

Nova transportilo en Lausanne Radioprelego de D-ro Arthur Baur, SRI 91-019-B-2

Vi aŭdas prelegon de D-ro Arthur Baur.

Depost monatoj cirkulas en Lausanne nova pasaĝera transportilo, kiu markas novan etapon en urba trafiko. Efektive eĉ mankas vorto por ĝi, ĉar ĝi samtempe estas fervojo, tramo kaj metroo. Sed neniu el tiuj vortoj efektive estas tute konforma al ĝi. La Lozananaj elektis por ĝi la esprimon «*métro léger*». Tio signifas malpeza metroo.

Kiam mi sciigis antaŭ kelka tempo ke en Lausanne oni estas konstruanta novan tramlinion, mi fariĝis scivolema, ĉar mi ankoraŭ memoras ke en 1964 oni en Lausanne elŝiris la lastajn relojn por la tramo. Pro tio mi nun vojaĝis mem al Lausanne por konatiĝi kun tiu nova transportilo kaj prezenti ĝin al vi. Laŭ longeco temas pri modesta entrepreno. La linio mezuras nur 7,8 kilometrojn. Ĝi ligas la centron de la urbo kun antaŭurboj kaj kun du universitatoj. Tio klarigas ĝian nepran necesecon. Ĝia graveco sur nacia kaj eĉ internacia nivelo kuŝas en sia preskaŭ revolucia karaktero.

Antaŭ kelkaj jaroj la urbestroj de multaj urboj pensis, ke tramo apartenas al la pasinteco kaj ili komencis, malkonstrui siajn tramliniojn tute elŝirante ilin kaj anstataŭante ilin per aŭtobusoj kaj trolebusoj. Tiu tendenco eĉ speguliĝas en nia Plena Ilustrita Vortaro de Esperanto, ĉar tie ni trovas kiel ekzemplan frazon sub la frapvorto tramo, mi citas: “La tramoj progresive malaperas en la urboj ĉar ili pli ĝenas la trafikon ol la aŭtobusoj”. Fino de la citaĵo el PIV. En tri grandaj svisaj urboj oni tamen ne kredis tion, nome en Bern, Zürich, kaj Basel. Tie la tramoj ne nur estas konservitaj, sed oni eĉ plilongigis liniojn, modernigis la vagonojn kaj kreis sistemon de trafikdirektado per radio. Nome, la tramoj havas grandan avantaĝon, ĉar ili cirkulas laŭ fervoja leĝo. Pro tio ili ĉiam havas la prioritaton sur siaj reloj kontraŭe al la alia trafiko. Kiam la privataj aŭtoj kaj ankaŭ la publikaj aŭtobusoj ne plu povas moviĝi en la ŝtopitaj stratoj, la tramo elegante preterpasas ĉiujn. Mi observas tion ĉiutage. En Zürich ekzemple, la trafiko jam de longe estus kolapsinta sen la tramoj. Tamen ne estas idealo ke tramo kaj la cetera trafiko uzas la samajn stratojn kaj pro tio, kiam oni nun konstruas novan traman linion oni klopodas doni al ĝi propran vojon.

Lausanne pri kio mi estas parolanta, estas la ĉefurbo de la kanton Vaŭdo, france Vaud (‘Vo’). Ĝi havas 130'000 enloĝantojn, sed kun la ĉirkaŭantaj antaŭurboj estas 220'000. La urbo situas ĉe la dekliva bordo de la lago de Ĝenevo, kutime nomata Lemano. Mankas al ĝi ebenaj placoj kaj por la trafiko ĝi prezentas apartajn problemojn pro tio. La malapero de la tramo antaŭ 30 jaroj, kiel mi diris, ne plibonigis la cirkonstancojn. De kiam do prezentiĝis la neceseco krei novan transportilon por atingi la du nove konstruitajn universitatojn, oni konkludis post multaj studoj ke nur surrela transportilo povos solvi la problemon. Oni ankaŭ serĉis inspiron en eksterlando kaj trovis modelojn en Francujo en Nantes, Grenoble, Rouen, Strassbourg, kie oni ankaŭ revenis al la tramo. Kaj oni trovis modelon en Utrecht en Nederlando. Tie cetere, la ruliĝanta parto de ties nova linio estas konstruita en Svislando.

Kial oni do povus nomi la novan linion en Lausanne tramo? Jen, ĉar ĝi cirkulas nek sub nek super la tero, sed sur la sama nivelo kiel la stratoj. Ĝi eĉ tranĉas stratojn. Sed ĉi tiuj kruciĝoj estas sekurigitaj per bariloj aŭ alarmlampoj. Cetere jam montriĝis ke tio ne sufiĉas, okazis akcidentoj. Kial oni povus nomi ĝin metroo? Ĉar ek de la kajoj oni ebene, do sen ŝtupoj,

povas eniri la veturilojn. Ĉar ĝi veturas pli rapide ol tramo kaj ĉar ĝi tamen parte veturas sub la tero, nome duonan kilometron en la komenco kaj ankaŭ poste ankoraŭfoje kvaronan kilometron sub la tero. Oni eĉ povus nomi ĝin fervojo ĉar ĝi uzas la saman ŝpuron kiel la fervojoj kaj cirkulas laŭ signaloj. La fina eliro nomante tiun transportilon do estis métro léger, malpeza metroo. Eble iam oni trovos ankoraŭ pli bonan vorton.

La konstruado estis tre malfacila ĉar la linio unufoje superiras la federacian fervojon kaj dufoje ĝi superiras aŭtoŝoseon. La veturiloj dank al la fervoja ŝpuro de 1'435 centimetroj, do la normalo en Eŭropo, havas interne multan spacon. Ili estas 30 metrojn longaj, sed kutime oni kombinas du vagonojn tiel ke ekestas trajnoj de 60-metra longeco. Ili donas spacon por 470 pasaĝeroj, do estas multa. La maksimuma rapideco estas 80 kilometroj hore. Sed la granda nombro de stacioj, nome 15, kompreneble multe malaltigas la averaĝan rapidecon. Tiuj oftaj stacioj denove estus karakterizaĵo de tramo.

Apartaĵo de la linio estas ke ĝi estas nur unubraka. Tio necesigas grandan ekzakton en la horaro por ke ne unu trajno devas atendi alian. Kiel mi mem povis observi tiuj kruciĝoj okazas senĝene, sen tempoperdo, sed mi ja ne scias ĉu tio ĉiam estas tiel. La trajnoj cirkulas en intervaloj de 10 minutoj sed kiel mi volas aparte substreki ili faras tre malmulte da bruoj. La grandaj avantaĝoj de la nova trafikilo estas la rapideco. Por la tuta itinero la trajnoj bezonas 19 minutojn. La universitatoj mem estas nun en distanco de nur 10 minutoj ek de la centro de la urbo. La trajnoj pro tio estas 60 gis 70 % pli rapidaj ol la aŭtobusoj kiuj ĉiam devas venki la malfacilaĵojn sur la plenstopitaj stratoj. Pro tio la nova malpeza metroo, kiel mi nun diras ripete, signifas grandan progreson por la enloĝantoj de la okcidentaj kvartaloj kaj antaŭurboj. Sed aparte ili estas gravaj por la 15'000 studentoj de la Universitato kaj de la Federacia Teknika Altlernejo. Ambaŭ estas konstruitaj en la plej nova tempo unu apud la alia.

En nia proksima elsendo ni parolos ekzakte pri tiuj du novaj universitatoj. La nova linio kun la vagonoj en Laŭsanne kostis preskaŭ 200 milionoj da frankoj. Partoprenis en la financado Lausanne, la antaŭurboj, la kantono kaj la Federacio. Nun tie oni estas tiel kontentaj ke oni jam studas la kondiĉojn por pliaj samspecaj linioj en orienta direkto.

Vi aŭdis prelegon en Esperanto el Svislando. Ĝis reaŭdo!