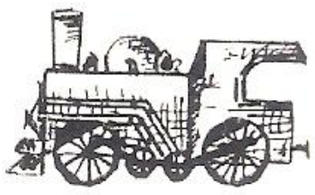
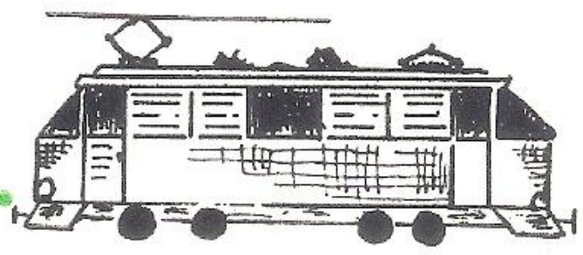
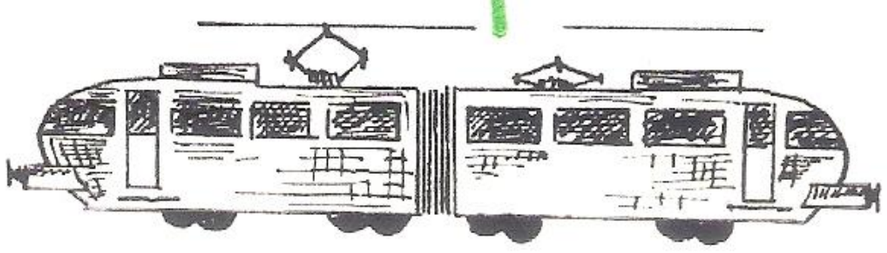
G.L. GINELLI

ITALA fervojisto

Organo
Associazione
Italiana
Ferrovieri
Esperantisti







IFEA

N-ro 3 - 4 kaj 5 Marto, Aprilo kaj Majo 1972-a 22-a Jaro

PRI LA 24-A KONGRESO DE I.F.E.F.

LUGANO (SVISLANDO) 6-a = 12-a de majo

Pli ol 600 fervojistoj ĉeestis la 24-an Kongreson de I.F.E.F. en Lugano, bela turisma centro kun belaj ĉirkaŭaĵoj, perlo de la Tiĉina Kantono. Malgraŭ tiu beleco kiu invitadis al la ekskursoj, la kongresaj laboroj ĉiam estis bone frekventataj, kaj malgraŭ Lugano estas turisma centro, do, bone alkutimiĝita al diverspecaj kongresoj, la nia vekis grandan intereson, ja pro la impona afiŝpropagando en la magazenoj, ja pro la radio kaj televido kiu plurfoje dissendis novaĵojn, intervjuojn, raportojn pri nia kongreso kaj pri ĝiaj diversaj programeroj.

La tuta kongreso disvolviĝis en "Padiglione CONZA", centra ejo, kun pluraj ĉambroj kaj salonoj taŭgaj por ĉiu momento de la kongreso.

Tie okazis la Solena Kongres-Inaŭguro kiu estis emoviigita pro la honorigo de la L.K.K.-ano S-ro Giovanni Sasselli, mortinta ok tagojn antaŭ la Kongres-komenco; dume la Fervojista Muzikistaro de Bellinzona ludis adiaŭan muzikon ĉiuj komprenis ke la plej digna maniero lin honorigi estus sukcesigi la kongreson al kies organizo li tiom da fortoj donadis.

Komencis poste la salutoj de la aŭtoritatoj, kiuj dum tiu inaŭgura ceremonio, uzis nur Esperanton, ĝin elparolante por la unua fojo.

Unue salutis kaj akceptis la kongresanojn la L.K.K.-Prezidanto S-ro Edo Tognini, sekvis la reprezentanto de ĝenerala direkcio de la ŝtataj federaciaj fervojoj D-ro Liechti, poste D-ro Laorca je la nomo de la Kantona Registaro kaj s-ro Rubbiani nome de la Svisaj Sindikatoj. Sekvis la salutvortoj de la reprezentantoj el la 18 landoj: Aŭstrio, Belgio, Britio, Bulgario, Danlando, Finnlando, Francio, Germanio, Hispanio, Hungario, Italio, Jugoslavio, Nederlando, Norvegio, Pollando, Svedio kaj Svislando; la delegito de Ĉeĥoslovakio alvenis tro malfrue, do mankis liaj salutvortoj, sed spirite li estis kun ni. Inĝ-ro Azzi salutis nome de U.E.A. kaj de F.E.I. (Itala Esperanto-Federacio), poste aliaj salutoj nome de S.A.T., de Aŭstria Esperanto-Federacio, de aŭtomobilistoj, poŝtistoj kaj blinduloj. Konkludis la I.F.E.F.-Prezidanto S-ro Giessner malfermante oficiale la Kongreson.

Post komuna tagmanĝo en la sama salono ni ekskursis, ŝipe, sur la Lugana Lago kaj vizitis tipan Tiĉinan vilaĝon: Marcote. La Fervojista Muzikistaro Bellinzona beligis tiun ŝipiradon per siaj arioj, kiujn ni pli bone ĝuis, vespere, dum la koncerto.

Lundon okazis la estrar- kaj fak-kunsidoj kies raportojn aŭdis kaj akceptis poste la Plenkunsido ĵaŭde. Konkludis tiun ĉi laborplenan tagon la kongresa balo, kiu daŭris ĝis frumatene.

La laboroj daŭris mardon matene, kaj posttagmeze ekskurso al Monte Generoso la plej grandioza vidpunkto de la regiono, sur la landlimo inter Italio kaj Svislando.

Krom tiu ĉi turisma, dum la kongreso, okazis aliaj du fakaj ekskursoj kies celo estis: la varstacio en Chiasso aŭ la ĉefriparejo S.F.F. en Bellinzona. La fakintereso de la kongresanaro estis vekita de tiuj vizitoj.

Alian belegan vesperon donacis al ni la Bulgaraj geaktoroj Belka Beleva, Anani Anev kaj Mihail Ĉobanov. Pinto kultura de la kongreso ĝi enhavis tri unuaktajn verkojn, de Ĉeĥov: "La Urso", de Kilti: "Kara Mensoganto" kaj

Ĵaŭde okazis la plenkunsido dum kiu estis unuanime akceptitaj la statuto kaj regularo. Ĉiuj estraranoj estis reelektitaj, Prezidanto J.Giessner (Germanio), Sekretariino E.Kruse (Germanio), Kasisto O.Walder (Svislando), Redaktoro P.J.Krogstie (Norvegio); W.van Leeuwen (Nederlando) anstataŭos la demisiitan Vicprezidanton G.Sredić (Jugoslavio). Fine oni transdonis al la Danaj Kolegoj la taskon organizi venontjare en Aarhus la 25-an Jubilean I.F.E.F.-Kongreson.

La Faka prelego okazis ĉe la "Scuola Tecnica Superiore" kaj temis pri la "Gothard-fervojo en konstruo kaj plukonstruo". Ĝi estis dividita en

..//oo

tri partoj: filmo-prelego-filmo. La unua filmo donis geologiajn, etnajn kaj klimatajn informojn pri la Gotard-regiono kaj teknikajn detalojn. La prelego rilatis precipe la politikajn kaj ekonomiajn kondiĉojn antaŭ kaj post la traborado de la Gotharda tunelo, ĝiajn konsekvencojn kaj anoncis novan pli longan tunelon. La dua filmo "Sekureco ĉe fervojoj" raportis pri la lukto kontraŭ la lavangoj. Poste oni projekciis filmon pri FIAT-aŭtomobilo kaj lumbildojn pri la venonta 25-a Jubilea IFEF-Kongreso en Aarhus.

La lastan vesperon, havis folkloran karakteron kun dancoj kaj kantoj, blovo de alpa korno kaj flagsvingado: per tiuj eroj oni montris la karakteron de la Tiĉina parto de Svislando. Akompanis la programon per siaj amuzaĵoj la prezentisto-sorĉisto Hans Hermann.

Vendrede tuttaga ekskurso al Luzerno. Post la unua parto de la vojaĝo, vagonare sur la interesa linio S.Gottardo, ni daŭris ŝipe sur la kvarkantona lago ĝis Luzerno kie ni ĉeestis spektaklon faman, interesan, esperante prezentatan en Planetario, kiu nin gvidis tra la steloj de la firmamento.

Post vizito al la nacia trafikmuzeo venis la tempo de la adiaŭo, kun la promeso revidi unu la alian venontjare en Danio.

Inĝ. Gianluigi GIMELLI

LA GOTHARD-FERVOJO - ESTIĜO KAJ KONSTRUADO

FAKPRELEGO PREZENTITA DUM LA 24-a KONGRESO DE I.F.E.F. EN LUGANO (SVISLANDO)

Verkis: Anton EGGERMANN, LUZERNO, S.B.B.
Tradukis, reviziis, prilaboris kaj resumis: Gernot RITTERSPACH FRANKFURTO, D.B., Otto WALDER, ROMANSHORN, S.B.B. kaj Willi BRANDENBURG, MÜNSTER, D.B.

R E S U M O

Pasaĝero ĝuanta la pejzaĝan belecon de Gothard-linio apenaŭ meditas pri la politika ŝarĝo, kiun ĝuste tiu ĉi alpotransverso donis al Svislando. Jam la konstruo de la nomdona kapelo dediĉita al Sankta Godehardus sur la supro de la montpasejo en la 12-a jarcento estis politika demonstracio, direktita kontraŭ la potencopretendoj de la romi-germana imperiestro Frederiko Barbarossa. Malrapida evoluo de mulvojo al grava trafikstrato daŭris, ĝis fervojaj inĝenieroj komencis novan eraon de transalpa transporto per funkciigo de la Gothard-Fervojo en la jaro 1882, utiligante tiun ĉi topografie plej ekonomian linion. La ekkonstruadon antaŭis jam de 1853 planadoj, intertraktoj kaj fine ratifikoj de ŝtatkontraktoj kun Italio kaj Germanio; potencpolitikaj pretendoj de eksterlando kaj ekonomiaj interesoj intersvisaj, bezonis ekvilibrigon. La Haaga Packontrakto aparte valorigis la neŭtralan pozicion de la Gothard-Fervojo dum la du mondmilitoj. La speciala situo de la Gothard-linio promesis samtempe al Svislando garantion pri ĝia neŭtraleco meze inter militantaj ŝtatoj kaj certigis al ĝia popolo relative bonan provizadon pri vivnecesaj objektoj.

Unu premison por la tiam revolucia tranĉo tra la alpoĉeno kreis la evoluo de la konstruteknikaj ebloj. En la jaro 1872 oni komencis topografie adapti tiun ĉi naturdevene favoran trafikvojon al la modernaj bezonoj. Krome granda nombro da tuneloj, viaduktoj kaj aliaj artverkoj ekonomie kontribuis al konstrua ŝanĝado de vertikalo al horizontalo.

La enkonduko de elektra trakcio ĉ. 1920 kaj plimultigo de bloksekcioj kun parte aŭtomataj instalaĵoj, ebligis pli densan trajnsinsekvon. Anstataŭ 20 potage en 1882, hodiaŭ pasas pli ol 200 trajnoj potage la Gothard-linion.

De post 1888 oni utiligis la eksterordinarajn cirkonstancojn de tiu ĉi linio al internaciaj bremsprovadoj, tiel esplorante la diversajn sistemojn por fiksi ankoraŭ hodiaŭ validajn normojn. Fakuloj opinias, ke bremssistemoj sukcese ekzamenitaj ĉi tie, taŭgas por ĉiuj montarlinioj en la tuta mondo.

Ankaŭ por testi diversajn reltipojn, internacia komisiono de spertuloj, trovis idealajn kondiĉojn sur la Gothard-linio.

Plukonstruado kaj modernigo de trakaro, stacioj kaj teknikaj instalaĵoj ne ĉesas ekde la unua funkciigo; kaj jam oni planadas laŭ supozata trafikvolumeno en 1990, projektante i.a. plivastigon de flanklinioj kaj ĉefe la 45,5 kilometrojn longan t.n. bazan tunelon, situontan 600 metrojn sub la unua Gothard-tunelo por sume ĉ. 1800 milionoj da svisaj frankoj.

TEKNIKAJ NOVAĴOJ EL ITALUJO

DEBUTIS ELEKTRA TRAJNO JE ŜANĜEBLA STATO. La nuntempa postulo pri ĉiam pli altaj rapidecoj renkontas seriozajn barojn, en la linioj de la italaj ŝtatfervojoj, pro tio, ke plej granda parto el la linioj mem prezentas kurbiĝojn, kaùzitajn de la neceso transpasi montojn kaj valojn. En Italujo, de, por plialtigi la rapidecojn de la trajnoj, oni ne nur celas plipotencigon de la lokomotivoj kaj plibonigon de la rulmaterialo, sed ankaù (kaj lastatempe, eĉ, precipe) oni klopodas iamaniere forigi la malhelpaĵojn kaùzitajn de la kurbiĝoj. Memkompreneble, la plej efika sistemo konsistus en la forigo de la kurbiĝoj, sed tio ne ĉiam estas ekonomie ebla aù konvena, ĉar tutevidente oni devus ofte krei tute novajn liniojn; tion oni estas farantaj, ekzemple, inter Romo kaj Florenco, kie oni konstruas nuntempe novan linion, almenaù unu sesonon pli mallongan ol la ekzistantan. Sed ĝenerale ne estas eble alfronti tiujn kolosajn elspezojn, kaj do oni devas klopodi solvi alimaniere la problemon.

Jam de kelkaj semajnoj komencis siajn prov-kurojn la unua eksperimenta ekzemplero de elektra trajno speciale projektita por altaj rapidecoj sur kurbaj linioj. La trajno konsistas el kvar vagonoj, je totala longeco de preskaù 104 metroj, kaj pezas 150 tunojn: du ekstremaj vagonoj kun aerodinamika formo, kie troviĝas la stirejoj, kaj du mezaj vagonoj kun 175 sidlokoj, star-trinkejo kaj kuirejo. La tuto havas klimatizitan aeron kun altega termo-izoliĝo; ankaù akustike la interno de la veturiloj havas tre efikan ŝirmadon.

La precipa teknika novaĵo, en tiu trajno, estas speciala pendola risortaro, aùtomate kaj laùgrade funkciigata, kiu kapablas kaùzi turniĝon de la vagono ĉirkaù laùlonga akso; tiu turniĝo, kiu tute ne influas la stabilecon de la radoj kaj de la pantografo (kiuj konservas sian pozicion kompare kun la trako kaj kun la elektra linio), permesos plialtigon de la rapidecoj en kurbiĝoj, ĝis 30 procentoj.

En la nov-tipa trajno la motoroj estas elaste pendantaj sub la pavimo de la veturilo, tiel ke la boĝioj, liberaj je motoroj, ĝuas pli altan stabilecon; aùtomata instalaĵo kunordigas la rapidecon de la motoroj, koneksaj en serio. La elektra kurento por la helpaj instalaĵoj (lumo, aer-klimatizado, akvo-varmigado, k.t.p.) devenos rekte el la elektra linio, pere de rotacianta elektro-konvertilo.

Apartan zorgon oni havis, en la nova trajno, por la bremsado; oni utiligas, unue, la tradician elektrodinamikan sistemon; due, mekanikan bremso-aparaton kun elektro-pneùmatika funkciigilo aganta per diskaro; sed la plej interesa estas la tria sistemo, nome elektro-magneta bremso-aparato aganta per metalaj glitiloj, kiuj rekte alkroĉas sin, por tiel diri, al la trako. Tiu ĉi lasta bremso-sistemo, kiu memevidente funkcios nur en la kazoj de danĝero, estas tute sendependa de la halteniĝaj kondiĉoj de la radoj.

PROJEKTO DE "C.E.E." POR NOVA FERVOJ-LINIO
R I M I N I = M U N K E N O JE 200 KILOMETROJ PO HORO

Ĉar la vojo estas grandparte ebena, la vagonaroj povos atingi altajn rapidecojn. La plano celas kunligi la Centron de Eùropo kun ĉiuj havenoj de Adriatika Maro.

---===oOo===---

La reprezentantoj de Marche, Friuli-Venezia Giulia kaj Veneto, ĉeestis la stud-kunvenon, starigita de Regiono Veneto, rilatantan la superan fervojon Rimini-Venezia-Munkeno. La grava kunveno okazis la 26-an de aprilo en la sidejo de la regiono-estraro en Palaco "Balbi" ĉe "Canal Grande" en Venezio.

La nova fervoj-linio komencos de Rimini en Italio; post Ravenna ĝi trairos la Provincon de Rovigo kaj precipe urbon Adria, por poste preterpasi la Provincojn de Venecio, Treviso, Belluno, atingi Brunico-n kaj, de tie, Munkenon.

Ĝi fariĝos novan fervojan vojon kiu, entenante longajn rektajn partojn kaj mildajn deklivojn, permesos al la vagonaroj vojaĝi ĝis 250 kilometroj po horo.

Jam la aparta inter-ministra komisiono por la reguliga plano de la fervojoj, juĝis necesa kaj urĝa la imponan fervojan verkon por malgrandigi la distancon inter niaj italaj havenoj kaj la centra Eŭropo.

Tiu ĉi iniciato estas oferata de Eŭropa Ekonomika Unuiĝo "C.E.E.", kiu, en la kadro de la komuna politiko de transportoj, estas programinta Eŭropan fervojan reton. En tiu ĉi verko oni aplikos la plej modernajn nociojn kaj rimedojn kaj oni antaŭvidas ke ĝi povos rezisti almenaŭ dum la venontaj tridek jaroj. La antaŭvidita elspezo de pli ol 800 miliardoj da liroj, estos disponigita de "C.E.E.". Sur tiu nova linio povos trafiki same, "containers"-vagonoj, aŭtomobiloj kaj aŭtoĉaroj.

La projekto helpas efektive, ĉiujn adriatikajn havenojn, Rimini, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, kiu restos malproksime de tiu fervoj-linio, estos kunligita al ĝi per speciala linio-branĉo kun sama karaktero, de Treviso al Trieste. Ĉiuj, tiamaniere, ricevos grandajn avantaĝojn de la nova fervoj-linio. Pro tio la Eŭropa Ekonomika Unuiĝo (C.E.E.) plurfoje substrekis ke ĉiu haveno devos egalrajte konkurenci kun la aliaj Eŭropaj havenoj sen tro amaso da ŝipoj samtempe.

La kunveno de Venezia celas prezenti al nacia publika opinio, al politikaj fortoj, al la industriistoj kaj al la maraj ekonomikiistoj, la gravecon de la iniciato, kiu influos ankaŭ la vigligon de la Suda Italio, antaŭvidante duan novan fervoj-linion kiu atingos Foggia kaj Reggio Calabria.

N I L E G I S

"MI ESTAS PELE'"- SPORTO KAJ ESPERANTO. Autobiografio de Pelé, portugallingve verkita. Esperantigis: Francisko ALMADA. Recenzis: G. GAMBERINI.

Mi akceptis la agrablan taskon legi kaj recenzi la plezurigan verkon "MI ESTAS PELE'". Autobiografio de Edson Arantes do Nascimento, simple mondkonata kiel Pelé, la granda sportisto brazilano, la "Reĝo de futbalo" kiu entuziasmigis popolamasojn en ĉiuj stadionoj de la mondo.

La verko, memskribita de Pelé portugallingve, estis tradukita en Esperanto de la brazilano Francisko Almada, samurbano de Pelé kaj lia amiko, poste lanĉita fare de "Kultura Kooperativo de Esperantistoj" de Brazilo, dum la 16-a Seminario de Esperanto okazinta en la urbo Kampos, de la 22-a ĝis la 25-a de julio 1971-a.

Tiu emociiga memorlibro havas duoblan celon: eternigi la memoron de la granda brazilana sportisto en la menso de ĉiu futbalisto, kaj samtempe enkonduki Esperanton en la sportajn rondojn.

La temo de tiu verko estas agrabla, la presado klara kaj ripozema, la eldono ne multekosta kvankam belaspekta. La esperantlingva traduko, en vera Zamenhofa stilo, estas facila kaj simpla, tiel ke oni povas disdoni la verkon eĉ al la novbakitaj esperantistoj.

I.F.E.A. kaj Bolonja Esperanto-Grupo, aĉetis tre volonte diversajn kopiojn de tiu ĉi libro por kontentigi la entuziasmon de la sportistoj kiuj entuziasmiĝas por pilkludo, sed, precipe, por kontentigi la amatorojn de Esperanto, ĉar ili povos trovi en tiu legado krom la amuzon, la manieron por perfektigi ilian konon pri lingvo internacia.

Giuseppina GAMBERINI

R I C C I O N E - "LA PERLA VERDE DELL'ADRIATICO". La Aŭtonoma Entrepreno pri Restado-Riccione (Azienda Autonoma di Soggiorno), eldonis buntan 20-paĝan broŝureton; ĝi estas plena de belegaj koloraj fotoj kun kvarpaĝa Esperanta teksto aldonita. Riccione kromnomita "La Verda Perlo de Adriatika Maro", jam de jaroj internacie konata, estas unu el la plej belaj plaĝoj de la mondo. Mendu senpage la broŝuron kaj kromajn informojn ĉe: AZIENDA AUTONOMA DI SOGGIORNO, I-47036 RICCIONE (Italio).

Urĝas: Nun vi devas aliĝi al FROSTAVALLEN (apud Malmö)-ŜVEDA SOMERA SEMAJNO. INTERNACIA KULTURARANĜO. Sub aŭspicio de U.E.A. 30 julio-6 aŭgusto 1972.