# Internacia Fervojisto

Dumonata organo de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)
kaj fervojfaka revuo

ISSN 1397-4270

**2019.1**


**La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn**

# Karaj gelegantoj,

publikaj trafikrimedoj? Tramoj? Fervojoj? Ĉio malŝparo de impostmono! La ŝtato ne enmiksiĝu. Transporto estas privata afero. La estonto apartenos al la aŭtomobilo - pura kaj memkondukanta.

Pardonu, ĉu mi forgesis tion meti inter streketojn?

Ni ne elkovus ideojn kiel la ĵus cititajn. Ne konsiderante la tute pravajn riproĉojn pro mizera akurateco, tropleno, nekompreneblaj tarifoj ktp. ni estas konvinkitaj, ke ni laborante aŭ propagandante por la fervojo staras sur la ĝusta flanko – ekonomie, ekologie, socie.

Tamen ankaŭ pozicioj, kie ĉiuj argumentoj estas diskutitaj kaj kiuj ŝajne estas ĝenerala bazo de la publika opinio, ne estas sekura fundamento, se la racio migras en rubujon kaj la ventro decidas.

Ĵurnalistoj, politikistoj, lobiistoj, asocioj jen kaŝe jen malkaŝe influas la publikan opinion. Subite la klimato estas en plej bona ordo, veneno estas saniga, genotipaj ŝanĝoj estas senriskaj.

Se asocio nomanta sin „Usonanoj por Prospero" financata de konzernoj kaj individuoj gajnintaj miliardojn interalie en olea kaj asfalta industrio sukcesas preventi konstruon de tramlinio, ĉar ĝi kontraŭas la usonan revon pri individua libereco, tiam tio ne estas specifaĵo kiun ni povas kapskue flankenmeti.
„Decido laŭ ideologio, provoko de trafikaj obstrukcoj, neglekto de individuaj bezonoj aŭtomobilistaj kaj de komercistoj loĝantaj en la koncerna kvartalo" ankoraŭ estis la plej afablaj riproĉoj de la opozicio kontraŭ tramlinio inter *Alexanderplatz* kaj *Potsdamer Platz* en la centro de *Berlin*. Tio estas ekzemplo el Germanio.

La rekomendo prilumi la motivojn de tiuj kampanjoj ne estas vere nova, sed precipe en tempo de „alternativaj faktoj" kaj la modiĝanta taktiko superŝuti la veron per amasaj mensogoj ĝi restas des pli prava.

Amikajn salutojn

**Guido Brandenburg**

# Enhavo:

Karaj gelegantoj ..... 2
Enhavo, presindikoj ..... 3
La Verda Periodo ..... 4
Aliĝilo por la 71-a Internacia Fervojista Kongreso en Malago ..... 8
Tagordo de la komitatkunsido kadre de la 71-a IFK ..... 10
Tagordo de la FK-kunveno kadre de la 71-a IFK ..... 11
Propono por ŝanĝo de la Ĝenerala Regularo de IFEF ..... 11
Firma konekso inter Danio kaj Germanio – ĝisdatigo 2019 ..... 12
„Akvotrajno”? ..... 15
Eŭropaj Fervojoj ..... 18
D-ro Heinz Hoffmann ..... 19

Titolpaĝo: Du rapidtrajnoj atendantaj ekveturon en la ĉefstacio de Malago (foto: Glucke, WikiMedia), vd. paĝon 4

**Internacia Fervojisto**
Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)
Apero: Januaro, Marto, Majo, Julio, Septembro, Novembro
Redaktofino: La 10-a de la antaŭa monato

**Estraro de IFEF**
**Prezidantino:** Rodica Todor (Rumanio) rodica_todor@yahoo.com
**Sekretario:** Vito Tornillo (Italio) vitorni@virgilio.it
**Kasisto:** Laurent Vignaud (Francio) laurent.vignaud@free.fr
**Redaktoro:** Guido Brandenburg (Germanio) guido.brandenburg@t-online.de
**Gvidanto de la Faka Komisiono:** Jan Niemann (Danio) niemann@kabelmail.dk

**Membroj de la Redaktora Komisiono**
Lene Niemann (Danio), Jean Ripoche (Francio), István Gulyás (Hungario)

**Membroj de la Faka Komisiono**
Ladislav Kovář (Ĉeĥa Respubliko), N.N.

**Bank-Konto:**
**Nomo:** „Laurent Vignaud”
**IBAN:** FR33 20041 0 1011 0929 374Y 03237
**BIC:** PSSTFRPPNTE

**UEA-konto:** iffk-o

**Retejo**: www.ifef.net
**Facebook:** https://www.facebook.com/pages/IFEF-Internacia-Fervojista-Esperanto-Federacio/726039834155372

Pablo Picasso, fama filo de Malago, antaŭ sia naskiĝa domo observas la pasantojn.
(foto: Llecco, WikiMedia)

# La Verda Periodo

Brilas lia kalvaĵo pro la multaj turistaj manoj kiuj karesis ĝin. Pablo trankvile sidas sur la benko, observas la pasantojn kaj pripensas novajn motivojn. Eble vi havos rendevuon kun li en ne tro fora estonteco, ĉerande de la „*Plaza de la Merced*”, la „Placo de Graco” en Malago, la urbo gastigonta la 71-an Internacian Fervojistan Kongreson. La monumento de Pablo staras proksime de lia naskiĝdomo, kiu estas unu el la multaj muzeoj vizitindaj en la histoririĉa andaluzia havenurbo, loko de (interalie) la Internacia Fervojista Kongreso 2019. „Interalie” ĉar ĝi partatempe estos ankaŭ hispana kaj andaluza Esperanto-kongresoj.

Sed ni komencu je la komenco kaj ĉerpu el la informilo de niaj andaluzaj geamikoj:

La romia teatro de Malago (foto: Maksim_Abramov, WikiMedia)

Malago estas urbo kaj municipo de Hispanio, ĉefurbo de la samnoma provinco kaj komunumo de Andaluzio. Malago estas la sesa plej granda urbo de Hispanio kun 570006 enloĝantoj en la jaro 2017 kaj post Sevilo la dua de Andaluzio. Ĝi situas sur la okcidenta flanko de la Mediteraneo kaj ĉe la sudo de la iberia duoninsulo, proksimume 100 km oriente de la Ĝibraltara markolo.

La urbo kreskis centre de golfeto ĉirkaŭata de montaroj. Du riveroj, *Gvadalmedino* kaj *Gvadalhorce*, trafluadas ĝin en la Mediteraneon.

Fondita de la Fenicoj en la 8-a jarcento antaŭ Kristo, kio igas ĝin unu el la plej malnovaj urboj en Eŭropo, Malago fariĝis kartaga komunumo, poste romia municipo kun difinitaj urbaj rajtoj, rezidejo de maŭra dinastio, kvar fojojn ĉefurbo de aparta reĝlando, kiu estis rekonkerita de la krono de Kastilio en la jaro 1487.

Milita sorto, industria prospero, komerca sukceso, kulturaj atingoj dum la jarcentoj pravigis la blazonan sloganon „En minacata libereco la unua, plej nobla, plej fidela, plej gastama, plej bonfara kaj ĉiam kuraĝa urbo de Malago”.

La *Costa del Sol* (Marbordo de la Suno), simbolis la eksplodon de la turismo en la 1960-aj kaj 1970-aj jaroj. Malago nuntempe estas rimarkinda centro de amuzado, ekonomio kaj kulturo kaj grava komunika nodo ĉe la mediteranea marbordo.

Turistoj povas elekti inter komforto kaj ripozo sur unu el la dekkvin plaĝoj, inter ili „*El Palo*” kun siaj golfetoj la plej fama kaj „*La Malagueta*” la plej proksima al centro kaj krozŝipa haveno.

Aŭ ili preferas moviĝi kaj suprengrimpi al la ruino de *Gibralfaro*, la fortikaĵo el la maŭra tempo kaj tie admiras la rigardon sur la urbon kaj trans la maron al Afriko.

Arabeskoj en la Alcazaba-palaco (foto: paolotrabattoni, WikiMedia)

Aŭ ili estas kulture interesitaj kaj vizitas unu el la pli ol tridek muzeoj montrantaj skulptaĵojn kaj pentraĵojn el ĉiuj epokoj, arkeologiajn trovitaĵojn, vitrajn objektojn, aŭtomobilojn, muzikinstrumentojn, aviadilojn ...

Aŭ ili kiel amantoj de naturo admiras riĉan kolekton de tropikaj kaj subtropikaj plantoj en la botanik-historia ĝardeno aĝa 150 jarojn.

Ŝatantoj de arkitekturo trovas romian teatron konstruitan dum la regno de Aŭgusto, maŭran palacon el la 11-a jarcento, diversstilajn enurbajn palacojn kompare junajn – aŭ sobran kamentubon cent metrojn altan apud unu el la plaĝoj, kiu memorigas pri la industria pasinteco de la urbo.

Se ne atendus tiuj allogaĵoj kaj se ne venus la esperantistaj geamikoj, viziton en Malago valorus ankaŭ la specifa kuira tradicio ĝerminta en la najbareco de montoj kaj maro. Troveblas tie vasta oferto de fiŝoj, viando kaj legomoj. Danke al la subtropika klimato kreskas apartaj vegetaĵoj riĉigantaj ĉiun ajn menuon. Ekzemplo nur estu la avokadoj necesaj en multaj pladoj kaj salatoj. Fiŝoj kaj marfruktoj frititaj aŭ kuiritaj, ĉestrande servataj sardinoj, malvarmaj supoj kiel „*Ajoblanco*” (blanka ajlospicita pansupo kun oliva oleo kaj migdaloj), gado kun nudeloj, kolbasoj, „*Migas de la Sierra*” (kaĉigitaj paneroj spicitaj laŭ paŝtista maniero), ĉiuj komune

garantios, ke vi reportos pliajn kilogramojn al via hejmo ol vi estos havinta antaŭkongrese.

Malvarma supo Ajoblanco (foto: Popp le chien, WikiMedia)

Pensu pri la fakprelegoj, pensu pri fakaj kaj turismaj ekskursoj, pensu pri *Flamenco* kaj la cetera kultura programo, se vi ankoraŭ ne estas aliĝinta.

Kaj tiam vizitu la kongresan retpaĝon aŭ kopiu la aliĝilon el tiu ĉi IF-eldono kaj anoncu vian partoprenon.

Pablo Picasso atendas nin. Eble kvanto da stranguloj kun flagoj kaj kongresinsignoj okupantajn la urbon iniciatos la longe atendatan Verdan Periodon ...

(laŭ materialo de LKK)

**Guido Brandenburg**

## 71-a Internacia Fervojista Kongreso

**LKK- adreso:**
Andaluzia Esperanto-Unuiĝo
strato Ánfora, 6-5º D
29013-Malago (Hispanio)

Kongresa retpaĝo: https://esperanto-andalucia.info

# ALIĜILO

por la 71-a kongreso de IFEF
03-a ĝis 09-a de Majo 2019
Malago, Hispanio

Ĉiu partoprenanto bonvolu plenigi kaj sendi apartan aliĝilon al retadresoj:
ifef2019@esperanto-andalucia.info
marilo1950@hotmail.es

| Familia nomo | Persona nomo |
|---|---|
| | |

Adreso

Telefono: **Ret-adreso:**

IFEF-ano jes ne viro virino (forigu ne taŭgajn)

**Mi antaŭpagas jenan sumon : Eŭro**

Per: ĝiro IBAN: ES57 2038 9814 83 6000595212 SWIFT/BIC: CAHMESMM

| **Kongreskotizo en Eŭro** | **Ĝis 31.12.18** | **Poste** | Sumo |
|---|---|---|---|
| A) IFEF-membro | 60 | 80 | |
| B) IFEF-membro loĝanta en B-landoj laŭ UEA-difino; familiano; junulo ĝis 30 jaroj | 30 | 40 | |
| C) Ne IFEF-membro | 80 | 100 | |
| D) Familiano de ne IFEF-membro | 40 | 50 | |
| Ĉambro-perado po persono | 5 | 5 | |
| **V1:** Urbovizitado – **Malago** (piedire) | 3 | 3 | |
| **V2:** Urbovizitado – **Malago, Botanika ĝardeno**, per buso | 8 | 8 | |
| **D1:** Duontaga ekskurso: **Zafarraya**, kun faka vizito | 15 | 15 | |
| **D2:** Duontaga ekskurso: **Antequera** | 12 | 12 | |
| **T1:** Tuttaga ekskurso, kun tagmanĝo (pikniko): **Ronda** (*) | 25 | 25 | |
| **T2:** Tuttaga ekskurso, kun tagmanĝo (pikniko): **Kordovo** (*) | 30 | 30 | |
| **A1:** Tuttaga ekskurso, kun tagmanĝo (pikniko): **Granado** (*) | 42 | 42 | |
| Tranoktado, laŭ ĉambromendilo (minimume unu nokto) | | | |
| **Postkongreso: Norda Maroko** | unulita ĉ. | dulita ĉ. | |
| Vendredo, 10.05 Malaga-Algeciras-Ceuta-Tetuan | 255 | 225 | |
| Sabato, 11.05 Tetuan-Asilah-Tanger-Tetuan | | | |
| Dimanĉo, 12.05 Tetuan-Chaouen-Ceuta-Malaga | | | |

**Je aliĝo devas pagi: kongreskotizon, ĉambroperadon kaj tranoktadon laŭ elekto por minimume unu nokto.** (+50% postkongreso kaze de ĝia rezervo). **Signu la elektitajn servojn**

| | |
|---|---|
| Entute : | |
| Pagita kvanto : | |
| Restanta pago : | |

(*) Pikniko inkluzivita kaze de kompleta pensiono, alie devas esti aparte mendita.

# Ĉambro-mendilo

**Bonvolu skribi la nomo/jn de la kunloĝanto/jn, kaze de plurlita ĉambro; se ne, vi pagos la prezon por unulita ĉambro. LKK ne okupiĝas pri serĉi kunloĝanton.**

Mi loĝos kun: ________________________________________

La nombro de ĉambroj rezervitaj en la Dioceza Domo estas limigitaj, kaj post ĝia kompletiĝo ni ne povos akcepti pliajn mendojn.

La prezoj estas en Eŭro, por unu nokto kaj unu persono.

Mi mendas la jenajn noktojn (bonvolu signi). (** = nur matenmanĝo)

| Noktoj | 01/05 | 02/05 | 03/05 | 04/05 | 05/05 | 06/05 | 07/05 | 08/05 | 09/05 | 12/05 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| X | | | | | | | | | | ** |

| | | |
|---|---|---|
| **Malago – La Casa Diocesana (Domo Dioceza)** | | |
| **unulita ĉambro, kun matenmanĝo** | 34 € | |
| **unulita ĉambro, kun duona pensiono** | 42 € | |
| **unulita ĉambro, kun kompleta pensiono** | 53 € | |
| 1 lito en dulita ĉambro, kun matenmanĝo | 28 € | |
| 1 lito en dulita ĉambro, kun duonpensiono | 38 € | |
| 1 lito en dulita ĉambro, kun kompleta pensiono | 47 € | |
| Loĝado entute | | |

Pagmanieroj:
Internacia ĝiro en eŭroj al: Asociación Andaluza de Esperanto
Banko: BANKIA, C/Compositor Lehmberg Ruiz, 9; 29007 MALAGA-ESPAÑA
IBAN: ES57 2038 9814 83 6000595212 / SWIFT/BIC: CAHMESMM

## Ĝeneralaj instrukcioj

1. Sendu la pagon al la indikitaj banko-kontoj de la LKK. Oni traktos la aliĝon nur post alveno de la pago.
2. Se vi pagas por alia persono, kiu nepre devas sendi apartan aliĝilon, menciu precizajn informojn pri la koncerna persono: nomo, lando, kompleta adreso.
3. **Kongres-kotizo neniukaze estas repagebla.** La pagoj por la ceteraj servoj estas repageblaj post la depreno de 10% por administrado, kondiĉe ke LKK ricevos la **malmendon ĝis la 31-a de marto antaŭ kongreso.**
4. Post la ricevo de la koncerna pago, LKK konfirmos per **Konfirmilo** la akcepton de ĉiu aliĝilo, per indiko de via kongresa numero kaj de ĉiuj antaŭmenditaj kaj antaŭpagitaj servoj.
5. LKK havas la rajton ŝanĝi la prezojn pro alta inflacio aŭ se aliaj neantaŭvideblaj kondiĉoj postulos tion.

**Mi konfirmas, ke mi konsentas kun la ĝeneralaj instrukcioj presitaj en ĉi tiu aliĝilo kaj aparte deklaras, ke mi havas san- kaj akcident-asekuron por mia restadperiodo en Andaluzio, en Hispanio, dum la 71-a IFEF Kongreso kaj Postkongreso en Norda Maroko.**

Mi konsentas (ne konsentas), ke mia retadreso estu skribita en la kongresa libro (forigu ne taŭgan).

**Loko, dato:** **Subskribo:**

Paĝo 2/2

## TAGORDO DE LA KOMITATKUNSIDO
## dum la 71-a IFEF-kongreso en Malago (ES)

1. **Malfermo, konstato de la mandatoj**
2. **Ricevitaj telegramoj, leteroj**
   **Festparolado okaze de la 110-jariĝo de IFEF**
3. **Honorigo al la mortintoj**
4. **Estraranaj raportoj**
   - 4.1. Sekretario
   - 4.2. Redaktoro
   - 4.3. Kasisto
5. **Diskuto kasraporto-bilanco 2018/buĝeto 2020, kotizkonfirmo**
6. **Protokoloj IFK 2018 Vroclavo (PL)**
7. **Raporto de la ĉefkomitatano**
8. **Raportoj de la Faka Komisiono (FK)**
   - 8.1 Gvidanto
   - 8.2 Sekretario Fake Aplika Sekcio (FAS) Terminara Sekcio (TS)
9. **Raportoj de la komisiitoj**
   - 9.1 Komitatano „A” de IFEF ĉe UEA.
10. **Resumo de la jarraportoj 2018 el la landaj asocioj**
11. **Analizo pri la situacio kaj la estonto de IFEF**
12. **Kongresproponoj**
    - 12.1. Estrarelekto
13. **Rilatoj al aliaj organizoj:**
    - 13.1 UEA
    - 13.2 FISAIC
    - 13.3 SAT- ILEI - UMEA - ISAE - TAKE - IKEF
14. **Venontaj kongresoj**
    - 14.1 Konfirmo de la invito al la 72-a IFK en 2020
    - 14.2 Elekto de la lando por la 73-a IFK en 2021
    - 14.3 Diskuto pri pluaj eblecoj
15. **Raportoj de la laborgrupoj**
16. **Eventualaĵoj**
17. **Libera diskutado**

La sekretario
**Vito Tornillo**

**Tagordo por la kunveno de FK dum la 71-a IFEF-kongreso**

1. Bonvenigo kaj enkonduko fare de la gvidanto de Faka Komisiono
2. Elekto de gvidanto/sekretario de Terminara Sekcio aŭ aprobo de nova strukturo de Faka Komisiono - regularo
3. Raporto de la Fake Aplika Sekcio - sekretario
4. Raportoj pri faka laboro en unuopaj IFEF landaj asocioj
5. Fakaj programeroj dum la 71a IFK
6. Raporto pri estonto de la terminara (sekcia) laboro sub la nunaj kondiĉoj.
7. Raportoj de la kunlaborantoj de Terminara Sekcio (kaj landaj kaj individuaj).
8. Trakto de nocioj laŭ informoj en numeroj de ”Terminaraj Kurieroj”
9. Fakaj programoj dum la 104-a UK en Lahti
10. Novaj taskoj por la sekcioj
11. Eventualaĵoj (interalie korektado de la adreslisto)

La gvidanto de la Faka Komisiono
**Jan Niemann**

## Propono al la kongresa komitato 2019 pri ŝanĝoj en la Ĝenerala Regularo de IFEF

Pro la pasintjaraj ŝanĝoj ene de la Faka Komisiono, precipe la malsano kaj nun forpaso de Heinz Hoffmann, estas necese modifi la Ĝeneralan Regularon de IFEF. Jen mi en la nomo de FK prezentas jenan kongrespro-ponon por *Málaga*:

**Ĝenerala Regularo, Elektoj § 17 a)**
*Elekto de estraranoj, krom gvidanto de la faka komisiono, kies elekto kaj oficperiodo estas regulita laŭ indikoj en FR, por trijara oficperiodo okazas en jaroj kun nombro dividebla per 3 (tri). Reelekto eblas. …..*
(en ruĝa skribo: proponita aldono)

Klarigo:
Laŭ la Faka Regularo D (6) la gvidanto de la Faka Komisiono (kiu laŭ IV §16 de la Statuto estas proofica membro de la estraro) estu elektata en la jaro antaŭ la cetera estraro. Pro tio ne eblas preskribi en ĜR §17 a) de la Ĝenerala Regularo, ke la estraro (entute) estu elektata en jaroj *(entjere sen resto, red.)* divideblaj per tri.

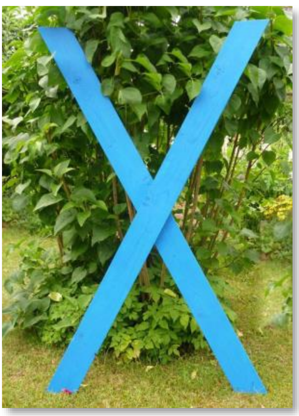
La gvidanto de la Faka Komisiono
**Jan Niemann**

## La ĉefa fakprelego dum IFK 2012 - la firma konekso inter Danio kaj Germanio: ĝisdatigo 2019

En Danio la laboro por prepari la firman konekson relative frue komenciĝis kaj kelkaj miris, ke sen subskribo de la germana flanko oni simple ekis. Sed en Danio ĉiam oni diris: La sola ebleco simple estas tunelo, la germanaj instancoj subskribos! Kaj cetere la nova trajnlinio Kopenhago-*Køge-Ringsted* estas bezonata (same kiel la nova ponto trans *Storstrømmen*) - ĉu firma konekso aŭ ne!
Ni klopodis dum la pasintaj jaroj de tempo al tempo ”nutri” vin per aktualaj informoj. Sed nun – la 28-an de Decembro 2018 venis vera novaĵo: La transportministerio de (germana federacia lando) *Schleswig-Holstein*

anoncis, ke la instanca aprobo de la tunelo trans *Femern Belt* estas preta por subskribo.

La projektentrepreno por tiu granda konstruprojekto laŭ la germanaj reguloj nun havas du semajnojn por trarigardi la aproban dokumenton, antaŭ ol ĝi estos subskribita. Dum tiu periodo povos okazi nur etaj, redakciaj ŝanĝoj. *Claus Dynesen*, projektdirektoro en *Femern A/S*, diris: ”Mi vere ĝojas kaj fieras, ke ni hodiaŭ atingis tiun signifan mejloŝtonon por la projekto. Estas rezulto de plurjara kunlaboro inter la implikitaj partioj en Danio kaj Germanio. La aprobo signifas, ke nun estas konsento inter la germanaj instancoj kaj *Femern A/S*, kiel ni konstruos la tunelon.” ”La aprobo” mem estas dokumento pli ol 1000-paĝa, verkita surbaze de la 14000-paĝa petskribo, kiun *Femern A/S* kaj *LBV Lübeck* faris kunlabore kun germanaj spertuloj. Depost la unua prezento aŭtune 2013 la petskribo trairis du grandajn aŭdiencajn rondojn en Germanio. Tial estas tre fortika kaj tralaborita petskribo, kiu anticipas lokajn interesojn, germanajn regulojn kaj leĝojn de la Eŭropa Unio pri i.a. medio kaj sekureco. ”La instanca aprobo decidas pri la postuloj kaj kondiĉoj, kiuj estu plenumitaj ne malplej rilate al medio, kiam *Femern A/S* faros konstrulaborojn sur la germana flanko. Nun ni analizos ĝisfunde la aprobon, kaj en la daŭro de la venonta printempo ni konkrete planos kiel realigi la projekton,” diras *Claus Dynesen*. Oni povas plendi pri la germana instanca aprobo ĉe la Federacia administra tribunalo en *Leipzig. Femern A/S* sin bone preparis por tio. Germana proceso havos grandan signifon por la komenciĝo de la grandaj konstrulaboroj sur la germana flanko.


Ne nur la pramistoj protestas: Blua kruco en ĝardeno estu demonstracio kontraŭ plia fervoja trafiko kaŭzota de la tunelo. (fonto: Markolsavantoj)

La ĉefa parto de la *Femern*-konstrulaboroj okazos sur la dana flanko ĉe *Rødbyhavn*, kie situos la granda fabriko kun aldona ’laborhaveno’ por produktado de la 70000-tunaj tunel-elementoj.

Alia flanko de la afero estas la ’kverelo’ inter *Femern A/S* kaj *Scandlines,* kiu okazas – ekde la komenco kaj verŝajne ĝis fino de la tunelkonstruo.

Oni povas miri, ke grandaj entreprenoj, kiuj uzas tiom da mono de la impostpagantoj (ni!), havas tempon tiel infanece primoki sin reciproke …
*Scandlines* dum la tuta periodo opinias, ke la konkurenco estas maljusta, ke la tunelo estis ’jam antaŭe decidita’. En la pramŝipoj oni ofertas faldfoliojn, kiuj rakontas pri la avantaĝoj de pramŝip-trafiko.
Antaŭ nelonge *Femern A/S* eldonis broŝuron pri la tunelo, en kiu oni skribas i.a., ke la tunelo estos mafermita tagnokte kaj dum la tuta jaro, oni ne bezonas rezervi lokon por iri tra la tunelo kaj la tunelo estos trairebla sendepende de la vetero. Samtempe *Femern A/S* produktis tabulludon por infanoj, kiu respegulas vojaĝon inter Danio kaj Germanio. Se oni ‘preterpasas’ *Rødby-Puttgarden*, la trairo (subkomprenita la tunelo) estas nur unu paŝo. Se oni hazarde haltas ĉe *Rødby* aŭ *Puttgarden*, oni devas atendi ”tri vicojn por iri en la pramŝipon”.
*Scandlines* plendis antaŭ la juĝejo, kiu en Danio traktas konfliktojn en la martrafika kaj komerca fakoj (*Sø- og Handelsretten*) rilatante al la surmerkatiga leĝo, ke *Femern A/S* insinuas, ke la pramŝipoj ne veturas tage kaj nokte kaj ne ĉiutage, ke oni devas rezervi lokon por iri per la pramŝipo, ke ofte necesas interrompi pramŝiptrafikon pro vetero (okazas ne-ĉiujare) kaj ke la pramŝipo estas malrapida. Komence de januaro la juĝejo faris sian decidon, ke la surmerkatiga leĝo ne aplikeblas en tiu kazo. Aliflanke tamen la juĝejo esprimas, ke la informoj de *Femern A/S* ‘baziĝas je evidente malĝustaj faktoj’.
La direktoro de *Scandlines* ĝojas, ke la juĝejo pravigas lian entreprenon, sed kompreneble malĝojas, ke ne eblis havi verdikton ...
… kaj TUJ post tio *Scandlines* lanĉis novan retpaĝaron kun la titolo ’Dum ni atendas’ … la frontpaĝo montras viron, kiu sidas en ĝardena seĝo ĉe la marbordo kaj volas esti la unua por trairi la tunelon. Du ŝildoj rakontas:

---

**La tunelo malfermiĝos post 82.993 horoj.**
**Ni foriros post unu minuto.**
(17/1-2019 je horo 21.45, kaj oni daŭre kalkulas)

---

La reciproka mokado daŭras …

Klarigoj:
*Femern A/S*: La projekt-entrepreno fondita por konstruo de la firma konekso
*LBV Lübeck*: Landa administra instanco por vojkonstruado kaj trafiko *Lübeck*
*Scandlines*: Entrepreno, kiu pramŝipveturas i.a. inter *Rødby* kaj *Puttgarden*

Fontoj:
https://femern.com, *Helsingør Dagblad* 9/1-2019, *Søfart,* 14/1-2019

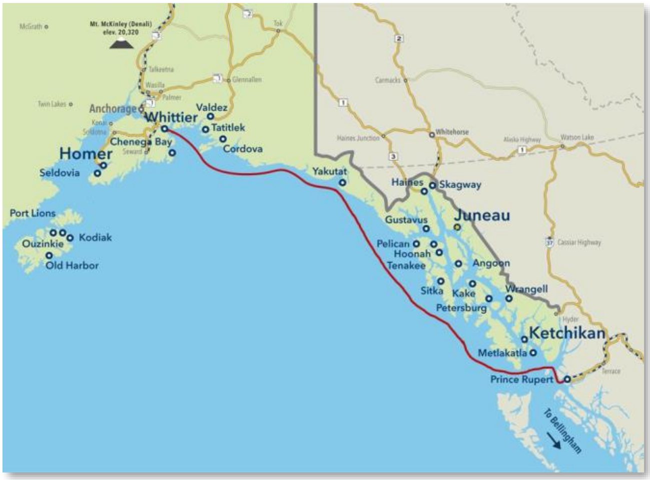
**DEFA**

Per Kanada Nacia Fervojo al Alasko (foto: Foss Maritime)

## „Akvotrajno“?

La titolo aspektas strange, sed tiu trajno vere ekzistas. Ĝi estas unika solvo de transportproblemo inter du fervojstacioj, inter kiuj ne ekzistas trakoj. Oficiala nomo de la kompanio, kiu uzas prezentatan sistemon estas

*Canadian National Aquatrain* (Kanada Nacia Akvotrajno). Ĝi ofertas siajn servojn jam multajn jarojn por transportado de varoj inter la kontinenta fervojreto de norda Ameriko kaj la fervojreto en Alasko, kiu apartenas al Usono. Inter ambaŭ fervojsistemoj troviĝas netraireblaj montaroj, glaciejoj, insuloj, golfoj kaj markoloj, kiuj malebligas konstrui fervojlinion. La lasta fervojstacio en kiu koncentriĝas varoj el norda Ameriko, destinitaj por transporto al Alasko estas *Terrace*. De ĉi tie kondukas 138 km longa fervojlinio al finstacio *Prince Rupert* sur insulo *Kaien Island* (Brita Kolumbio, Kanado), kie troviĝas trakaro kun ramplo por surbarĝigi fervojajn vagonojn. Pri la evoluigo de la urbo *Prince Rupert* meritiĝis prezidanto de la kompanio *Grand Trunk Railway* sinjoro *Charles Melville Hays,* kiu komence de la pasinta jarcento havis aŭdacajn planojn konstrui tie gravan transportnodon, ĉefe pro konvenaj geografiaj kaj klimataj kondiĉoj – la golfo estas sufiĉe profunda eĉ por grandaj marŝipoj kaj la ĉirkaŭa maro vintre ne frostiĝas. Li mem ne sukcesis realigi siajn ideojn, ĉar li dronis dum la katastrofo de *Titanic.* Tamen dank' al liaj posteuloj *Prince Rupert* avancis al grava vojkruco por fervoja, mara kaj aviadila transporto en norda Ameriko. El ĝia haveno ekkondukas marvojo norden al Alasko, kiun uzas ankaŭ la menciita akvotrajno.




De Prince Rupert al Whittier - 1400 km tra la alaska golfo
(mapo: Foss Maritime)

La kompilo de la vagonaro komenciĝas jam en *Terrace.* Alvenantaj vagonoj estas zorge vicigataj laŭ pezo kaj longeco. Manovristoj devas ankaŭ konsideri ĉu en vagono estas danĝeraj varoj, ĉar tiuj vagonoj ne povas stari proksime unu al la alia. Kiam la trajno estas kompleta, ĝi ekveturas al la haveno de *Prince Rupert* en distanco de 138 km sur fervojlinio vin-

diĝanta laŭ la bordo de la rivero *Skeena.* En finstacio *Prince Rupert* la vagonaro atendas konvenan tajdon, kiu helpas egalniveligon de surtera ramplo kaj ferdeko de la barĝo. La ramplo mem ebligas egaligi nur malgrandan altodiferencon. Por rapida kaj sekura ŝarĝado estas necese, ke ambaŭ flankoj estu laŭeble en sama nivelo. La barĝo mem disponas sur sia ferdeko pri ok trakoj, kiuj sur la unusola ŝarĝflanko kuniĝas al ses trakoj. Ĉar sur la ramplo estas nur tri trakoj, dum ŝarĝado de vagonoj necesas atenti certan sinsekvon. Unue oni okupas la trakojn sur unu flanko de la barĝo, poste oni devas levi ramplon kaj movi la barĝon flanken por konekti ramplon kun restantaj trakoj sur la ferdeko. Kiam ĉiuj vagonoj estas sur sia loko, venas skipo de laboristoj, kiuj ĉiun vagonon fiksas al la reloj sur ferdeko. Interne de la barĝo, laŭlonge de ambaŭ flankoj, estas tri grandaj niveligaj akvujoj, per kiuj oni povas pezekvilibrigi ŝarĝon, kio estas grava por la sekureco dum veturo. La tuta manipulado daŭras kelkajn horojn, ĝis kiam estas ĉio preparita por ekveturo. Kapacito de la barĝo estas 35 ĝis 53 vagonoj, plena ĝi pezas ĉirkaŭ 12 mil tunojn kaj ĝia longeco estas 120 metroj.

Baleto por trenŝipo kaj lokomotivo: Ranĝi la vagonojn sur la barĝon postulas precizan kunlaboron en la skipo.
(foto: Jim Thorne, Flickr)

Ĉar la barĝo ne havas propran motoron, ĉiu movo estas realigata per akompana trenŝipo. Ĝi nomiĝas *Justine Foss*, estas 36 metrojn longa kaj 10 metrojn larĝa kaj disponas pri motoro 4300 ĉevalpovojn forta. Tiun forton ĝi bezonas, ĉar ĝi devas tiri la akvotrajnan barĝon tra markoloj proksime de *Prince Rupert* kaj poste trans la Alaska Golfo ĝis la haveno en *Whittier*. La vetero en tiu ĉi parto de oceano estas ofte ŝtorma kaj danĝera. La tuta 1400 km longa vojo trans la golfo daŭras 3 ĝis 5 tagojn laŭ veterkondiĉoj kaj ĝi okazas ĉiun 18-an tagon. La trenŝipa skipo

nombras 8 personojn inkluzive kapitanon. Ili deĵoras 60 tagojn post kiuj sekvas 60-taga libertempo. La kapitano devas esti sperta maristo, ĉar la trenata barĝo estas granda, peza kaj malfacile manipulebla. Survoje ambaŭ akvoveturilojn interligas forta ŝtala braso kun ĉeno fiksita sur la barĝo. La longo de la braso estas 480 ĝis 550 metroj, tiu de la ĉeno 120 metroj. Ĉi tiu kombino de trenrimedoj havas specialan celon – ĝi funkcias kiel risorto pro tio, ke ilia propra pezo – precipe la pezo de la ĉeno - formas el ili t.n. ĉenlinion. Tio certigas, ke la treniloj neniam povas streĉiĝi. Se tio okazus, povus veni granda ondo kaj disŝiri la brason.
La finstacio en la haveno *Whittier* estas ekipita per simila ramplo kiel en la elira stacio. Manipuli la barĝon tie estas same pena kiel dum ŝarĝado – unue necesas singarde proksimigi la barĝon al ramplo, malfiksi vagonojn, ŝovi ilin sur la ĉebordajn trakojn kaj alporti la vagonojn por revojaĝo. Poste la barĝo povas reveni al *Prince Rupert* kaj transdoni la alvenintajn vagonojn al la reto de *Alaska Railroad* (Alaska fervojo) kie la varoj pluvojaĝas al la klientoj.

(laŭ Vikipedio kaj filmo Megatrains)

**Ladislav Kovář**

---

## Eŭropaj Fervojoj

Nun, post kiam IFEF, ĈeFEA kaj la Jan Perner Transportfakultato de la Universitato Pardubice estas subskribintaj la kontrakton pri reciproka kunlaboro, necesas plenumi ĝin en praktiko. La 26-an de Februaro kelkaj el niaj fervojistaj fakuloj nome de IFEF en Pardubice prelegos en kadro de seminario „Eŭropaj Fervojoj“. La celo estas prezenti temojn el aliaj landoj kaj entreprenoj kaj – kompreneble – pruvi la utilon de Esperanto kiel fervoja faklingvo. La studentoj ricevos tradukojn en la ĉeĥa lingvo, kiujn dankinde estos farintaj la eminentuloj de ĈeFEA.
Ni estas scivolaj pri la intereso, kiun elvokos tiu ĝis nun unika projekto.

**Guido Brandenburg**

Se la solvo ankoraŭ ne estas perfekta, necesas serĉi pli taŭgan.
Heinz diskutas sian ideon kun Jaroslav.

## D-ro Heinz Hoffmann

La invito en la terminologian rondon somere en la jaro 2013 estis malgrandioza: Heinz koncize resumis la propran vivon kiel fervojisto ĉe DR - la fervojo de GDR - kaj tuj enkondukis en rolon kaj funkcion de la grupo en UIC, menciis meritojn de Ritterpach, Hartig kaj aliaj eminentuloj, parolis pri la agnosko de la organizaĵo kaj la pozicio de Esperanto atingita kaj la pli ol dek unu mil nocioj enigitaj en RailLexic. Lia propra kontribuo aperis nur marĝene. Nur iom post iom dum la sekvaj jaroj, spertante lian enorman diligenton kaj kompetentecon, mi komprenis taksi ĝin.

Dum rondvojaĝo tra orienta Germanio en somero 2014 mia edzino kaj mi vizitis lin kaj Christa, en la malgranda loĝejo inter la vitoj super Radebeul. Ni sidigis nin antaŭ la kurtenkaŝita bretaro kaj Heinz per longaj krajonskribitaj listoj sur dorsflanke utiligitaj presaĵpaperoj demonstris sian labormanieron: Ĉiun nocion, ĉiun terminon, ĉiun difinon senrutine pri-

lumi, pacience kompari, prijuĝi, cerbumi pri alternativoj ĉerpante el sia profunda scio pri lingvoj same kiel pri teknikaj detaloj kaj tiam submetiĝi al decido de la teamo. Dum la migroekskurso tra la najbara montaro la sekvan tagon, detaleme dokumentitan sur dek kvadratcentimetrojn granda slipo, li serioze, fiere sed modeste klarigis al ni ĉiun ŝtonon, ĉiun planton apud la vojo kaj ĉiun kreston ĉe la horizonto kaj - utiliginte plej diversajn trafikilojn - ekzakte laŭ la plano kondukis nin al nia elirpunkto.
Survoje Heinz estis rakontinta pri sia vivo, pri militmortigita patro, amo al muziko, naturo, migrado, pri la inklino al lingvoj kaj la eltrovo de Esperanto, pri la fascino de la fervojo kiu kaptis lin jam kiel infano en la tiama etŝpura „pionira“ fervojo en Dresden. Dekkvar-jara li komencis la laboron en la funkcia servo ĉe la „granda“ fervojo. Edziĝinte kaj patriĝinte li komencis inĝeniersciencan telestudon, 1979 ŝanĝis laborlokon de fervojo al la Trafika Altlernejo Dresden kaj plustudinte tie 1986 doktoriĝis. La nuligon de la Trafika Altlernejo 1992 sekvis laboro en inĝeniera buroo, kvalifikaj kursoj kaj ŝtupa retiriĝo el la salajrita laboro – por Heinz okazo des pli investi en la pluevoluigon de nia komuna lingvo Esperanto ...
Revoje al nia hejmo mi kunprenis profundan respekton kaj la deziron plue profiti de liaj nur supraĵe viditaj konoj kaj spertoj. Tamen, ne konsiderante la korespondojn en la terminara komisiono, por tio ne troviĝis multaj okazoj.
Dum dua vizito en Radebeul Heinz jam estis en hospitalo, malforta kaj atendanta spacon en flegejo. Apopleksio estis rabinta lian memorkapablon, la trezoron el kiu li dumvive ĉerpis ideojn kaj iniciatemon. Ĝi lasis al li la nepran deziron ion fari, sed samtempe forprenis la kapablon kaj trudis la konscion pri la senelireco de la situacio.
Christa faris ĉion eblan por helpo kaj apogo. Tamen neŝanĝeble la tragika evoluo kulminis en lia morto en hospitalo.
La familio perdis sian akson, patron, edzon, avon. Ni esperantistoj perdis karakteron, amikon, motoron. IFEF perdis honoran membron.

Ni kondolencas al la postlasitoj kaj restas tristaj kaj sobraj.

**Guido Brandenburg**