

# Internacia Fervojisto

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



## 2019.5

La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn



## Ĉeĥaj Fervojtagoj 2019

## Estimataj gelegantoj

Malantaŭ ni estas iam varmega, iam pluvega kaj iam ŝtorma somero, kiun spertis preskaŭ ĉiuj mondpartoj. Fakto estas, ke la vetero ŝanĝiĝas. El mia juneco mi rememoras, ke dumvintre estis frostaj tagoj ĝis  $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$  (dank'al tio ni havis „karbolibertempon” en lernejo) aŭ neĝis ke ni povis skiadi en ĝardeno, dumsomere estis ankaŭ tropikaj tagoj ĉirkaŭ  $+30\text{ }^{\circ}\text{C}$ , sed ankaŭ pluvemaj tagoj, grumblante, ke ekz. dum du semajnoj estis malvarme kaj ofte pluvis – almenaŭ kreskis fungoj en arbaroj. Nun mi parolis pri vetero en Mezeŭropo. Sed nuntempe rigardante televidnovaĵojn kun katastrofaj raportaĵoj el la mondo estas evidente, ke io okazas. Multaj sciencistoj pri tio skribas kaj avertas homaron por fari ion pri la afero. Ankaŭ nia eksprezidento Klaus nun silentas, kvankam dum „sia epoko” li ofte pikmokis la seriozajn klimatrakontojn, ke tio estas nur afero de kelkaj naturprotektantoj. (Ĝusmomente mi ne povas rezigni ankoraŭ pri alia lia eldiro: „Esperanto estas morta lingvo”, kiu siatempe kolerigis ĉiujn esperantistojn. Sed vidu, prezidentoj foriras kaj Esperanto restas.)

Sed mi revenu al la klimato. El historio estas konate, ke la klimato sur Tero ŝanĝiĝis dum relative multjaraj periodoj de malvarmaj epokoj al varmaj. Demando estas, ĉu nuntempaj ŝanĝoj estas la samaj periodaj ŝanĝoj, kiuj estas konataj el pasinteco kaj ĉu iliaj konsekvencoj por homaro havos katastrofajn dimensiojn.

Ni restu optimistoj kaj strebu per niaj propraj unuopaj fortoj ne malbonigi la situacion.



Via redaktoro

**Enhavo:**

Estimataj gelegantoj .....	90
Enhavo .....	91
Triopa Kongreso, Kultura programo .....	92
Ekskursoj .....	95
Postkongreso .....	97
Grandrapidaj fervojlinioj antaŭenigas .....	98
„Fenestro al la mondo“ 72-a IFK .....	101
104-a UK Lahtio .....	102
Czech Raildays .....	102
Poŝtarta alvoko .....	103
Esperanto-stacio .....	103
Transsiberia Fervojo .....	104
Agado de Landaj Asocioj .....	111
Amuza anguleto .....	112
Titolpaĝo: Lokomotivo EFFISHUNTER 1000 en foiro <i>Ostrava</i>	

**Internacia Fervojisto**

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

Apero: Januaro, Marto, Majo, Julio, Septembro, Novembro

Redaktofino: La 10-a de la antaŭa monato

**Estraro de IFEFF**

**Prezidantino:** Rodica Todor (Rumanio) rodica\_todor@yahoo.com

**Sekretario:** Vito Tornillo (Italio) vitorni@virgilio.it

**Kasisto:** Laurent Vignaud (Francio) laurent@ifef.net

**Redaktoro:** Ladislav Kovář (Ĉeĥa Respubliko) kovar.lad@email.cz

**Gvidanto de la Faka Komisiono:** Jan Niemann (Danio) niemann@kabelmail.dk

**Membroj de la Redaktora Komisiono**

Lene Niemann (Danio), Guido Brandenburg (Germanio), István Gulyás (Hungario), Zlatko Hinšt (Kroatio), Laurent Vignaud (Francio)

**Membroj de la Faka Komisiono**

Guido Brandenburg (Germanio)

Ladislav Kovář (Ĉeĥa Respubliko)

**Bank-Konto:**

**Nomo:** „Laurent Vignaud“

**IBAN:** FR3320041010110929374Y03237

**BIC:** PSSTFRPPNTE

**UEA-konto:** iffk-o

**Reĵejo:** www.ifef.net

**Facebook:** <https://www.facebook.com/pages/IFEFF-Internacia-Fervojista-Esperanto-Federacio/726039834155372>



71a IFEF-Kongreso, 78a Hispana E-Kongreso, 21a Andaluzia E-Kongreso

## Triopa kongreso 1.5. – 9.5.2019, Malago, Hispanio, daŭrigo

### Kultura programo

En pasinta numero de la Internacia Fervojisto vi povis legi pri dumkongresa labora programo. Nun ni revenu al akompana programo, kiu estis ankaŭ riĉa kaj interesa. Ni rememoru almenaŭ kelkajn, ĉar fakte ne estis eble partopreni ĉiujn prezentaĵojn. Ĉar la kongreso okazis en



Danco "Malagueña"

Andaluzia regiono, ni kelkfoje ĝuis kantojn kaj dancojn el ĉi tiu ĉarma lando. La unua okazo troveblis tuj komence de la kongresoj dum vespera programo la 2-an de Majo kun titolo "Arto kaj andaluzia etoso", kiun preparis Pedro CARRILLO kaj lia teamo. Dum ĝi estis prezentita originala danco flamenko kaj ĝia loka varianto "Malagueña" (ĝin estis eble vidi ankaŭ surstrate dum sabata

antaŭvespero sur la placo apud haveno). Krom la dancoj estis prezentitaj ankaŭ operaj kantoj de bonegaj kantistinoj.

Kulturaj programeroj okazis ĉiuvespere dum la kongreso. Tuj dum la venonta vespero, la 3-an de Majo, okazis koncerto de kordorkestro "Concerto Málaga", sub gvidado de Juan Pablo GAMARRO. La ensemblo estas konata ne nur en Hispanio sed en multaj eŭropaj landoj, eĉ en Usono. En ilia repertuaro estis komponaĵoj de famaj komponistoj – Martín y Soler – "Malofta afero (Uverturo) 1786, George Frederick

Händel – Koncerto en sol-maĵora 1739, Joaquín Turina – La preĝo de la Toreadoro 1925, Georg Philipp Telemann – Burlesko de Don Kiĥoto 1716, Francisco Tárrega – Memoraĵoj de la Alhambro 1896 kaj Joaquim Malats – Hispanaj Impresoj 1896. La orkestro estis fondita jam en la jaro



Koncerto Málaga

1996 kaj dediĉas sin al protekto kaj disvastigo de muziko inspirita en Hispanio ek de la fino de 17-a jarcento ĝis nuntempe. Sidejo de la ensemblo estas en Malago kaj ĝi kunlaboras kun Ministerio de Kulturo, Komisiono de Kulturo de Eŭropa Unio, Eŭropa Konsilio de Muziko kaj aliaj. Fine de la koncerto la muzikistoj estis honorigitaj per aplaŭdego. La saman vesperon prezentis sin ankoraŭ nederlanda duopo “Kajto” – Nanne KALMA kaj Ankie van der MEER. Ilia repertuaro estis kontrasta rilate al antaŭa koncerto de ĉambro-muziko, sed bone kompletigis vesperan programon. Temoj de iliaj kantoj ĉerpas el ĉiutaga vivo, iam ŝercaj iam seriozaj. Grave estis, ke ili bone amuzis la publikon. Ilia populara kanto “La Universala Arbo” estis entuziasme akceptita de la partoprenantoj.



Duopo Kajto



Grazia BARBONI dum koncerto

La regulaj partoprenantoj de IFEF-kongresoj estis ankaŭ en Malago feliĉigataj de itala kantistino kaj muzikistino María Grazia BARBONI. Ŝia interpretado de kanzonoj kun akompano per gitarludo estis denove kortuŝa. La publiko senspire aŭskultis konatajn kantojn de Edith Piaf, Fabrizio De André, Joan Baez, John Lennon kaj aliaj. Kelkajn kantojn ŝi prezentis en Esperanto, kvankam ŝi ne praktikas ĝin. Ŝia partopreno en fervojistaj-esperantaj

kongresoj pliriĉigas artajn programerojn de la eventoj kaj estas ĉiam honorigita per longa kaj sincera aplaŭdo.

La altkvalitaj kulturaj programeroj de la triopa kongreso daŭris per koncerto de hispana artistino kaj kantistino Rocío ALBA aktivanta en Malago. Ŝi estas konata ne nur en Hispanio pro prezentado de koploj (hispanaj kantetoj) kaj muzika stilo kun flamenka melodio. Dum sia aktiva prezentado ŝi eldonis jam sep albumojn. Ŝi eminente prezentas hispanan kulturon kaj muzikon kun akompano de sia gitaristo. Dum ilia vespera programo la aŭskultantoj sentis vere tipan hispanan atmosferon.



Rocío ALBA

En priskribo de kulturaj eventoj dumkongresaj ne estas eble prezenti ĉiujn, same kiel prelegojn. Almenaŭ ni rememorigu vesperajn programojn de Saša PILIPOVIĆ, Miguel Fernández kaj aliajn.

## Ekskursoj

### Málaga

En la programo de la Triopa Kongreso estis envicigitaj multaj interesaj ekskursoj. Jen kelkaj el ili: La unua estis promeno tra la urbo Malago kun akompano de ĉiĉerono, kiu rakontis pri riĉa historio de la urbo, pri ĝiaj interesaĵoj, elstaraj konstruaĵoj, lokaj kutimoj ktp. Senhezite estas necese diri, ke unu, kvankam kelkhora promeno tra la urbo, tute ne sufiĉis por vidi ĉion interesan. En la urbo estas videblaj restaĵoj de preskaŭ ĉiuj epokoj, dum kiuj en tiu ĉi regiono vivis diversaj nacioj aŭ konkerantoj ekde fenicoj, grekoj, romianoj, araboj kaj multaj aliaj. Malago gastigas ankaŭ gravajn instancojn, universitaton, ampleksan industrion ktp. Al interesaĵoj de la urbo apartenas ankaŭ multaj parkoj kaj ĝardenoj, inkluzive vastan botanikan ĝardenon, kiuj ebligas refreŝiĝon por loĝantoj kaj vizitantoj. Nuntempe estas la urbocentro de turisma regiono „*Costa del Sol*” – „Marbordo de la Suno” al kio multe helpas rekta grandrapida fervoja kunligo kun Madrido, grava haveno kaj internacia flughaveno dediĉita al Pablo Picasso.

### Zafarraya

Celo de ekskurso al vilaĝo *Ventas de Zafarraya* estis restaĵoj de iama mallarĝŝpura (1m–ŝpuro) fervojlinio inter *Vélez – Málaga – Ventas de Zafarraya*, kiu estas nuntempe en malgranda parto anstataŭigita per vere



Lokomotivo „Sol y Nieve”

miniatura ŝpuro (ĉ. 40 cm) kaj entuta longeco de ĉirkaŭ kelkcent metrojn dank’ al iniciato de kelkaj entuziasmuloj. La fervojlinio estas nun atrakcio por turistoj kaj vizitantoj de ĉi tiu regiono. Partoprenantoj de la

ekskurso povis ĝui mallongan veturon en miniatura vagonaro kaj eĉ propraokule rigardi „akcidenton”, kiam la vaporlokomotivo dum manovrado en triangula liniosekcio elreliĝis (sen damaĝoj).

## Ronda

Alia ekskurso gvidis partoprenantojn al antikva urbo Ronda. Ĝi mem kaj ĝia ĉirkaŭaĵo estis setligita jam en neolitika erao. Dum mezepokaj tempoj tie ŝanĝiĝis diversaj loĝantaroj – romianoj, araboj, kristanoj. Ĉiuj lasis surloke siajn postsignojn en diversaj konstruaĵoj – preĝejoj, pontoj, domoj, banejoj. La urbo mem havas du simbolojn – unu estas impona „Nova Ponto”, kiu kunligas malnovan parton de la urbo kun la nova superante kanjonon de rivero *Rio Grande*.



Ronda - Nova ponto.

La ponto estis konstruata dufoje, ĉar la unua el la jaro 1735 disfalis. La dua simbolo estas torejo de *Ronda* – grandioza konstruaĵo por taŭroludo kun origina por tiucela arkitekturo. En la urbo estas vizitenda ankaŭ preĝejo de *Sankta Maria la Mayor*, kiu enhavas diversajn konstrustilojn – romanikan, araban, gotikan. Neforgesebla estas promeno tra *Paseo de los Ingleses* – vidaĵovojo sur rando de rokoj kun multaj elrigardoj al ĉirkaŭa pejzaĝo kaj malnova parto de la urbo.

## Córdoba

Kordovo estas ĉefurbo de samnomata provinco kaj grava historia urbo de Andaluzio. Ĝia gloro komenciĝas jam en romia epoko kaj daŭras de islamaj tempoj ĝis nuntempo. Dum historio agadis tie ekz. filozofoj Seneko la Juna, Ibn-Ruŝd araba filozofo, juda medicinisto Maimonides. Dum araba epoko estis Kordovo ĉefurbo de la hispana sendependa kaliflando. En centro de la urbo troviĝas Monda Kulturheredaĵo de UNESCO – Moskeo - Katedralo –



Córdoba - Moskeo - Katedralo



kristana katedralo konstruita en islama moskeo. Nepretervidebla en Kordovo estas ponto *Puente Romano* trans rivero *Rio Guadalquivir*, origine konstruita en la 1-a jarcento antaŭ Kristo. Kordovo nun estas grava andaluza centro pro sia kultura heredaĵo.

## Postkongreso

Organizantoj de la triopa kongreso elektis kiel celon de la postkongreso reĝlandon Maroko. Laŭ konstitucio ĝi estas konstitucia, demokratia kaj sociala monarĥio kun ŝtatestro – Reĝo Mohamedo la 6-a. La lando estas dividita en 12 regionojn. En la plej norda regiono kun administra urbo Tanĝero trapasis ĉirkaŭ 40 gepartoprenantoj de la postkongreso tri



*Tétuan nova placo.*

impresplenajn

tagojn. La unua vizitita urbo estis Tetuano – urbo, kie havas sian someran rezidejon la Reĝo Mohamedo la 6-a. Post promeno en la urbo ĉirkaŭ la Reĝa

Palaco kaj en

mallarĝaj stratetoj kun multe da malgrandaj vendejetoj la partoprenantoj enloĝiĝis en moderna kaj komforta hotelo La Paloma. De ĉi tie ili ekvojaĝis al pluaj urboj kaj lokoj en la norda Maroko. La unua dum la vojaĝo estis urbo Asilah, kiu kuŝas sur bordo de atlantika oceano. Ĝia historio estas vere riĉa – tie restadis fenicoj, kartaganoj, romianoj, araboj poste ankaŭ portugaloj kaj hispanoj. Nun estas la urbo ofte vizitata de turistoj pro sia ĉarmo, kulturaj aranĝoj kaj belaj plaĝoj. Plua celo estis Tanĝero – centro de la regiono kun oficiala nomo Tanĝero –



*Asilah remparoj.*

Tetuano - Alhucemo. Dum historio la urbo ludis gravan rolon - ĝi estis menciita jam en legendo pri Herkulo, en 18-a jarcento ĝi fariĝis diplomata ĉefurbo de Reĝlando Maroko, kio daŭris, kun diversaj ŝanĝoj, ĝis la jaro 1956, de kiam ĝi apartenas al Reĝlando Maroko. Nun ĝi estas moderna urbo kun grava haveno. Por turistoj estas interesaj vidindaĵoj la Granda Moskeo, Placo de la 9-a de Aprilo kaj bazaro. En ĉirkaŭaĵo de la urbo troviĝas grotoj de Herkulo kaj la *Kabo Espartel*, kie kuntuŝiĝas atlantika oceano kaj mediteranea maro.

Dum lasta tago de restado en Maroko estis celo de la vojaĝo urbo Ĉaŭeno, kiu kuŝas en montaro ĉe limo de nacia parko *Talassemtane*. La



*Chefcheauen* - urba strateto

urbon karakterizas blua koloro sur domvandoj, kies tradicio devenas el mezepoko, kiam en la urbon venis judoj kaj andaluzanoj forpeltitaj el tiama Reĝlando Granado. La loĝsidejo estis fondita en la 15-a jarcento de Berberoj.

Estas necese konstati,

ke la vizito de norda Maroko estis miksaĵo de tipa araba etoso kaj hispanaj (kaj sudeŭropaj) influoj, la vizitataj lokoj estis sufiĉe puraj kaj pejzaĝo verdkolora. Precipe estis admirindaj tipaj arabaj restoracioj, kie okazis tagmanĝoj kun lokaj specialaĵoj kaj araba muziko.

Lasta halto sur vojaĝo tra norda Maroko estis urbo Ceŭto – hispana enklavo sur afrika teritorio.

**Ladislav Kovář**

## **Grandrapidaj fervojlinioj antaŭenigas**

### **Marokon**

La 15-an de Novembro 2018 en *Tanger* solene inaŭguris maroka Reĝo MUHAMMED VI kaj franca prezidento Emmanuel MACRON la unuan grandrapidan fervojlinion en Afriko. Regulan ekspluatadon oni supozas komenci antaŭ fino de la jaro 2018.

Dum la ceremonio la reĝo oficiale nomis la grandrapidan linion *Al Boraq*

laŭ la mita fluganta estulo transportanta profetantojn. Poste la gastoj eniris specialan trajnon al *Rabat*.



Trajnunuo *Avelia Euroduplex*  
Foto Railway Gazette

La 186 km longa linio estas projektita por veturoj inter *Tanger* kaj *Kénitra* kun rapideco de 320 km/h. La liniosekcio enhavas 13 viaduktojn kun entuta longeco de 10 km. La plejmulto estas konstruita de maroka grupo *SGTM*.

Ekzistanta 137 km longa linio inter

*Kénitra* al *Rabat* kaj *Casablanca* estis adaptata por 160 km/h veturado kun alkonstruo de tria trako por pligrandigi kapaciton. La maksimuma rapideco sur tiu ĉi liniosekcio kreskos baldaŭ ĝis 220 km/h.

La veturservoj malpli ol duonigos la vojaĝtempon inter *Tanger* kaj *Casablanca* al 2 horoj kaj 10 minutoj de nuntempe 4 horoj kaj 45 minutoj sur antaŭaj linioj. La nacia transportisto *ONCF* atendas transporti 6 milionojn da pasaĝeroj per grandrapidaj trajnoj dum la unuaj tri jaroj de trafiko.

Dum la ceremonio en la renovigita stacio *Tanger Ville* la franca prezidento *MACRON* diris, ke grandrapida fervojlinio atestas pri la profundeco de ambaŭflankaj rilatoj bazitaj sur firma partnereco inter du landoj. La kostoj de 22,9 miliardoj da dinaroj por la nova linio estis parte kovritaj per 625 milionoj da eŭroj pruntitaj el Francio kaj aliaj 864 milionoj da dinaroj el Araba Fondaĵo por Ekonomia kaj Socia Disvolvigo. Renovigo de ekzistanta linio estis parte kovrita per 300 milionoj da eŭroj pruntitaj el Afrika Disvolviga Banko. Dum la nova linio estas elektrizita per 25 kV, 50 Hz, sur la renovigita linio restis 3 kV DC.

La unua kontrakto por konstruado de la linio estis subskribata de reprezentantoj de Maroko kaj Francio en Oktobro 2007, la lasta la 10-an

de Decembro 2010, kiam *ONCF* mendis 12 *Avelia Euroduplex* duetaĝajn motorvagonarojn de Alstom je 400 milionoj da eŭroj. Alstom liveris ankaŭ trajnsekurigan instalaĵon *ETCS* nivelo 1 kaj 2.

Proveturoj de motorvagonaro sub 3 kV katenario komenciĝis la 20-an de Januaro 2016, kontroloj sur la nova linio sekvis en Februaro 2017. Oni atingis maksimuman rapidon de 357 km/h.

Oni planas aldonan stacion *Larache*. Plulongigo de grandrapida linio *Kénitra – Casablanca* estas planita je la komenco de 2020-a jaro kaj vojaĝo de *Tanger* al *Casablanca* tiamaniere mallongiĝos je 1 horo kaj 30 minutoj.

**Ladislav Kovář** laŭ *Railway Gazette*

## Danio

La 31-an de Majo 2019 okazis inaŭgura ceremonio en stacio *Køge Nord* kun partopreno de kronprinco FREDERIK, transportministro de Danlando Magnus HEUNICKE, direktoro de kompanio Banedanmark Per JACOBSEN, direktoro de DSB (Danaj Ŝtataj Fervojoj) Flemming JENSEN kaj pluaj gastoj. La dutraka linio estis malfermata por regula trafiko la 1-an de Junio. La 60-kilometra fervojlinio estos ekipita per sistemo *ETCS* nivelo 2 en la jaro 2023. La maksimuma kapacito de la linio estas 24 trajnoj dum horo.

La projekto *København – Ringsted* komencis en la jaro 2010.

Konstrulaboroj inkludas instaladon de 105 000 tunoj da reloj, 180 000 tunoj da ŝpaloj kaj 207 000 tunoj da ŝotro por trakbalasto. Samtempe estis konstruita nova stacio *Køge Nord* kun celo krei ligon inter *Køge Golfo* linio (*København – Ny Ellebjerg – Køge*) kaj la linio



Superpasejo Køge  
Foto Banedanmark

*Lille Syd* (*Roskilde – Køge – Næstved*). La stacioj *Køge Nord* kaj *Køge* estas apartigitaj per aŭtoŝoseo. Por ebligi reciprokan konekton inter ili, estis konstruita 225 metrojn longa superpasejo trans la aŭtoŝoseo.

La nova linio kostis 10 miliardojn da Danaj Kronoj (ĉirkaŭ 1,34 miliardoj da Eŭroj). Tio pligrandigos fervojan kapaciton en *København* kaj ĝia ĉirkaŭaĵo. „Per la nova linio ni atingos multe pli bonan horaron kaj pli malmulte da malfruiĝo.” komentis Per JACOBSEN. La nova linio mallongigos la vojaĝon el *København* al proksimaj urboj: al *Haslev* de 59 minutoj al 38 minutoj, al *Køge* de 38 minutoj al 24 minutoj, al *Hårlev* – de 61 minutoj al 45 minutoj. La fervojlinio *København – Ringsted* servos ankaŭ por vartrajna trafiko.

**Ladislav Kovář** laŭ RailTech.com

### “Fenestro al la mondo” – retpaĝo de la 72-a IFK 2020 funkcipreta

La preparoj por la Transponta kongreso, la komuna kongreso de la Germana kaj Pola Esperanto-Asocio (GEA kaj PEA) kun la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF) en la jaro 2020 ambaŭflanke de la Odro-rivero en Frankfurt kaj Słubice progresas. Tio estas anticipebla kaj ne nepre estas informo.



Novaj koncernas la komunikajn vojojn de LKK. Papera informilo kun aliĝilo estis preta en Malago, distribuata kadre de germana kongreso kaj prezentita dum la UK en Lahti. Intertempe la retpaĝaro estas jam preta. Ĝi gastas ĉe niaj amikoj de GEA kaj estas atingebla rektavoje per <https://www.esperanto.de/eo/enhavo/transpontaesperanto-kongreso-2020>.

Al la sama celo kondukas la menuo komencante sur ĉefpaĝo [www.esperanto.de](http://www.esperanto.de) kaj elektante dekstre supre en kaplinioj la Esperanto-version (la paĝaro de GEA entute estas dulingva germana/Esperanto). Maldekstre en la listo “venontaj aranĝoj” vi trovos “IFK | Internacia Fervojista Esperanto-Kongreso”.

Apud tiu ĉi bulteno ni uzos retpaĝaron por oferti retan aliĝilon kaj por publikigi aktualaĵojn.

**Guido Brandenburg**

## 104-a Universala Kongreso, Lahtio, Finnlando

Ankaŭ nunjare estis IFEF reprezentita dum la 104-a UK en Finnlando. Movadan Foiron partoprenis Liba kaj Floreal Gabalda, Iskra Kopcheva kaj Andreas Diemel kiuj disdonis informilojn pri IFEF kaj aliĝilojn por la venontjara IFEF-kongreso en Frankfurt (Oder). En kongresa programo estis ankaŭ IFEF-kunveno, kiun vizitis nur kelkaj interesuloj.



Dum la UEA-kongreso en Lahtio  
Foto Liba kaj Floreal Gabalda

## *Laŭ raporto de Liba Gabalda skribis Rd.*

### Czech Raildays – fervoja foiro Ostrava

En monato Junio 2019 okazis en nordmoravia urbo *Ostrava* (Ĉeĥio) fervoja foiro. Ĝi estas organizita regule de la jaro 2000 kaj en lastaj jaroj partoprenas ĝin ĉirkaŭ 200 firmaoj kaj entreprenoj precipe el Ĉeĥio kaj najbaraj ŝtatoj. Dum tri tagoj inter 11-a ĝis 13-a



Junio estis eble trarigardi kaj konatiĝi kun diversaj produktoj – lokomotivoj, veturiloj por urba transporto, iloj kaj maŝinoj por konstruado kaj bontenado de fer- kaj tramvojoj, informteknologioj, servoj por

fervojtransporto, manipulada tekniko kaj aliaj. Inter la nunjaraj plej

interesaj ekspoziciaĵoj estis lokomotivo Vectron de firmao Siemens, lokomotivo EffiShunter 1000 (vidu titolpaĝon), motorvagono Thales por kontrolado kaj ekzamenado de ETCS sistemoj. Specialan intereson meritis tanko por forigado de vrakaĵoj post fervojaj akcidentoj.

**Ladislav Kovář**

---

### Poŝtarta alvoko

Tiu ĉi kontribuaĵo celas al ĉiuj, kiuj interesiĝas pri poŝt-arto. Kio estas poŝtarto? Koncize dirite ĝi temas pri du- aŭ tridimensiaj artaĵoj (poŝtkartoj de diversaj grandoj, en formo de desegnaĵo, teksto, muntaĵo, kombinitaj kun oficialaj ekspedaj ebloj – poŝtmarkoj, stampoj, gluetikedoj, elektronikaj artaĵoj), kiuj rilatas al apartaj okazoj – jariĝoj, inaŭguroj, kongresoj ktp. Pli detalajn informojn vi povas trovi en Interreto sub kapvortoj „*postart*” aŭ „*mail art*”.

Aktuale estas publikigita poŝtarta alvoko „*Train No1*” rilate al 150-jara datreveno de alveno de la unua trajno al stacio Aleksandrovo la 1-an de Januaro 1870. Limdato de la alvoko estas 31-a Decembro 2019. Alvokon publikigis Muzeo de fervojhistorio en Aleksandrovo, adreso: *The Museum of the Railroad History at Aleksandrov, Railway station, 1 Komsomolskaya Squaer, Aleksandrov, Vladimir region, Russia, 6011654*. Detalajn informojn vidu je retadreso [www.tutu150.blogspot.com/](http://www.tutu150.blogspot.com/). Uzi Esperanton estas eble.

**Ladislav Kovář** kun afabla helpo de Wolfgang Guenther

---

### Esperanto-Stacio



La Esperanto-Stacio estas internacia renkontiĝejo en la vilaĝo Halbo (germane *Halbe*) ĉirkaŭ 30 minutojn sude de Berlino. Ĝi konsistas el du domoj, la stacidomo kaj stokejo kaj krome uzas la apudan eventejon *Kaiserbahnhof* (esperante „Imperiestra Stacio”).

La stacidomo estis malfermata en la jaro 1866 kaj pligrandigata en 1915 kaj 1933. Nun ĝi estas tri-etaĝa domo kun 800 kvadratmetroj. La stokejo estas unu-etaĝa kaj havas ĉirkaŭ 400

kvadratajn metrojn. La domaro estas protektita historia monumento kune kun la apuda imperiestra stacidomo.

La Esperanto-Stacio troviĝas meze de naturprotektita-parko. 5 minutojn piede de la domo troviĝas bela lago kie eblas naĝi kaj sunumi.

La renkontiĝejo disponigas 12 loĝ-ĉambrojn en la eksaj fervojistaj loĝejoj kaj 2 grandajn salonojn en la eksa restoracio kaj la eksa biletejo de la stacidomo. Kompleta renovigo estas planata por jaroj 2021 – 2022.

La centro de Berlino estas facile atingebla per ĉiuhoraj trajnoj. La Esperanto-Stacio troviĝas 15 kilometrojn de la flughaveno *Berlin-Schönefeld*.

Facebook-paĝo de la Esperanto-Stacio :

[www.facebook.com/esperantostacio/](http://www.facebook.com/esperantostacio/)

**Ralf FRÖHLICH**

## La Transiberia Fervojo: 1891 – 1916 – unua parto

La konstruhistorio de la plej longa fervojo en la mondo estas ĉiam



La Granda Siberia Fervojo je la komenco de la 20-a jarcento  
(fonto: transsiberianexpress.net)

interesa. Tiu ĉi historio estas precipe tre tipa ĉar ĝi montras kiel oni realigas en Rusio sukcesajn grandajn projektojn, en la pasinteco kaj nun.

La Granda Siberia Fervojo, kutime nomita la Transsiberia Fervojo, konstruiĝadis ekde 1891 inter la urboj *Ĉeljabinsk*, en *Ural*, kaj



*Vladivostok*, samtempe de oriente kaj de okcidente. La tuta longeco estas 7 500 kilometroj.

En 1898, nur post sep jaroj de laboroj, la fervojo atingis jam en orienta direkto de *Ĉeljabinsk* la urbon *Irkutsk*, proksime de la lago *Bajkal*. En okcidenta direkto, de *Vladivostok*, ĝi atingis *Ĥabarovsk*, ĉe la rivero *Amur*.

Do, dum sep jaroj oni konstruis pli ol 4 000 kilometrojn. Unu monaton antaŭ la malfermo de la trafiko en tiuj vojpartoj de la Transsiberia Fervojo la belgoj inaŭguris la unuan fervojon en *Kongo: Matadi – Léopoldville* (nuntempe *Kinshasa*). Tie estis konstruitaj en la sama periodo, dum ok jaroj (1890 – 1898), ĉirkaŭ 400 kilometroj da reloj. 400 en *Kongo* kontraŭ 4 000 en Rusio... Certe, estas tiel ke la usonanoj jam ekde 1863 sukcesis konstrui dum ses jaroj 3 000 kilometrojn: la unuan transamerikan fervojon. Tamen, koncerne rapidecon kaj laborintensecon, la Transsiberia Fervojo ne havis analogion en la mondo, ankaŭ rilate la tre malfacilajn naturajn cirkonstancojn: severa klimato, densaj arbaroj kaj permanenta frostostato.

Kio faris tiun paĝon de la historio de la tiama Rusio tiom sukcesa?

### La kialoj de sukceso



Novaj rusaj teritorioj norde de rivero *Amur* (ekde 1858)  
kaj oriente de la rivero *Usuri* (ekde 1860) (fonto:zen.yandex.ru)

Sed unue la antaŭhistorio de la projekto. Inter 1858 kaj 1860 Rusio aneksis ĉinajn teritoriojn norde de la rivero *Amur* kaj oriente de la rivero

*Usuri.* La Rusa registaro komencis revii pri grandega fervojo ĝis Pacifiko. Ĝenerala politika celo estis evidente konekti la centran parton de la Rusa imperio kun la nova periferio. Militista strategia celo estis kolonii nordan Ĉinion, precipe Manĉurion, kaj ĉi-rilate prepariĝi al ebla milito kun Japanio. Eŭropaj potencoj kaj Japanio estis jam delonge okupitaj kolonii la malfortan ĉinian imperion. Kaj Rusio ne volis postresteti.

Nun, kiuj estis laŭ mi la kialoj de sukceso de la entrepreno?

1. *Forta politika volo de caro Aleksandro la Tria.* La Transsiberia Fervojo



Caro Aleksandro la Tria

(fonto: newworldencyklopedia.org)

estis multjara persona revo de la antaŭlasta rusa caro. Je lia korto, dum la jaroj 1880 regis malkaŝa rusa naciismo, sed sen izolismo. La plej laŭmoda ideologio je la korto de Aleksandro la Tria estis la tiel nomata orientŝata, tio signifas akcentitan politikan intereson pri la Oriento, pri Azio, koste de progresinta kunlaboro kun liberala Okcidento. Kontraŭ la longa tradicio de rusaj caroj sendi tien tronheredonton al studvojaĝo en Eŭropo, Aleksandro la Tria sendis en 1890 sian plej aĝan filon, la caridon

Nikolaon, orienten, al Azio, ĝis Japanio.

Dum la carido restadis en Japanio, en Aprilo 1891, la caro proklamis la komencon de la konstruado de la Granda Siberia Fervojo.

Kelkajn tagojn poste, en *Vladivostok*, la juna tronheredonto Nikolao metis simbole la unuan ŝtonon.

2. La dua kialo estis *la intelekto, energio kaj organiztalento de ministro Sergej Vitte, lia plena reciproka komprenpovo kun Aleksandro la Tria.*

Vitte, eble la plej granda rusa ŝtatisto de la fino de la 19-a jarcento, estis la vera aŭtoro de Transsiberia Fervojo. En siaj rememoroj li skribis sen falsa modesteco: „Mi tute ne troigas, se mi diras ke ĉi tiu grandega entrepreno efektiviĝis danke al mia energio... < ... > Cetere, ĉi tiu ideo ne trovis specialan simpation je la plej altaj ŝtataj rangoj”.



Carido Nikolao en *Vladivostok* metis la unuan ŝtonon de la Granda Siberia Fervojo, 1891  
(fonto: primamedia.ru)

La relative juna Sergej Vitte (42 jaroj) ne estis simple oficisto, administranto. Li estis sperta inĝeniero, specialisto pri la fervojoj. Li faris karieron en privataj entreprenoj, sed poste transpaŝis al ŝtatservo, pro patriotismo, kun granda perdo de salajro. La caro tre ŝatis tiun paŝon de Vitte kaj eĉ decidis pagi al li ĉiumonate la diferencon en la salajro. Kredinte, ke la registaro devas aktive influi la ekonomion, Vitte estis tre favora al la disvolviĝo de la rusa nacia industrio. Tio estis tute ne evidenta ideo en la alta rusa societo de la tiama Rusio. Grandbienuloj eksportadis grenon kaj luigis teron al kamparanoj. Ili certe ne volis ke kamparanoj foriru al urboj kaj fabrikoj. Urboj kaj fabrikoj signifis por la konservativa elito danĝerajn renoviĝojn, la kreskadon de proletaro kaj la malordon. Intertempe Sergej Vitte, alta oficisto de la



Ministro Sergej Vitte  
fonto: ru.wikipedia.org

Ministerio de la Financoj, tre efektive akaparadis la privatajn fervojojn por konekti ilin en la unuigita komplekso de la ŝtata infrastrukturo.

Krom tio, Vitte kapablis klarigi ĉion al la caro plisimplige, en malmultaj vortoj. Li imponis Aleksandron la Trian kun sia insisteco kaj aŭdacaj proponoj. Kio ankaŭ plaĉis al la caro, estis la fakto, ke Vitte havas nenion de vanta aristokrato, nenion de kortegano, de homo monduma; li eĉ ne povis paroli flue la francan lingvon. En okuloj de Aleksandro la Tria tio estis pluso. En la jaro 1892, nur kelkajn monatojn post komenco de la konstruado de la Transsiberia Fervojo, la caro nomumis Vitte ministro de trafiko. Tre mallonge poste Vitte iĝis ministro de la Financoj. Li uzis gigantan buĝetan monon kaj draste plirapidigis la konstruadon.

Sed la celoj de la Transsiberia Fervojo por Vitte ne estis la samaj kiel por la caro kaj por la rusa elito. Pro tio ke la plejmultaj terposedaĵoj en Rusio restis en la manoj de nobelaj grandbienuloj, la kamparanoj ĉiam revis pri la redistribuo de la tero. Por malpliigi la socialan premon sur la terposedantoj, por eviti revolucion, Vitte volis ke la superflua kaj malriĉa loĝantaro de la kamparo povu transloĝiĝi al Siberio kie la tero estis ankoraŭ malokupita. La tiama rusa elito tute ne dividis ĉi tiun ideon. Pro sia historia miopeco la konservativaj grandbienuloj timis ke se kelkaj centoj da miloj da kamparanoj foriros, la prezo de la tero malaltiĝos kaj la laborfortoj en la kamparo iĝos pli multekostaj. Tio ŝajnis danĝero pli granda ol la revolucio. Krom tio, kvankam Vitte ne kontraŭstaris la ideon kolonii nordan Ĉinion, li restis fervora antagonisto de la preparata milito de Rusio kontraŭ Japanio.

3. La registaro agas nur tre malofte kiel efektiva organizanto de reganto de la ekonomio. Tamen en la konstruado de la Transsiberia Fervojo unu el la kialoj de sukceso estis ĝuste *la ŝtata karaktero de la konstruado*, kun unuigita projekto, unuigita organizado, la plej granda koncentrado de ĉiuj resursoj kaj la plena kontrolo. Krome, en la 19-a jarcento la privataj fervojoj tro ofte iĝis sinonimoj de fraŭdo kaj malefikeco.

4. La registaro kreis *la plej optimuman por la tiama Rusio burokratan strukturon de la tuta afero*. De 1892 la konstruado estis gvidata de oficiala Komitato de la Granda Siberia Fervojo. En la rememoroj de Vitte ni trovas simplan frazeton kiu diras sufiĉe: „Ĉiuj decidoj de la Komitato havis juran validecon de leĝoj”. Jura valideco de leĝoj! Konstrukomitato



Carido Nikolao, la estonta caro Nikolao 2  
(fonto: primamedia.ru)

anstataŭis parlamenton (tiam ankoraŭ ne ekzistanta en Rusio), anstataŭis ĉiujn ministeriojn, sed ankaŭ juĝistaron kaj aliajn kontrolajn instancojn. Dum la konstruado de la unua fervojo en Kongo la belga reĝo Leopoldo la Dua povis nur revii pri tia sistemo de aŭtokratio.

Ne malpli grava tasko estis la elekto de la prezidanto de la Komitato. „Ne forgesu elekti bonan prezidanton” diris Aleksandro la Tria al Vitte. „Prenu la maljunan generalon, kun

longa barbo, iun kiu imponas ...”. La ministro respondis ke li jam havis iun en siaj pensoj. „Kiun?” – „Lian Altecon la caridon Nikolaon...”. „Kiun??! Sed la carido estas ja ankoraŭ infano!” La carido estis fakte jam dudekkvarjara, tamen la caro neniam envolvis lin en la ŝtataj aferoj. „Via Moŝto”, rimarkis Vitte, „alimaniere la tronheredonto restos infano por ĉiam”. Nur tre malvolonte la caro nomumis sian filon prezidanto de la Komitato.

Do, ekde tiam, la Komitato povis preni kaj efektivigi ĉiujn decidojn fulmrapide, sen kutimaj longaj burokrataj proceduroj. Kaj por la juna Nikolao la Komitato iĝis lia preferita ludilo. Li ŝatis kunveni inter respektindaj maljunaj ministroj kaj generaloj kaj li ofte demandis Vitte kun malpacienca kiam estos la venonta kunveno. Nur du jarojn poste, en 1894, Aleksandro la Tria neatendite mortis. La nova caro Nikolao la Dua restis volonte prezidanto de la Komitato kaj ĉiam rigardis la konstruadon de la Transiberia Fervojo kiel sia plej amata ĉevaleto.

5. La konstruado de la plej longa fervojo en la mondo apogis sin sur *tre bonaj teknikaj preparaĵoj*. Jam dum kvardek jaroj Rusio konstruadis unu fervojon post la alia. Jam en la unua duono de la 19-a jarcento teknikaj universitatoj kreskis en Rusio fungorapide: la Instituto por Inĝenieroj de la Trafiko kaj la Teknologia Instituto en Sankt-Peterburgo kaj la Teknika Altlernejo en Moskvo kaj aliaj. Esploraj laboroj laŭlonge de la venonta fervojo komenciĝis jam en la jaro 1850, eĉ antaŭ la anekso de la ĉina

teritorio ĉe rivero Amur. Tiutempe rusaj inĝenieroj ĝuis multan fidon je la registaro. En 1891 unu esploranta inĝeniero decidis ekzemple ke la Transsiberia Fervojo trapasos la Siberian riveron *Ob* ne apud la grandurbo *Tomsk* de riĉaj komercistoj, sed pli sude, apud la tute nekonata vilaĝo *Novonikolajevsk*. Do, *Novonikolajevsk* iĝis poste *Novosibirsk*, la tria plej granda urbo en Rusio. Ĉi tiu inĝeniero estis rusa verkisto Nikolao Garin-Miĥajlovskij, tre konata pro siaj libroj por infanoj. Hodiaŭ en *Novosibirsk* la placo antaŭ la stacidomo portas la nomon de Garin-Miĥajlovskij, dum en *Tomsk* mi forte dubas ke vi trovos ian referencon al la verkisto.

6. Grava kialo de sukceso de la konstruado estis *nekredeble malmultekostaj laborfortoj*. Centoj da miloj da malriĉaj kamparanoj, kun multaj infanoj, sed tre malmulte terposedaĵo, forlasis sian kamparon por labori por pomo kaj pruno ĉe la Transsiberia Fervojo. La registaro estis krom tio forte „helpita”, inter citiloj, de la terura ĝenerala malsato de 1891-1892, precipe en la plej fruktodonaj agraraj partoj de Rusio sude de Moskvo kaj ĉe rivero *Volga*. Estis ĝuste tiuj du jaroj kiam Lev Tolstoj kaj Ĉeĥov skribis preskaŭ neniun literaturan verkon, tro okupitaj pro malsatuloj. Al malsato aldoniĝis la ĥolero.

Ĉiujare la konstruadon de la Transsiberia Fervojo partoprenis 70 000 aŭ 80 000 laboristoj kaj oficistoj kaj ankaŭ pli ol 9 000 punlaboristoj. (Dum la konstruado de fervojoj sub Stalin la proporcio inter liberaj laboristoj kaj punlaboristoj estis inversa.) La laboristoj loĝis en lignaj bunkroj fositaj en la teron. Eksploatado estis senlima, ĉar ĝis 1897 la leĝoj en Rusio tute ne reguligis la daŭron de la labortago. Kompreneble la leĝoj malpermesis strikojn. Tamen dum la unuaj dek jaroj de laboroj ĉe la Transsiberia Fervojo okazis 66 gravaj strikoj.

**Vladimir Ronin** – rusa historiisto, kiu loĝas preskaŭ 30 jarojn en Antverpeno (Belgio). Daŭrigo en venonta numero.

## Agado en Landaj Asocioj

### 49-a Landa Amika Renkontiĝo *Tiszafüred*

La 49-a Landa Amika Renkontiĝo okazis en la akvoriĉa somerumejo *Tiszafüred*, Hungario inter la 28-a kaj 30-a de Junio. Partoprenis pli ol 35 fervojistaj esperantistoj el la tuta lando. Bedaŭrinde eksterlandanoj ne partoprenis malgraŭ niaj invitoj. Organizantoj estis la lokaj esperantistoj. La tritaga renkontiĝo komenciĝis per urborigardo, en kies kadro ni vizitis la kalvinanan preĝejon, klasikisman katolikan preĝejon, la urbodomon, la sinagogon k.a. La partoprenantoj loĝis en komforta pensiono „Pepita”, kie okazis la manĝoj kaj ĉiuj kulturaj kaj aliaj programeroj.



En Eger fortikaĵo.

La dua tago estis dediĉita al ekskurso al la pitoreska urbo *Eger*. Ni vizitis la famajn ferartaĵojn de Henrik Fazola, la kanonikan domvicon, la universitaton *Esterházy*, la bazilikon, la promenstraton *Széchenyi* kaj la ĉefplacon. Tiujn vidindaĵojn detale kaj profesie klarigis esperante s-ro Győző Gaál. Post la tagmanĝo okazis la plej interesa vizito en la fortikaĵo, kie epokfidele vestitaj „soldatoj” prezentis al ni la mezepokan batalarton. La ĉeestantoj vizitis ĉiujn konstruaĵojn de la fortikaĵa komplekso, pri kiuj menciis en la romano „Steloj de Eger” la verkisto Gárdonyi. Estas interese, ke tiun romanon tradukis al Esperanto nia membro s-ro József Horváth. Post la vizito en la urbo nia buso veturigis nin en la Valon de Belulino, fama loko de vinberkeloj, kie ni povis gustumi la karakterizajn vinojn de la regiono.



Sur lago Tisza.

La trian tagon ni sidiĝis en du boatoj por malkovri la naturbelaĵojn de la lago *Tisza*. Ni preterpasis mirindajn akvajn vegetaĵojn kaj birdojn. Post la akva ekskurso la partoprenantoj unu horon konversaciis pri la stato de la fervoĵista kaj ĝenerala Esperanto-movado. En la kadro de

tiu interparolado oni konstatis, ke la tradiciaj formoj de la movado retrocedas al la teknike novaj ebloj kaj formoj de kontaktiĝoj.

La Tritaga Renkontiĝo sukcesis bonege, kaj oni decidis pri la sekvontjara renkontiĝo, kiu verŝajne okazos en la urbo *Szolnok*.

Budapeŝto, la 16-an de Julio 2019

**István Gulyás**

### **Amuza anguleto**

Revado kun malfermitaj okuloj ...argumento por karaktermanko, pasiveco.

La homo imagas, ke iu realeco okazis kaj ke mekanismo de neceso estis forturnita... Sed male, nepre estas necese turni sian atentemon al estanteco tia, kia ĝi estas, se ni volas ŝanĝi ĝin.

GRAMSCI - itala politikisto, publicisto, filozofo

