por la transkontinenta aertrafiko la enirpordo al Skandinavio. Dum la jaroj tiu aerodromo vaste pligrandiĝis, sed tamen oni ne povas atendi ke ĝi por ĉiam povas kontentigi la postulojn. Tial estas nature, ke oni komencas pripensi aliajn alternativojn.

Estas ne mirige ke ĝuste la aero inter la du plej dense loĝataj landoj en Nordio estas elektita.

Verŝajne oni estonte povos vidi ae-

rodromon konstruitan sur nuntempe sensignifa insuleto en la markolo Sundo, kaj la bezonatan mason oni eligos el fosota subakva tunelo.

Ponto trans Sundo verŝajne estus la plej racia solvo, tamen pro la grav-eco de la ŝiptrafiko al kaj el la Baltika maro, aperas preskaŭ ne solveblaj postuloj pri libera alteco sub tia ponto. Pro la ricevitaj spertoj pri subakvaj konstruaĵoj, tio verŝajne fariĝos la solvo.

En Danlando oni dum longa tempo ĝojas pro tia tunelo sub la Limfjor-do, kie la geologaj cirkonstancoj supozeble estas kompareblaj kun tiuj sub Sundo.

Restas nun vidi ĉu niaj landoj komune sukcesos atingi teknikajn kaj ankaŭ ekonomiajn solvojn por tiu konstruaĵo.

Estas cetere aliaj internlandaj ko-munikiloj.

Sekve de la longega komuna landlimo inter Svedio kaj Norvegio kaj pro la intimeco kiun kreis la unio inter tiuj du landoj, ĝuste dum la epoko kiam okazis la konstruado de kaj fervojoj kaj vojoj, multaj tiaj ko-munikiloj krucas la komunan landli-mon.

La ĉefa kaŭzo tutcerte estas geogra-fia. La Baltika maro kutime estas kovrita de glacio plurajn monatojn dum la vintro. Pere de la fervoj-linio Ofotbanen la norvega urbo Nar-vik estas eksporthaveno por erco el norda Svedio, kaj la fervojlinio el la sveda urbo Östersund tra la lim-stacio Storlien al la Trondhejmfjor-do ekde la komenco estis la trans-portvojo por produktoj de la lig-naĵindustrio kaj en la nordaj kaj en la mezaj partoj de Svedio, kiam tiu fervojlinio malfermiĝis antaŭ pli ol cent jaroj.

Dum nia proksima pasinteco, do dum la "malvarma milito", konstruiĝis signifoplena haveno kun interalie ampleksaj ole-cisternoj konstruitaj en la monto en Muruvik ĉe la fundo de la Trondhejmfjordo.

Samtempe la frajta prezo laŭ la di-stanco grandparte reduktiĝis, sed la atendita kresko de la transportkvan-to ne venis.

La kaŭzo parte estas, ke oni entra-fikigis pli efikajn glacirompajn ŝipojn en la Baltika maro, kaj tiuj reduktis la barilon por la trafiko kiun antaŭe la glacio formis, parte pro tio ke malfermiĝis ebleco por importi oleon tra Murmansk.

Nordkalotten - tio estas La Norda Kaloto, do la regiono norde de la polusa cirklo, el diversaj vidpunk-toj estas rigardata kiel unuo trans-verse de la landlimoj, sekvo de tio estas la vojo inter Umbukta kaj Gräddis.

La malnovaj vojoj inter Skibotn kaj Kilpisjärvi kaj tiu inter Karasjok kaj Karigasniemi estas rekonstruitaj por povi kontentigi modernan trafi-kon, kaj laŭ iniciato de la Nordia Konsilantaro, la finnlanda kaj la norvega vojretoj estas kunligitaj pere de novkonstruita vojo inter Sevittijärvi kaj Neiden.

La vojkonekso inter Svedio kaj Finn-lando ĉefe estas plibonigita pere de pontokonstruado trans la riveroj Munio kaj Torneå kaj cetere per ĝe-nerala plibonigo de la kvalito de la vojo laŭlonge de la orienta marbordo de Svedio.

Mi esperas, ke mi pere de ĉi tiu prelego sukcesis klarigi al vi la staton rilate turismon kaj trafikon en la Nordio, kaj mi deziras esprimi mian sinceran dankon pro via atento. ■

Norvegaj vagontipoj

Prelego fare de Rolf Bergh, vicpre-zidanto de NEFA, en la fervojista kontaktkunveno dum la 76a UK en Ber-gen (N).

Ekde 1973 la evoluig-laboro de NSB (Norvegaj Ŝtataj Fervojoj) koncen-tras sin al pligrandigo de la rapi-deco de la trajnoj. Oni alfrontis kaj ankoraŭ alfrontas gravajn pro-blemojn:

Pli ol la duono - ekzakte 58% - de la fervojreto kuŝas grandparte en akraj kurboj kun radiuso ĝis mallon-go de 250 metroj. Evidente oni devas subiĝi al la fakto, ke vere grandra-pidaj trajnoj, en moderna senco, ĉe ni ne estos atingeblaj.

Du solvoj de la problemo ekzistis:

- Aŭ alĝustigo kaj rektigo de la plej akraj kurboj
- aŭ konstruado de specialaj vago-noj, kiuj povus pli rapide trapasi tra la kurboj.

Alĝustigo de la kurboj de la pli ol 4000 km longa fervojreto estus eko-nomie multcent-miliona afero kiu ankaŭ estus senfina laboro.

Oni tial trovis pli bone evoluigi novajn vagontipojn por niaj ekspres-trajnoj. (La bezono pri rapidaj lit-vagonoj ne estas same urĝa, ĉar por la noktotrajnoj komforto kaj sufiĉa dormebleco estas pli grava).

NSB do evoluigis tri generaciojn de sidvagonoj: La A + B3, la B5 kaj la AB + B7.

Ĉiuj el ili estas grandkupeaj tipoj, kun grandaj elvid-fenestroj. Ĉiuj seĝoj en la tri tipoj havas ĝustig-eblan seĝodorson, kaj la seĝoj estas turneblaj, kaj estas ĉe la elirsta-cio turnitaj laŭ la veturdirekto.

La plej nova tipo, la B7, kiu nun trafikas en la ekspreštrajnoj nor-den, suden kaj okcidenten de Oslo, reprezentas grandan paŝon en la di-rekto al la atingeblo en Norvegio.

Tamen la trajnrapideco ankoraŭ devas esti modera. Ne limigita de la ra-pidkapablo de la vagonoj, sed pro la influo de la centrifugaj fortoj sur la homa korpo, kaj por eviti ke bo-teloj kaj aliaj eroj estos forĵet-ataj de la tabloj.

Tial la B7, kun la apartenantaj AB7 kaj la BF-vagonoj de la sama serio, havas konstrukcion preparitan por hidraŭlika kontrolo de la vagonkesta kliniĝo, por parte nuligi la flank-fortojn. Ekzemple, la vagonkesto havas proksimume rondan profilon, kaj la pezocentro estas tre malalta. Kliniĝo de la vagonkesto ebligos 25% pli rapidan trapason tra la kurboj, kaj igos, ke la veturtempo konsider-inde mallongiĝos.

La nova vagonserio estas konstruita laŭ la sama bazprincipo, kaj la in-ternaĵo konsistas el samformaj modu-loj, por bontenada plisimpligo. Ili estas bone ŝirmitaj kontraŭ bruo kaj bloveto de ekstere. Triono de la seĝoj estas rezervitaj por fumantoj. La aero en la vagono estas renovigi-ta 45foje po horo. Super la seĝoj estas reguligeblaj emaniloj por fre-ŝa aero. Tie estas ankaŭ muntitaj individuaj leg-lampoj.

En BF-vagono (la konduktorvagono) estas kupeoj por konduktoro, handi-kapuloj kaj infanoj kun ilia prizor-ganto. Tie estas ankaŭ la trajnkios-ko, pakaĵejo kaj necesejo por uzan-toj de rulseĝoj.

Kunordigite kun la nova vagonserio NSB evoluigis novan lokomotivon: EL 17. Ĝi povos majstri la planitan, novan rapidecon. Kurbokliniĝo de tiu oni ne konsideras necesa. (Sajnas ke la komforto de la povra lok-estro

ne gravas).

Nun mallonge pri niaj litvagonoj:

Por plibonigi la komforton en niaj malnovaj litvagonoj, NSB antaŭ kelkaj jaroj permesis la uzon de dulitaj kupeoj, eĉ por vojaĝantoj kun duaklasa bileto, kontraŭ pago de iomete pli alta prezo.

En 1986 estis liveritaj 20 novaj litvagonoj al NSB, tute nova tipo kaj rimarkinde komforta! Tiu memlaŭdo estas prava, ĉar la vagontipo gajnis altan internacian aprob-laŭdon, nome la Brunel-honoron. La vagonoj nun trafikas en ĉiuj enlandaj noktotrajnoj, kune kun kelkaj malnovaj. La novaj havas nur dulitajn kupeojn, kiuj simile al niaj tielnomitaj "universal-vagonoj" povas esti uzataj ankaŭ kiel unulitaj kupeoj. Duaklasa vojaĝbileto validas ankoraŭ en la novaj vagonoj en dulitaj kupeoj.

Super la pordo de la kupeo, paralele al la koridoro estas senpaga kromlito por infano.

Troviĝas speciala kupeo por invalidoj, kaj propra necesejo por rulseĝuzantoj.

Aerorisorta sistemo kaj boĝiaro, ekipita per speciala kusena radakslagro prizorgas molan kaj kvietan veturadon.

La kupeoj estas hel-pentritaj, kun tapiŝo sur la planko.

La vagono estas larĝa, kun sia 3,24 m la plej larĝa en Eŭropo. Tio ebligas pli larĝan koridoron, io kiu faciligas la pasadon de la pasaĝeroj kaj la bufedĉareto. La eksterordinara larĝeco ebligis instali klapeblajn tablojn kaj sidbenkojn en la koridoro.

En la kupeo estas ŝaltiloj por lumigado kaj la enkupea temperaturo, cetere ilo, per kiu oni povas alvoki la konduktoron. En la sama panelo troviĝas laŭtparolilo, kaj ankaŭ korno por averti pri fajro.

Nova oferto al la pasaĝeroj en la litvagonoj estas kroma salonvagono, en kiu oni povas restadi, vidante televidfilmojn, legante gazetojn, kaj ĝui ian trinkaĵon, antaŭ ol oni enlitiĝas. ■

Poŝta stampo

Okaze de la IFEF-kongreso en Münster estas uzata speciala poŝta stampo, vidu apudan ilustraĵon. Samtempe estos haveblaj specialaj poŝtkarto kaj koverto. Ili jam estas mendeblaj ĉe Werner Heimlich, Fröbelstr 4, D-W-3040 SOLTAU. La prezo estas por 3 pecoj 2,50 germanaj markoj (DEM). Post la kongreso ili estos haveblaj ankaŭ kun Esperanto-stampo. Prezoj: poŝtkarto 2,00 kaj koverto 2,50 DEM po peco.

Pagoj al poŝtĝira konto 165042-308 Hannover BLZ 25010030 de Werner Heimlich.

Ilustraĵoj sur poŝtkartoj estas aŭ la marko de la 44a IFK aŭ la ICE-trajno, kiu ornamis frontpaĝon de IF 1991.6 ■

Eduard GAŠINEC, Bratislava (Slovaka Respubliko)

ESCEPTA HISTORIA ARBARFERVOJETO EN SLOVAKA RESPUBLIKO

(pri la Kysuca arbarfervojeto)

Slovaka Respubliko estas la lando situanta en la koro, en geopolitika centro, de Eŭropo. Norde ĝi estas limigita de la montegaro de Altaj Tatroj, de la plej malgranda montegaro en la mondo, sude la interŝtatan linion al la Hungara Respubliko difinas la mezaj partoj de riverfluo de Danubo. En la nordokcidenta anguleto de Slovakio troviĝas la montetoriĉa Kysuca regiono (= distrikto de Čadca), en kiu estas lokita la historia Kysuca arbarfervojeto.

La arbarfervojeto el vilaĝo Oščadnica [oŝĉadnjica] al vilaĝo Lokca ekestis en la jaro 1926 helpe de interligo de memstaraj relvojetoj el Kysuca regiono (Oščadnica - domareto de Chmúra [ĥmu:ra]) kaj el Orava regiono (Lokca - vilaĝo Oravská Lesná [oraŭska: ljesna:]), kiuj ambaŭ en la jaroj 1915-1918 estas konstruitaj. La interliga fervojeto Chmúra -Oravská supervenkas la malfacilan terenan diferencon en la alteco de 1500 m helpe de du akutaj kontraŭdirekte turnantaj trakforkoj sur fervojkruciĝo. Sur la ĉeffervojlinio kun fervojkruciĝoj (maks. longeco en la jaroj 1927-1928 preskaŭ 110 km) veturis vapormaŝinoj (ekzemple MÁV - en produktjaro 1916, Henschel [henŝel] - 1912, Kraus-1916, ČKD). La lignotransporto ĉesis en la jaro 1971. La parto Chmúra-monto Tanečník [tanjeĉnji:k] estas deklarita kiel ŝtata teknika monumento (1969-1972) kaj la parto kun du akutaj kontraŭdirekte turnantaj trakforkoj (8 km) restas konservita kiel escepta teknika monumento de la tuta mondo. Post la jaro 1974 Kysuca muzeo en distrikta ĉefurbo Cadca [ĉacca] rekonstruis la fervojeton ĝis al Chmúra (3 km) kaj hodiaŭ ĝi ekestis unu parto de la etnografia ekspozicio de la libersituanta Kysuca vilaĝmuzeo, Kysuca skanzeno, kie troviĝas ankaŭ la menciita arbarfervojeto, kiu servas kiel transportrimedo por vizitantoj de tiu ĉi muzeo en naturo.

P.S. La vizitantoj devas veturi per rapidtrajno al la stacidomo de distrikta ĉefurbo Cadca kaj poste el Cadca per aŭtobuso tra la Bystrica valo ĝis la lasta vilaĝo Nová Bystrica - Vychylovka [nova bistrica-viĥiloŭka].

- - -

La ĉisupra artikoleto estas des pli interesa ĝuste nun, ĉar la 33a IFES okazos en tiu regiono de la 8a ĝis la 15a de februaro. (Rim de red)

HUNGARLANDA FERVOJISTA ESPERANTO-RENKONTIĜO

La 6an kaj 7an de julio 1991 en urbo Györ okazis la jara amika renkontiĝo de la hungaraj fervojistaj esperantistoj kun pli ol 100 partoprenantoj. Alvenis reprezentantoj el Aŭstrio, Jugoslavio, Slovakio kaj Ĉeĥio.Per la malfermo de la Esperanto-movada ekspozicio komenciĝis la programo. S-ro István Gulyás, vicprezidanto de IFEF festparolis dum la oficiala akcepto antaŭ la invititoj. Poste okazis aŭtobusa ekskurso al fama benediktana monaĥejo Pannonhalma. La vespermanĝon oni aranĝis en la restoracio "Zöldfa". La ĉeestantoj bone amuziĝis per cigana muziko.

Dimanĉe, la 7an de julio en la konferenca salono kolektiĝis la reprezentantoj de la landaj fervojistaj fakgrupoj por pritrakti la aktualajn problemojn de la faka movado. Inter aliaj oni decidis membrigi la Poŝtistan Fakon de HEA. (La Poŝtista Fako havanta du fakgrupojn ne plu deziras memstare funkcii kaj petis sian aliĝon al la fervojistoj).

Venontjare en urbo Sátoraljaujhely (norda parto de la lando) okazos la amika renkontiĝo. La lokaj organizantoj bone preparis la aranĝon: ĉiuj partoprenantoj ricevis saketon kun diversaj donacoj. Aperis konferenca libro, enhavante artikolojn pri la urbo kaj pri la loka movado. La Poŝto uzis porokazan stampon por la poŝtaj sendaĵoj.

Unuafoje en la historio de la renkontiĝoj la lokaj radioamatoroj ricevis permeson inter la kaj 7a de julio por funkciigi radiostacion sub voksigno HG 1 ESP. Ili faris pli ol 500 eterkontaktojn kun ĉiuj kontinentoj de la mondo. La amatoroj ricevis specialan konfirmkarton (QSL-karton).

D-ro Imre Ferenczy

Kio estas "Kurso '90" ?

Depost kelkaj jaroj funkcias por la fervoja pasaĝertrafiko la sistemo "Kurso '90", kiun starigis Germana Federacia Fervojo (DB). 17 eŭropaj fervojoj povas eluzi tiun sistemon. "Kurso '90" transprenas ĉiujn sidlokrezervadojn en Germanio krome por la fervojoj en Aŭstrio, Belgio, Hungario, Jugoslavio, Luksemburgo kaj Nederlando. En Germanio estas instalitaj pli ol 28 000 da terminaloj ligitaj rekte kun la komputila centro en Frankfurt (Main). 1800 da tiuj terminaloj troviĝas en biletel-donejoj de DB, pliaj 17.000 en fervojaj stacidomoj de Eŭropo kaj 9000 en vojaĝagentejoj. La ĉi lastaj estas terminaloj de la sistemo START de vojaĝagentejoj, en kiuj estas mendeblaj ankaŭ biletoj de la flugkompanio Deutsche Lufthansa (Germana Aerhansa) kaj servoj de la Turistika Unio Internacia (TUI). Per komputilo eblas mendi ankaŭ servojn de aliaj fervojoj, kiuj ne rekte estas ligitaj per la sistemo "Kurso '90". Nuntempe efektiviĝas kvin milionoj da servoj po semajno. Se en ekstrema kazo la centra komputilo estas detruata, kapablas transpreni la funkciojn rezerva centra komputilo post certa tempo.

En la nuna fazo la DB-terminaloj rezervigas lokojn en pasaĝervagonoj inkluzive kuŝ- kaj litvagonojn, eldonas biletojn en- kaj eksterlanden kaj informas pri horaroj kaj tarifoj. Projektita estas la universala terminalo, kiu eldonas ankaŭ biletojn por pramŝipoj kaj parkejoj kaj krome rezervas hotelĉambrojn. En posta fazo la fervojoj volas oferti per komputiloj siajn servojn ne nur en Eŭropo, sed ankaŭ tutmonde - kiel la flugkompanioj.

Kompil. el "Blickpunkt" 12/91 de Wilhelm Barnickel (D)

NEKROLOGO

La 5an de novembro 1991 neatendite forpasis nederlanda ekskolego kaj eksestrarano

Cornelis van 't Hoog

en la aĝo preskaŭ 70-jara.

Ekde 1957 li - por la multaj geamikoj: Kees - estis membro de FERN. En septembro 1958 li eniris ties estraron kiel dua kasisto; li fariĝis kasisto en 1962 kaj plenumis tiun funkcion ĝis 1990, do entute preskaŭ 32 jaroj.

Ankaŭ en IFEF-kongresoj Kees ne mankis. Ni memoras, ke li ankoraŭ ofte parolis pri sia unua IFEF-kongreso en Aarhus en 1958.

Ke li ripozu en paco.

FERN kaj IFEF

EL LA MONDO DE LA FERVOJOJ

La tria etapo por TEST

Kanada Nacia Fervoja Kompanio enkondukas en la tria etapo al la trafiko mezurkomplekson de la sistemo TEST, nomata TEST 3. La unuaj du etapoj de evoluo de la instalaĵo TEST estis destinitaj por taksi geometrian pozicion de la trako dum rapido ĝis 100 km/h. TEST 3, dokumentanta nuntempan staton de la evoluo, povas esti uzata por mezurado ĝis rapido 145 km/h. La ricevitaj informoj kaj registroj de la videokamero alvenas al datenbanko, alirebla pere de personaj komputiloj. La komplekso TEST 3 estas lokita en mezurvagono, ekipita ne nur per komputilo kaj aparataro, sed ankaŭ per pliaj teknikaj aranĝoj, ekzemple per elektra generatoro je povumo 40 kW. Specialaj kupeoj de tiu ĉi vagono kun pezo 90 tunoj estas destinitaj por personaro.

Provtrafikado de Talgo Pendolar

Hispanaj Naciaj Fervojoj RENFE provtrafikigis sur destinitaj por tiu celo laborejoj en Federacia Respubliko Germanio sian elektran unuon Talgo Pendolar. Provveturoj okazis en eksperimentaj laborejoj en Minden, sed ankaŭ sur fervojaj linioj, ekzemple sur la linio Bielefeld-Hamm je rapido 280 km/h kaj je rapido 160 km/h sur la linio Koblenz - Saarbrücken. Talgo Pendolar estas ekipita per sendependaj radoj kun senskuaj diskobremsoj kaj per aŭtomata kliniĝo de la vagonkesto laŭ radiuso de la traveturataj kurboj sur la fervoja linio. Tiu-ĉi elektra unuo signife rolos en la kadro de programo je pligrandigo de rapidecoj kaj ilia kunligo kun eŭropa normalŝpura fervoja reto por grandaj rapidecoj.

Eksa Sovetunio

La unua fervoja linio por trajnoj kun granda rapideco estos en la antaŭa Soveta Unio konstruata sur vojdirekto Centro - Sudo. Ĝi kunligos la urbon Moskvo kun Krimeo kaj Kaŭkazo. La trajnoj tie ĉi veturos per rapideco ĝis 350 km/h. Oni konstruos la linion kaj transdonos por ekspluatado en etapoj. Ĝis la jaro 1996 oni planas atingi la urbojn Simferopolo kaj Soĉo, en la jaro 1999 Kislovodsk.

Japanio

En parko de la japana Kojima oni malfermis la unuan muzeon de pontoj en la mondo. La vizitantoj povas spekti tie konstrumodelojn de la mondkonataj antikvaj, mezepokaj kaj nuntempaj pontoj. Ne mankas tie eĉ modelo de la nova superponto, kunliganta insulojn Honŝo kaj Ŝikoko.

Kompilis Jindřich Tomíšek