

# Internacia Fervojisto



Dumdonata organo de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEFE)  
revuo pri fervojo

ISSN 1397-4270

## 2020.4

La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn



Grandrapidaj trajnoj

## Estimataj gelegantoj

La pasinta periodo estis streĉiga por ĉiuj, ne nur por unuopuloj kaj ŝtatoj, sed ankaŭ por nia federacio. Unuan fojon post 71 jaroj estis interrompita la vico de IFEF-kongresoj. La motivo estas ĝenerale konata, nia kongreso ne estis sola evento, kiu estis forŝovita. Datlimoj de multe pli partoprennombraj kaj mondsignifaj aranĝoj estis transdatitaj al venonta jaro – olimpikaj ludoj, kulturaj eventoj, UEA-kongreso kaj aliaj. Pri la agado de IFEF-estraro kaj komitato en kongresa monato vi povas legi en artikolo de la prezidantino. Ĝi enhavas ne nur priskribon de la farita laboro, sed ankaŭ prezenton de pozitivaj aferoj kaj perspektivojn por la venonta funkciado de la federacio. Menciinde estas, ke IFEF ne ekdormis, sed intense laboris uzante modernajn interretajn komunikilojn por estrarkunvenoj, komitatlaboro kaj virtuala prelegsesio. Ĝi estas bona sperto por venonta laboro, kiu ebligas ĝian disvolvigon kaj prezenton de novaj eblecoj.

Mi esperas, ke vi trapasis tiun ĉi antaŭe ne konatan situacion, sen personaj problemoj, kvankam limigitaj per diversaj restriktaj ordonitaj de ŝtataj kaj medicinistaj administracioj. La epidemio estis kaj ankoraŭ restas grava sanproblemo, kiun estas necese atenti kaj adekvate kontraŭstari.

Alvenantaj someraj monatoj alportu al vi trankvilon kaj agrablajn tagojn por ricevi fortojn kaj entuziasmon. La vivo kaj homagado ne finiĝas per trapasitaj malagrablaĵoj, sed adaptiĝas trovante novajn vojojn kaj eblecojn por larĝspektra agado.



**Enhavo:**

Estimataj gelegantoj .....	66
Monique Grall, 05.11.1955 – 03.05.2020 .....	68
IFEF en la post-pandemia epoko.....	68
Raporto pri la reta voĉdono de Komitato .....	70
Resuma jarraporto de la landaj asocioj de IFEF - 2019 .....	72
Grandrapidaj fervojoj.....	76
COVID-19 ĉe fervojo ekster Eŭropo .....	79
Kiel Sloveniaj Fervojoj (SF/SŽ) batalas kontraŭ epidemio COVID-19 .....	80
Renovigo de fervojstacio <i>Maribor</i> estas en fina fazo .....	81
Morto de tramvojo en Usono – kaj la reviviĝo .....	82
HAFE – nova asocio de IFEF sin prezentas .....	85
Ĉu individua membreco kun landa asocio? .....	86
Virtuala kunveno de Fake Aplika Sekcio .....	87
Titolpaĝo: Bildoj – vidu paĝon 79	

**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@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)

Jaroslav Matuška (Ĉeĥa Respubliko)

**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>

## Monique Grall, 05.11.1955 - 03.05.2020



En fervojista familio naskiĝis Monique kaj tial tute nature siajn unuajn paŝojn en la movado ŝi faris en la Franca Fervojista Esperanto-Asocio (FFEA). Unuan fojon ni ĝuis ŝian kuneston dum la kongreso de 2009. Poste dum 10 jaroj ŝi multe aktivis kaj helpis - ŝia naturo estis tia, helpema. En FFEA Monique ne nur redaktis la bultenon, sed ankaŭ kunorganizis plurajn aranĝojn, kongresojn kaj Zamenhof-festojn. Por sia aktivado ŝi plenmerite ricevis en 2018 la bronzan medalon de la franca landa asocio de *FISAIC*. Ankaŭ multajn ne-FFEA-aranĝojn ŝi partoprenis, aparte la kongresojn de IFEF, por kiu ŝi laboris, kiel kontrevizorino. Certe multaj memoras agrablegajn momentojn kun ŝi en la kongresoj de *Bordeaux*, *San Benedetto*, *Varna*, *Colmar*, *Wrocław* kaj lastjare *Málaga*. Modesta, helpema kaj neniam plendparolanta pri sia malsano, Monique estis persono plej diskreta. Tamen ŝin ni plej forte memoros kun ĝojo, ke niaj vivvojoj renkontis ŝian.

## Laurent Vignaud

---

### IFEF en la post-pandemia epoko.

#### Okazo por transformo kaj renovigado kiun ni ne devus perdi.

La koronaviruso, kiu draste influis nian vivon, espereble malgrandigos sian forton kaj ni revenos paŝon post paŝo al tiel nomata „nova normaleco”.

Estas momento por retrorigardi la lastajn monatojn kaj bilanci kigrade IFEF sukcesis adaptiĝi kaj kiamaniere la novaj spertoj influis nian respondon al tiu nekutima situacio.

La ĉefa postefiko estis ke tiu pandemio devigis nin interrilati alimaniere kaj komuniki per aliaj rimedoj ol personaj renkontiĝoj.

Por ebligi la daŭrigon de la agado en jaro sen kongreso, la estraro rete kunsidis 10 fojojn en 3 monatoj kaj proponis organizi „virtualan kongreson” por pritrakti diversajn aferojn kiuj ne povas esti prokrastitaj



ĝis la venonta jaro.

Per la du novkreitaj IFEF-diskutlistoj: ifef-laborlisto@framalistes.org kaj ifef-forumo@framalistes.org, la dokumentoj estis dum pluraj tagoj je dispono de la komitatanoj kaj ordinaraj membroj por pristudi kaj analizi ilin. Ĉiuj diskutoj, debatoj kaj proponoj okazis rete.

Pere de reta voĉdono:

- estis akceptataj unuanime du novaj landaj asocioj: BAFE (Belga Amikaro de Fervojistaj Esperantistoj, kun 11 membroj) kaj HAFE (Hispana Amikaro de Fervojistoj Esperantistaj, kun 10 membroj);
- la nova sekretario de Faka Aplika Sekcio de la Faka Komisiono, Jaroslav Matuška, ricevis ĉiujn voĉojn;
- la proponita ŝanĝo en la IFEF-statuto koncerne la akcepton de individuaj membroj en landoj kun landa asocio ne ricevis la majoritaton de la voĉoj, tamen estis 5 komitatanoj kiuj voĉdonis „por”.

Ĝuste pro tio, la estraro konsilas daŭrigi la debaton pri tiu temo, por pli bone kompreni kial ekzistas tiel malsimilaj opinioj pri la koncerna propono kaj kiagrade ĝi povus influi la strukturon mem de nia federacio. Enkadre de la faka programo estis prezentataj kvar video-prelegoj, kiuj aperis ankaŭ en la FB-paĝaro de IFEF:

- José Maria Rodríguez: AVE en Mekkon
- Jaroslav Matuška: Informadsistemoj por blinduloj
- Jan Niemann: *Køge Nord* stacio
- Ladislav Hakl: K. E. Macan, esperantisto el Pardubice

Estis decidate ankaŭ eldoni suplementon de la IFEF-historio 1999-2019 kaj la FFK 28.

La IFEF foruma.listo gastigis kelkajn viglajn diskutojn pri terminologio.

Konklude, ni povas aserti ke la ĉefaj punktoj de la kongreso estis pritraktitaj. Meritas dankojn ĉiuj, kiuj sindone kontribuis al tiu bona rezulto.

Restas tamen kelkaj demandoj pri kiuj indas plie diskuti por trovi respondojn dum la postpandemia epoko al kiu ni revenos baldaŭ.

Kion ĉi-tiuj lastaj monatoj postlasas al ni? Kiel ni agu ke el tio, kion ni travivis, rezultu io pozitiva por ni ĉiuj en la sekvontaj tagoj?

Ĉu tiu periodo povas esti konsiderata nur el la vidpunkto de la obstakloj kiujn ni alfrontis? Aŭ ĉu ĝi estas ankaŭ lerniga sperto kaj ideala okazo por rebildigi funkciantan modelon de la federacio?

La mondo rapide kaj konstante evoluas kaj devigas nin ŝanĝi la direkton de niaj agoj laŭ la nunaj provokoj. Ni travivas periodon kiu havas multajn implicojn kaj eĥon en ĉiuj areoj homaj kaj profesiaj same kiel ekonomiaj, kaj plej verŝajne ĝiaj postefikoj estos sentataj dum longa tempo.

Rigardante estonten, eble la necesaj reformoj fareblaj ene de nia federacio aperas ĉefe en la tereno de longdaŭra komunikado, tiel ke ni ĉiuj sentu nin proksimaj ne nur dum la semajno de la kongreso, sed estu parto de konstanta teamo tutjare. La IFEF-laborgrupoj ebligas partoprenon de ĉiuj: estraranoj, komitatanoj, membroj, fervojistaj kaj nefervojistaj esperantistoj, eksteraj fakuloj, por aktive interŝanĝi konojn, por solidarece proponi, konsili kaj helpi unu la alian en komunaj projektoj kiel la jam komencita kunlaborado inter studentoj de la teknikaj fakultatoj el diversaj landoj, aŭ la necesa ĝisdatigo de la vikipediaj paĝoj de la landaj asocioj.

Mi forte esperas ke tiu nova sperto renkontiĝi kaj kongresi per interreto donos al ni emon konservi kaj daŭrigi la kontaktojn pli longe ol nur dum kelkaj semajnoj.

La du diskutlistoj de IFEF restas je nia dispono por kunlabori la tutan jaron kaj mi invitas vin aktive uzi ilin kiel ponton ne nur lingvan, sed ankaŭ interhoman.

**Psik. Rodica TODOR, prezidantino de IFEF**

---

## **Raporto pri la reta voĉdono de la Komitato**

La 2-an de Junio la IFEF-komitato voĉdonis por akcepto de tagordaj punktoj de la plenkunsido, kiu estus devinta okazi en Germanio dum la kongreso. Kelkaj punktoj de tiu tagordo bezonis ĉi-jaran aprobon. Ekde la 15-a de Majo la sekretario sendis dokumentojn al la komitato kaj al landaj reprezentantoj, por ebligi diskutojn kaj klarigojn. La 25-an de Majo okazis la unua ŝtupo de la voĉdono per akcepto de la du novaj landaj asocio, nome BAFE kaj HAFE, kiu estis unuanime aprobata. La diskuto pri aliaj temoj daŭris ĝis la voĉdono de la 2-a de Junio.

La Sk ricevis 15 voĉdonilojn de 16 rajtigitaj komitatanoj (el 13 landaj asocioj) krom de Ĉinio kiu ne voĉdonis.

La komitato aprobis unuanime la punktojn de la tagordo krom punktoj:

4.3 kaj 5. = 14 por, 1 sindeteno ;

11.4 = 5 por, 8 kontraŭ, 2 sindetenoj. Grava diskuto koncernis la proponon pri statutŝanĝo de Ladislav Hakl, ne aprobita pro nesufiĉaj voĉoj.

La sekretario poste sendis raporteton, pere de la IFEF-laborlisto, al komitatanoj kaj landaj reprezentantoj.

Li konservas la voĉdonilojn en sia komputilo kaj la ricevatajn retmesaĝojn en sia servilo por estontaj kontroloj.

La rezulto de la voĉdono estas resumita en la suba Tab. 1.

La propono de statutŝanĝo de Ladislav Hakl ne estis aprokata. Tamen la estraro konstatis ke 5 komitatanoj ĝin pritaksis kiel bona ideo, kvankam rete ne venis iliaj klarigoj pri tiu decido. Dum fizika plenkunsido kutime okazas rekta kaj persona diskuto inter la membroj, kiu nun mankis.

La estraro dezirus ekscii ankaŭ la argumentojn de tiuj kvin, por ricevi sugestojn por la organizado de nia federacio en la venontaj jaroj. Dum nia diskuto evidentiĝis ke eble ne ĉiuj ĝisfunde studis la sekvojn de ĉi-tiu ŝanĝo en statuto. La propono montris plurajn avantaĝojn por IFEF, sed ne konsideris la malavantaĝojn. La estraro proponas ke la diskuto pludaŭru rete kaj ankaŭ fizike dum la venonta kongreso, enkadre de la programero movadaj aferoj kaj la komitatkunsido.

Tab. 1

<b>Punktoj laŭ tagordo</b>	<b>POR</b>	<b>KONTRAŬ</b>	<b>SINDETENO</b>
<b>4. Estraranaj raportoj:</b>	-----	-----	-----
4.1. Sekretario	unuanime	0	0
4.2. Redaktoro	unuanime	0	0
4.3. Kasisto	14	0	1
5. Kasraporto-bilanco 2019/buĝeto 2021	14	0	1
6. Protokoloj IFK 2019 Malago (ES)	unuanime	0	0
7. Raporto de la Ĉefkomitatano	unuanime	0	0
8. Resumo de la jarraportoj 2019 el la L.A.-j	unuanime	0	0
9.1 Raporto Gvidanto TS	unuanime	0	0
9.2 Raporto Sekretario FAS	unuanime	0	0

<b>11. Kongresproponoj</b>	-----	-----	-----
11.1 Akcepto de BAFE (farita 25.05)	unuanime	0	0
11.2 Akcepto de HAFE (farita 25.05)	unuanime	0	0
11.3 Elekto de Sk Fake Aplika Sekcio	unuanime	0	0
11.4 Ŝanĝo en Statuto: Individuaj Membroj	5	8	2
<b>13. Venontaj kongresoj</b>	-----	-----	-----
13.1 Prokrasto de 72-a IFK al 2021 Frankfurt/O - Stubice	unuanime	0	0
13.2 Invito al la 73-a IFK en 2022 (Ĉeĥio)	unuanime	0	0
13.3 Elekto lando 74-a IFK en 2023 (Belgio)	unuanime	0	0

### Vito Tornillo, IFEF-sekretario

## Resuma jarraporto de la landaj asocioj de IFEF – 2019

La landaj asocioj de IFEF, surbaze de la dissendita demandilo, preparis siajn jarraportojn pri la jaro 2019. Kelkaj landaj asocioj sendis malfrue la raporton eĉ post pluraj alvokoj. Ne venis raporto de Ĉinio. Post alvokoj la prezidanto de ĈFEA klarigis, ke necesis atendi kunvenon de ĈEL, de kiu dependas ĈFEA. Pro la virusa epidemio ĝi ne okazis kaj mankis okazo por decidi pri la pago de la jarkotizoj 2018-19. Ĉar laŭ-statute Ĉinio ne plu rajtas esti membro de IFEF, en nia kalkulo de la membraro ne aperas membroj de Ĉinio. Pri Kubo: En la jaro 2018, estis restarigata fervojista sekcio de Kuba Esperanto-Asocio, danke al amiko Francés GUILBERT, kiu sukcesis kontakti 7 gefervojistojn esperantistajn el *Santiago de Kubo*. De li ne venis raporto. Membroj de la nova belga asocio por la jaro 2019 estas nombritaj kiel individuaj membroj (7).

En la jarfino de 2019 ekzistis sekvaj 13 landaj asocioj de IFEF: Aŭstrio, Bulgario, Ĉeĥio, Danio, Francio, Germanio, Hungario, Italio, Kroatio, Kubo, Pollando, Rumanio kaj Slovenio, plus Belgio kiu fondis novan asocion inter la amikaro de fervojo. Ĝi aktivos ekde la jaro 2020. En la jaro 2019 IFEF havis individuajn membrojn en Belgio, Hispanio, Israelo, Nederlando, Norvegio, Slovakio kaj Svedio.

### 1. La landaj asocioj

La landaj asocioj raportas pri 871 asociaj membroj (kun la 14 I.M.), kio estas 51 malpli ol en la antaŭa jaro.



Rigardante la pasintan jardekon, ni konstatas ke en ĉiu jaro grave malkreskis nombro de fervojaj esperantistoj. En 2005 estis ankoraŭ 2310, en la jaro 2010 1710 kaj 1069 en la jaro 2015.

Laŭ la jarraportoj 2 landoj havas malpli ol 10 membroj, 6 landoj havas membrojn inter 10 kaj 50, 4 landoj havas inter 51 kaj 100 membrojn, kaj 1 landa asocio havas pli ol 100 membrojn. Inter asociaj membroj, ni povis konstati, 157 estas aktivaj fervojistoj, 248 emeritaj fervojistoj, 26 iamaj fervojistoj kaj 440 ne-fervojistoj.

En multaj landoj ekzistas E-klubo en diversaj urboj, sume 28.

Laŭ la kotizoj IFEF nombras en 2019 (kun la 14 I.M.) 267 membrojn, kio estas 1 pli ol en la antaŭa jaro.

Ankaŭ la membro-nombro de IFEF laŭ la pagitaj kotizoj, konstante malkreskas. En la jaro 2001 la membro-nombro de IFEF estis 992, 2005 estis 718, 2010 estis 515 kaj 2015 313.

En Germanio kaj Italio ĉiuj anoncigitaj membroj estas IFEF-anoj, en Danio la nombro de membrokotizoj estas pli alta ol tiu de la realaj membroj.

La raportoj indikas, ke la plej granda parto de la membroj estas emerituloj. En ĉiuj landoj la indiko superas 82%, kvankam en Hungario la aktivaj membroj estas ĉirkaŭ 25% de la membraro kaj la emeritaj fervojistoj preskaŭ duono de la aktivaj. La amikoj de fervojo (ne fervojistoj) nombras 440.

## 2. Taskoj de la landaj asocioj

Preskaŭ ĉiuj landaj asocioj agadis laŭ la akceptita laborplano kaj kolektis indikojn pri la historio de la landa fervojista Esperanto-movado. Ili servis kiel fonto por la Suplemento pri la Historio de IFEF inter 2000 – 2019 eldonita okaze de la 110-jariĝo de la internacia fervojista movado.

## 3. Interrilatoj kun instancoj kaj aŭtoritatoj

Ses landoj raportas pri interrilatoj kun la fervoja administracio, plejparte ne-regulaj. El ili tri asocioj dum la jaro ricevis financan subtenon, kelkaj ricevis senpagan bileton por oficiale vojaĝi al kongresoj kaj aliaj Esperanto-eventoj, kelkaj landaj asocioj senpage ricevis specialan ejon por kunveni. Sep tute ne havas rilatojn kun la koncernaj fervojaj administracioj.

Nenie plu troviĝas Esperanto-klarigo kaj instrukcioj en oficiala fervoja horaro, fervojaj kompanioj preskaŭ ne plu eldonas horarlibron, ĉio estas en la reto, eĉ en pluraj lingvoj.

Tri landaj asocioj havis regule kontaktojn kun sindikatoj, sep neniun, la aliaj ne rekte aŭ nur en specifaj okazoj.

Du landaj asocioj (Kubo, Slovenio) ne havis rilaton kun la landa *FISAIC*-sekcio, ĉar ĝi tie ne (plu) ekzistas, sep landaj asocioj ricevis financon subvencion aŭ alian helpon de la landa *FISAIC*-sekcio. Kvar landaj asocioj havas oficon en la *FISAIC*-organizaĵoj.

Sep landaj asocioj havis kontaktojn kun libertempaj, kulturflugantaj, artaj, sportaj aŭ religiaj organizoj, 2 nur foje, 4 neniun.

#### 4. Organizado de jarkunvenoj kaj aliaj renkontiĝoj

En Aŭstrio kaj Kubo ne okazis jarkunveno en la jaro 2019, en kelkaj okazis nur ĝenerala asembleo, eĉ dum kutima kunveno. Entute 117 partoprenantoj ĉeestis dum la jarkunvenoj, kun kelkaj eksterlandaj gastoj. En kelkaj jarkunvenoj okazis fakprelegoj aŭ distraj kaj ekskursaj programoj.

Ses landoj (Bulgario, Ĉeĥio, Francio, Germanio, Hungario, Slovenio) aranĝis aŭ partoprenis fervojistan Esperanto-renkontiĝon.

#### 5. Interrilatoj kun Esperanto-organizoj

Laŭ la raporto ĉiuj landaj asocioj havis interrilatojn kun sia landa asocio de UEA.

Ĉiuj asocioj havis bonajn interrilatojn kun aliaj Esperanto-organizaĵoj.

Entute ĉe UEA estas registritaj 24 fakdelegitoj kaj 2 delegitoj fervojistaj (ne IFEF-membroj) el 12 landoj.

#### 6. Informado en la plej vasta senco

La fervojistaj esperantistoj en 5 landoj (Ĉeĥio, Francio, Hungario, Kroatio, Slovenio) aranĝis ekspozicion; Francio, Ĉeĥio, Hungario kaj Slovenio dum pluraj okazoj. En 8 landoj oni plenumis kromajn aktivecojn (flugfolioj, afiŝoj, retpaĝoj, ktp).

Naŭ landaj asocioj en propra medio informis la publikon pri Esperanto-eventoj, movadaj aktualizaĵoj pere de fervojistaj gazetoj kaj aliaj fakaj kaj publikaj regionaj ĵurnaloj aŭ rete.

Sep landaj asocioj (Bulgario, Ĉeĥio, Hungario, Italio, Kroatio, Rumanio, Slovenio) raportas pri faritaj fakprelegoj kaj fakartikoloj.

#### 7. Instruado

Ok landaj asocioj raportas pri la organizado de Esperanto-kursoj kaj staĝoj, konversaciaj aŭ korespondaj; ne okazis en Aŭstrio, Bulgario,

Danio, kaj Kroatio. Entute partoprenis 111 kursanoj, el kiuj 9 fervojistoj. La lingvokursoj estis memstaraj en kvar landoj, kaj kvar landoj aranĝis ilin komune kun la landa aŭ loka Esperanto-asocio aŭ aliaj Esperanto-organizaĵoj. Sep landaj asocioj klopodos (celos) organizi kursojn ĉiun jaron.

#### 8. Junulara agado

Nur 2 landaj asocioj (Ĉeĥio, Hungario) raportas pri entute 14 junaj membroj (ĝis 30 jarojn aĝaj). Memstara junulargrupo ne ekzistas.

#### 9. Landaj organoj

En la jaro 2019 ses landaj asocioj eldonis propran organon. En Bulgario, Francio, Germanio kaj Hungario aperis 4-foje; en Italio, Danio, 2-foje; entute 20 bultenoj. La nombro de la jara paĝaro estis 408, laŭlande ĝi varias inter 24 kaj 104 paĝoj en formato A5 kaj A4. 3 landoj eldonis ĝin sole en Esperanto, la aliaj dulingve. 7 landoj havis spacon en aliaj organoj, 2 kelkfoje, kiam venis okazo.

#### 10. Faka agado

Dek landaj asocioj (Ĉeĥio, Danio, Francio, Germanio, Hungario, Italio, Kroatio, Pollando, Rumanio, Slovenio) raportas pri la agado en la terminara laboro kaj pri faka aktiveco, pri verkado kaj traduko de fakaj tekstoj kaj materialoj, pri ili interesiĝas 19 personoj. Ĉeĥio okazigis fakajn ekskursojn dum kunveno, Pollando kadre de TRAKO ekspozicio en Gdansko, la aliaj ne havis fakajn ekskursojn. Rimarkinda estis la organizado de seminario fare de ĈeFEA en la Transporta Fakultato Jan Perner de la Universitato Pardubice kun temo „Eŭropaj Fervojoj”. Delegacio de IFEF prezentis serion da fakaj prelegoj al ĉ. tridek ĉeestantoj. D-ro Libor Švadlenka, la dekanato de la transporta fakultato kaj la IFEF Pr-ino Rodica Todor subskribis kontrakton de daŭra kunlaboro.

#### 11. Financoj

En kelkaj landoj nur altigo de la enpagitaj jarkotizoj aŭ la subvencioj kaj la redukto de la elspezoj povis ekvilibrigi la financon. En la aliaj landoj la ekonomia situacio kaj la financa stato estis sufiĉe bona aŭ kontentiga. Ili havis modestan ekvilibron.

#### 12. Fina komentario

La situacio de la fervojista Esperanto-movado estas pli-malpli la sama kiel en la antaŭa jaro. Bedaŭrinde la majoritato de la membroj de IFEF rigardas pasive la agadon de la federacio. Nur kelkaj membroj de la

landaj asocioj (ĉiam la samaj) plenumas diversajn taskojn.

Sed ĝenerale la federacio kaj la estraro bone funkcias kaj por la eksteruloj ĝi aperas agema.

Eble la maniero de varbado, reklamado kaj allogado de novaj membroj ne plu estas aktuala kiel antaŭ dek jaroj. El multaj landaj asocioj venis la sugesto daŭre reklami per ĉiuj ajn rimedoj. Certe la intereso de niaj ne plu junaj membroj ne direktas sin al retaj komunikiloj, sed se tiuj kiuj ilin uzas koncentras la uzadon al la komuna celo, eble ankaŭ IFEF povus havi pli grandan videblecon en la socimediaj. La tempoj ŝanĝiĝas kaj ni devas ŝanĝiĝi kun ili.

Pro tio mi opinias ke ĉiam pli ni devas ĉeesti en la reto por diskonigi IFEF-n kaj la agadon de fervojistaj esperantistoj. Eble ni ne akiros novajn fervojistojn aŭ membrojn, sed ni povus havi pli multajn amikojn de fervojo el la tuta mondo.

En UEA IFEF ludas gravan rolon kaj estas respektinda kaj respektata.

Ni esperas ke venos novaj freŝaj fortoj. Tamen laŭ la membrostato IFEF restas ĉiam unu el la plej grandaj kaj agemaj esperantistaj asocioj.

**Vito Tornillo, IFEF-sekretario, Bologna la 20-an de Aprilo 2020**

---

## **Grandrapidaj fervojoj.**

La evoluo de fervoja trafiko jam de komence interrilatas kun pligrandigo de rapido. Tio estas tute logika konsekvenco de la teknika disvolviĝo kaj neceso transporti homojn kaj varojn inter urboj, urbaj konglomeraĵoj kaj ŝtatoj kiel eble plej rapide.

Kiam oni parolas pri grandrapidaj trajnoj oni pensas pri pasaĝertrajnoj, al ili mi volas dediĉi ĉi-tiun artikolon.

Karakterizaĵo de grandrapidaj fervojlinioj estas ĉefe rapideclimo, kiu por novkonstruitaj linioj estas minimume 250 km/h, por modernigitaj estantaj linioj minimume 200 km/h. Alia karakterizaĵo estas strikte malsamnivela kruciĝo kun aliaj trafikvojoj por eviti koliziojn.

La unua regule uzata grandrapida trajno komencis trafikon en Japanio en la jaro 1963 – *Shinkansen* tipo 0 *Hikari* kun rapido 256 km/h. Poste sekvis rapida evoluo de grandrapidaj trajnoj ankaŭ en Eŭropo:

1967 - Francio *TGV* (kun gasturbino) - 318 km/h

1968 - Germanio – 200 km/h

1978 – Italio *Pendolino* – 250 km/h

1981 – Francio *TGV PSE* – 380 km/h

1985 – Germanio *ICE* – 300 km/h

En la naŭdekaj jaroj kaj komence de la nova jarmilo pludaŭris rapida disvolviĝo de grandrapida transporto en supre menciitaj tradiciaj landoj al kiuj aliĝis nove Hispanio, Suda Koreio kaj Ĉinio. Precipe en la laste nomata lando komenciĝis, oni povas diri, amasa konstruado de grandrapidaj fervojlinioj dank' al aĉeto de germana *Siemens Velaro* kaj ĝia plua modifado.

1993 – Germanio *Transrapid 07* – 450 km/h.

2007 – Francio *TGV Duplex* - 574,8 km/h – mondrekordo de modifitaj motorvagonunuoj.

2011 – Ĉinio *CRH380BL (Siemens Velaro)* – 487,3 km/h – mondrekordo de ne modifitaj motorvagonunuoj.

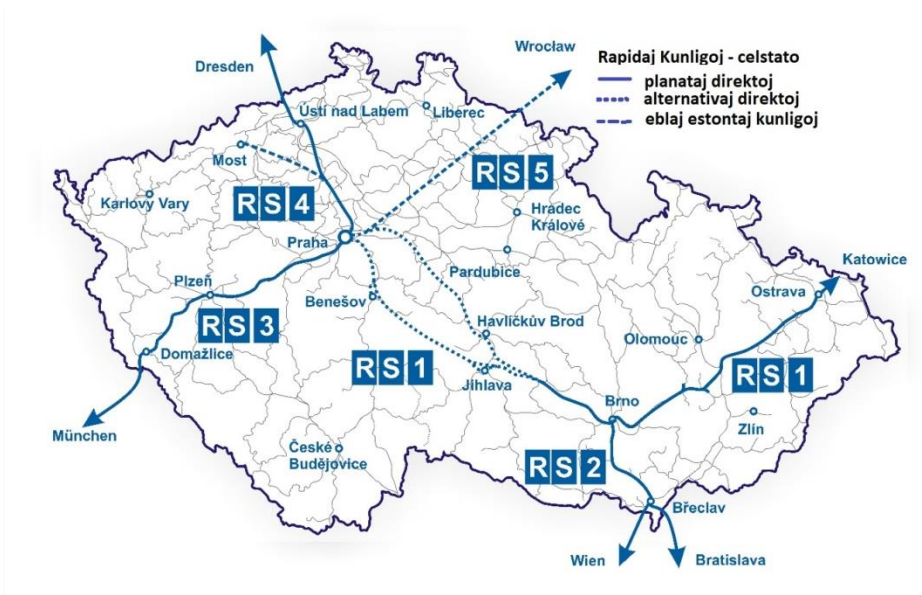
En Ĉinio en la jaro 2009 ekfunkciis regula trafiko sur la 968 km longa fervojlinio *Wu-chan – Kanton* kun maksimuma rapido de 350 km/h. Ĝi estas la plej rapida fervojkonekto en komerca trafiko en la mondo kun vojaĝrapido 313 km/h. Plia simila estas liniosekcio *Lorraine – Champagne* en Francio kun vojaĝrapido 272 km/h.

Konstruado de grandrapidaj fervojlinioj kaj trajnoj estas teknike tre postulema projekto. En Eŭropa Unio estis en la jaro 2008 eldonata la Direktivo de Eŭropa Parlamento kaj Konsilio numero 2008/57/ES pri intersistema funkcieblo de fervoja sistemo en Komunumo, kiu temis pri grandrapidaj fervojlinioj. Ĝi estas anstataŭigita per Direktivo EU 2016/797 el la jaro 2016 pri intersistema funkcieblo de fervoja sistemo en Eŭropa Unio, kiu validas ekde 16.6.2020. Ĝi nun temas tradiciajn kaj grandrapidajn fervojliniojn entute.

En okcidenta Eŭropo grandrapidaj fervojlinioj kunligas urbegojn kaj areojn kun densa loĝantaro. En orienta parto de Eŭropo estas preskaŭ neniuj grandrapida konektlinio. La ĉefa kaŭzo estas problemo de financado kaj la dua malgranda nombro de urbegoj kaj la tria maldense loĝataj areoj.

Ĉu ekzistas grandrapidaj fervojlinioj en Ĉeĥio?

Respondo estas simpla – neniuj, kvankam oni parolas pri ili eble dudek jarojn. En Ĉeĥio estas tri grandaj urboj – *Praha, Brno* kaj *Ostrava*, kiuj povus esti celo por konstruo de grandrapidaj fervoj-kunligoj.



Nuntempe ĉi-tiuj urboj estas konektitaj per normalaj fervojlinioj kun maksimuma rapido 160 km/h. Tiujn liniojn uzas ankaŭ pasaĝertrajnoj kaj vartrajnoj kun malpli granda rapido. Alia grava celo (eble la plej grava) por konstruado de grandrapidaj linioj en Ĉeĥio estas konekto kun la tuteŭropa reto. Post vere longa tempo la ĉeĥa ŝtato komencis realigadon de la unua fervojlinio kun parametroj de grandrapida fervojlinio per projekto Dresdeno – Prago (vidu prelegon en IFK en *Colmar* 2017), kiu estas nun en komputiloj kaj oficejoj de projektorganizaĵoj. Kiel modelo estas uzataj normoj kaj projekto-tipoj de la franca fervojo *SNCF*.

Dum la lastaj jaroj estis prezentataj planoj por konstruado de grandrapidaj fervojlinioj nomataj Rapidaj Kunligoj – *RS* (vidu mapon). Longo de novkonstruotaj linioj estas ĉirkaŭ 600 km kaj antaŭvidataj elspezoj 645 mlrd CZK (ĉ. 24 mlrd €) [1]. Komenco de trafiko estas antaŭvidata en la jaro 2035.

Mi esperas, ke ĝia realigado estos pli rapida ol nuntempe.

Ekzemple en najbara Germanio oni planas investi en la fervojreton ĝis la jaro 2030 entute 86 mlrd € kun aldono de 20 mlrd € laŭ decido de

t.n. „Klimata kabineto“. Krom tio oni planas elspezi ĝis la jaro 2030 ankaŭ 136 mld € por novaj grandrapidaj trajnoj [2].

Estas videble, ke la celoj estas grandiozaj, ni esperu, ke ili ne estos nur revo.

[1] Programo de disvolvo de Rapidaj kunligoj en ĈR, Ministerio por transporto, Januaro 2017

[2] Artikolo „Wofür die Deutsche Bahn die Klima-Milliarden ausgeben will“, 28.09.2019, retejo *Welt – Wirtschaft*

Bildoj sur titolpaĝo: 1 – TGV Duplex , 2 – Talgo 350 SRO, 3 – Shinkansen type 0, 4 – Transrapid, 5 – ETR 500, 6 – ICE, 7 – CRH 380 BL. Fonto: (Wikimedia)

**Ladislav Kovář**

## COVID-19 ĉe fervojo ekster Eŭropo

Verŝajne dum la lastpasintaj monatoj dise en la mondo multaj entreprenoj, instancoj kaj privatuloj demandis al si: 'Kion ni povas fari por helpi al nia lando kontraŭbatali la pandemion de koronaviruso?' Eĉ pli malfacile estas helpi, kiam oni mem eble suferas pro malaltiĝanta



Fontoj: Twitter

spezado, sed ... jam en Aprilo, kiam ĉesis veturi publikaj transportiloj en Barato (por bremsi la infektiĝon), la Ŝtataj Fervojoj tie starigis iniciaton funkciŝanĝi vagonojn en etajn 'hospitalojn', kie oni povas trakti malsanulojn kaj testi homojn pri la viruso. 20.000 vagonojn oni komencis rekonstrui por la uzo. Oni volis helpi la hospitalojn en la grandaj urboj

(kiuj en Barato estas ege grandaj) kaj ankaŭ 'starigi hospitalon' en dezertaj regionoj de la lando. Barato komence de la printempo estis tre grave trafita de la pandemio, kaj estas multaj, multaj malriĉaj homoj en la lando – tio grandigas riskon por infektiĝo.

Kaj ĝuste nun oni 'rekonstruas' ankoraŭ 500 vagonojn, precipe por helpi en *New Delhi*. En ĉiu vagono estas loko por 16 malsanuloj, krome eta ĉambro por flegistinoj, kuracisto kaj rimedoj.

En lando kun troŝarĝigita sansistemo certe tio estas granda kontribuo, kaj oni povas admiri la Baratajn Fervojojn. Ili pretigas 75 vagonojn tage!

**Jan kaj Lene Niemann,**

Fontoj: *Business News Today*. [www.finans.dk](http://www.finans.dk)

## **Kiel Slovenaj Fervojoj (SF/SŽ) batalas kontraŭ la epidemio COVID-19**

Meze de Marto 2020 pasaĝera trafiko sur reloj de Slovenio restis nuligita pro la COVID-19 kvaranteno. Maribora fervojstacio estis poste du monatoj nefunkcia.

SŽ/SF (Slovenaj fervojoj) denove ekmovis pasaĝertrajnojn la 12-an de Majo 2020, por unua semajno veturis nur unu triono de ĝi, poste oni rajtis pligrandigi ĝian nombron. Por gardo de taŭga distanco inter pasaĝeroj oni signis enir- kaj sidlokojn sur kiuj oni povas sidi. Trajnojn ili regule purigas. Rekomendita

distanco inter kondukto kaj pasaĝeroj, kaj same inter pasaĝeroj solaj, estas unu metro kaj duono. Ankaŭ pasaĝeroj devas porti gardan maskon, je eniro en trajno estas necese desinfecti la manojn. Direkcio de kompanio SF – sekcio Pasaĝera Trafiko ankaŭ avertas pasaĝerojn, ke trajnoj komencas veturi laŭ malkompleta horaro, pro tio estas necese, ke ili kontrolu validan horaron.

Pasaĝeroj povas sidi sur ĉirkaŭ duono de ekzistantaj sidlokoj, en okazo de pli granda nombro SF ĉiufoje alĝustigos la vetur-horaron. Samtempe komencas valori nova tarifo, al pasaĝeroj pli afabla, ktp.

**Karl Kovač** (el retpaĝaro de SF(SŽ))



Foto: Robert Zakrajšek



## Renovigo de fervojstacio *Maribor* estas en fina fazo

Renovigo de fervojstacio *Maribor* estas parto de ampleksa projekto de la alikonstruo de linio *Maribor – Šentilj* - ŝtata limo, kiun kunfinancas EU. Kadre de la projekto aktuale en la maribora stacio oni faras finajn renovigajn laborojn. Laboroj en la kvina fazo ampleksas:

- ordigon de ekzistanta subpasejo kaj ŝtuparoj,
- alikonstruon de trakoj n-roj 1 kaj 2 kun trakaj ekipaĵoj,
- rekonstruon de kajo n-ro. 1,
- partan rekonstruon de kajo n-ro 2,
- rekonstruon de viadukto super *Meljska cesta*-strato,
- adapton de trakaro
- adapton de sekurigaj ekipaĵoj.



Fervojstacio *Maribor*

Foto: retejo Maribor24.si

Ĉefaj laboroj en tiu fazo – en kvina fazo de entute sep – estos finitaj ĝis 20-a de Majo. Poste oni muntos ankoraŭ liftojn por aliro al kajoj, eskalatorojn ĉe la ŝtuparoj, kunligos markezojn de kajo no. 1 kun stacia konstruaĵo kaj faros ankoraŭ aliajn metiajn kaj finajn laborojn. Ĉiuj laboroj en stacio *Maribor* estos finitaj ŝajne septembre 2020.

### En grupo de SF partoprenas entreprenoj SF-FKE kaj SF-Infrastrukturo

La rekonstruon de stacioj *Maribor - Tezno*, *Maribor* kaj linio-sekcio *Maribor – Počehova*, kio valoras 55 milionojn da eŭroj, realigas

entreprenoj *Pomgrad, Kolektor Koling, GH Holding* kaj el grupo SF la entrepreno SF- FKE (Fervoja Konstrua Entrepreno). La entrepreno SF-Infrastrukturo tamen kiel gvidanto zorgas pri sekureco kaj ordo de trafiko inter la ampleksaj konstruaj laboroj.

### **Kia estos stacio post renovigo?**

Maribora stacio post rekonstruo havos tri kajojn. Pli alta estos kapacito. Potage la stacion povos traveturi eĉ dudek trajnoj pli ol ĝis nun. Ekzistanta subpasejo kaj halo antaŭ ĝi estos ordigitaj, enmuntitaj estos novaj liftoj kaj eskalatoroj al la ekzistantaj du kajoj. Ebligita estos pli facila aliro por handikapitaj personoj kaj disponebla parkejo, ligita kun subpasejo. En la subpasejon eblos eniri ambaŭ-flanke de la stacio.

Esperantigis: **Karl Kovač**

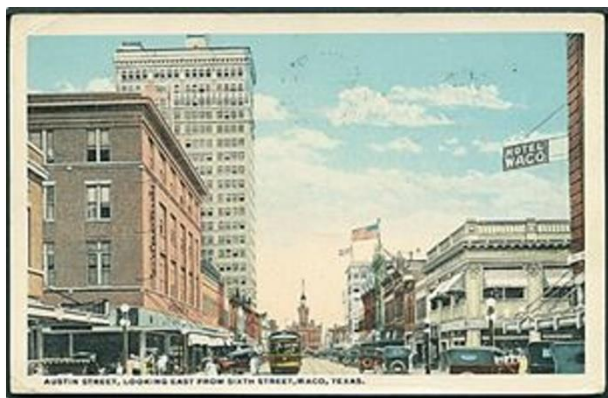
---

## **Morto de tramvojo en Usono – kaj la reviviĝo**

‘En ĉiu trampasaĝero sidas aŭtomobilisto, kiu provas eskapi.’

Tiu estis la mantrono de grupo de entreprenoj, kiu dum la 1930-aj jaroj aĉetis kaj fermis la usonan tramvojan reton. La celo estis vendi aŭtojn.

Jen postulo de la usona advokato *Bradford C. Snell*, kiu en 1974 dum



Tramo en *Austin Street, Waco, Texas C.T.*

aŭdienco en la usona senato kanonpafis: ‘Ni rigardu al *Los Angeles*. Antaŭ 35 jaroj ĝi estis bela urbo kun fekundaj palmoj, bonodoraj orangaj arbaretoj kaj freŝa mara aero. La urbo havis la plej grandan tramvojan reton en la mondo, sed fine de la 1930-aj jaroj *General Motors* kun aliaj partoj de la aŭtomobilindustrio transprenis la lokajn tram-vojentreprenojn, forĵetis la tramvagonojn, forŝiris la kontaklineojn, elfosis la relojn kaj funkciigis aŭtobusliniojn en la jam plenplenaj stratoj.’

*Snell* estis jura konsultanto por la senato. Lia specialaĵo estis monopoloj,

kaj antaŭ sia admona parolado *Snell* uzis kvin jarojn por traesplori la usonan aŭtomobilan industrion kaj eltrovi, kiel la tri plej grandaj aŭtomobilproduktantoj, laŭ lia opinio, sisteme militis kontraŭ la publika transporto. Nun, finfine li estis preta kun raporto, kiu estis alfronta atako al tiu industrio. Li kulpigis la industrion fermi plurajn bone funkciantajn tramvojkompaniojn por vendi aŭtojn.

En sia raporto „*American Ground Transportation*” (usona surtera transporto) *Snell* detale priskribis, kiel grandaj konzernoj kun *General Motors* ĉekape laŭ lia opinio sisteme kaj konscie detruis la tramvojojn en 45 usonaj urboj.

La opinion li nun ripetis al la senato. Kaj *Snell* ne retenis sin: la bruaj, malbonodoraj aŭtobusoj timigis la pasaĝerojn, kaj ili aĉetis aŭtojn, tiel ke la aeron de *Los Angeles* poluis kvar milionoj da aŭtoj ... la duono produktita de *General Motors*. La arboj de la urbo suferis pro emisijaj gasoj, kaj 500 homoj mortis jare pro la venena fumnebulado, kiun kaŭzis la



Tramo (*Siemens Avanto*) ĉe haltejo *Stonewall Station* en *Charlotte, North Carolina*, Usono aŭtojn, *Snell* klarigis. Mallonge dirite: la aŭtomobilindustrio utiligis sian enorman ekonomian povon por ŝanĝi Usonon en landon plena de

grandaj aŭtoj kaj dizelaj ŝarĝaŭtoj kaj samtempe ŝanĝi la urbojn en aŭtoŝoseojn kaj parkejojn.

Tramoj estis granda, malnova kaj fiera tradicio de Usono, kiu relative rapide mortis. La tramoj estis parto de la urba pejzaĝo, eĉ en malgrandaj urboj. En preskaŭ ĉiu urbo kun pli ol 10.000 enloĝantoj estis tramoj, kaj jam en la jaro 1895 priservis 900 tramkompanioj reton de entute preskaŭ 18.000 km.

La raporto de *Snell* ricevis ankaŭ gravan kaj fortan kritikon. Historiistoj kaj fakuloj diris, ke la tramoj havis 'naturalan morton'. La reloj estis malbone bontenitaj, la tramvagonoj malbonaj kaj ĉiam plenŝtopitaj – estis simple la evoluo. Kelkaj diris pri la homoj en *Los Angeles*, ke ili 'mem helpis al tiu evoluo', ĉar en la jaro 1924 oni voĉdonis por plilarĝigo de la stratoj por doni pli da loko por aŭtoj.

Do – dum multaj jaroj ne estis en la urbaj pejzaĝoj tramoj, sed multaj, multaj aŭtoj – kaj poluado kaj fumnebulo (precipe en la grandaj urboj); verŝajne ĉiuj en la daŭro de la jaroj povis vidi, ke oni devis trovi iun solvon.



Tramo en *San Francisco*

Kiam en Eŭropo jam

en la 1970-aj jaroj komencis reviviĝi la tramvojo, en moderna formo, ankaŭ en Usono kreskis la intereso. Nun ekzistas en pluraj urboj modernaj tramvojoj, ofte (kiel en Eŭropo) ili estas parto de granda urbrenovigo. En *San Francisco*, kompreneble, ekzistas kaj veturas ankoraŭ la malnova, kabla tramvojo!

**JUN+LN**

Fonto: Historie 18/2013, Vikipedio

## Agado en Landaj Asocioj

### HAFE – nova asocio de IFEF sin prezentas

Estimataj geamikoj:



IFEF ĵus aprobis, okaze de ties lasta asembleo, la akcepton de hispana sekcio HAFE (Hispana Amikaro de Fervojistoj Esperantistaj). Ĉi tiu grupo estas tre malgranda, ni devas konfesi tion, tamen malgraŭ tio ni devas plenumi taskojn. Unualoke mi sciigas al vi, ke jam ekzistas TTT-paĝo de HAFE [https://hafe-](https://hafe-19.websself.net/)

[19.websself.net/](https://hafe-19.websself.net/). Mi esperas, ke la enhavo iom post iom pligrandiĝos, kvankam temas pri senpaga paĝaro kaj pro tio la enhavo ne povas esti tre ampleksa. Ĉeesti en interreto estas tute necese.

Rilate la plenumindajn agadojn, vere la grupo havas propran estraron, tamen ĉi tio estas formalajo, pro la fakto, ke ni ĉiuj devas labori, eĉ iomete, favore al la celo disvastigi Esperanton en fervojistaj medioj. Do, se vi ne kontraŭas, ĉiu membro de la grupo estas tute libera por plenumi kiun ajn agadon de li pripensatan rilate tiun celon, do kiu ajn agadu laŭvole. Kompreneble ni povas resti en kontakto kaj debati pri kiu ajn plenumenda agado.

Unue, mi proponas al vi verki, de tempo al tempo, pri vojaĝoj, fervojaj spertoj, ktp. Tiel ni povas kunlabori per fervoja sekcio en esperanto-revuoj, kiel en *BOLETIN* de HEF aŭ en *GAZETO ANDALUZIA*.

Ne estus malbona ideo organizi agadon kadre de la hispanaj kongresoj de Esperanto, tio estas prelego, propono de fervoja vojaĝeto, ktp. Certe estus bona ideo, ene de nia malgranda grupo, organizi de tempo al tempo malgrandan vojaĝon por ekkoni kelkan turisman trajnon, belan stacidomon, fervojistan muzeon, ktp, ekzemple vojaĝeto por koni la ministan trajnon de Riotinto, jen bona ekskurzo por ekagadi.

Nu, mi restas je via tuta dispono, oni diras, ke granda vojaĝo komenciĝas per unua malgranda paŝo. Do, ni ekmarŝas!

Amike

José María Rodríguez Hernández

fervojista@esperanto.ac

<https://hafe-19.websself.net/>



## **Ĉu individua membreco kun landa asocio?**

Pro la ŝanĝdatigo de la 72-a IFK de 2020 al 2021 la komitatkunsido 2020 estis substituata per la rimedoj de la reto. Tiu metodo estas aplikebla sed ne komparebla kun reala kunsido dum kiu eblas vere diskute interŝanĝi opiniojn.

La impresoj – almenaŭ mia impresoj – estas, ke statutŝanĝa propono celanta ebligi individuan membrecon en landoj kun ekzistantaj landaj asocioj flugis iasence trasub la radarkontrolo kaj ne povis esti prilumata sufiĉe. Kvankam ĝi kun majoritato de 8 kontraŭ 5 voĉoj kun 2 sindetenoj estis malakceptata, mi opinias ke utilis foje klarigi starpunktojn kaj argumentojn, ĉar temas pri demando kiu rilatas al strategio de IFEF.

Mi pledas kontraŭ:

IFEF 1948 estis fondita kiel federacio de landaj asocioj. Jam tiutempe la kondiĉoj estis tre diferencaj sub kiuj ili povis agadi, same diferencaj la atingoj en la majoritate ŝtataj fervojoj.

De tiu tempo la landaj asocioj formas la fundamenton de IFEF. Ili propagandas, praktikas, instruas, priservas la membrojn eldonante gazetojn kaj ofertante kunvenojn.

Cele faciligi internaciajn kontaktojn de fervojistoj amikajn kaj fakspecifajn la landaj asocioj organizis sin sub la tegmento de IFEF.

Ili invitas al Internaciaj Fervojistaj Kongresoj, ili financas IFEF kaj por siaj membroj profitas de ĝiaj servoj kiel tiu ĉi revuo, kiu por multaj el ili estas la sola komunika rimedo direktanta la atenton trans la limojn al aliaj fervojoj kaj al aliaj fervojistaj kolegoj.

Sendube la kontinua regreso dum la pasintaj jardekoj kaŭzas zorgojn kaj pripensojn kiamaniere eblas ĝin efike kontraŭstari. La regreso ne estas unikajo de IFEF sed respegulas la evoluon en ĉiuj esperantistaj organizaĵoj. Tio pravigas dubojn, ĉu IFEF per strategia ŝanĝo rilate membrecon sukcesos pozitive influi la tendencon.

La IFEF-statuto antaŭvidas individuajn membrojn en lando sen landa asocio. Tiu regulo helpas kolekti kaj teni membrojn, kie landa asocio ankoraŭ ne aŭ ne plu ekzistas. Ĉiu asocio ĝermas el unuopuloj siaflanke serĉantaj samideanojn. Komune ili flegas siajn interesojn, kreskigas grupon, aspiras kaj ricevas subtenon de entreprenoj, komunumaj kaj

Ŝtataj instancoj, kiun ili kiel individuoj ne ricevus. Ekirantaj tiun vojon al landa asocio individuaj membroj bezonas motivadon, instigon kaj helpon de IFEF.

Landa asocio havas internan vivon kaj interagas kun aliaj organizaĵoj kaj institucioj. La funkcio dependas de la aktivaj personoj kaj kiel komence menciite de la eksteraj kondiĉoj. Kiu principe kongruas kun la celo de la asocio, sed ne harmonias kun la aktivuloj kaj tial hezitas membriĝi aŭ pripensas ekŝiĝon, havas la ŝancon transpreni respondecon kaj influi la laboron laŭ propra imago. Ankaŭ esperantistaj asocioj konas balotojn kaj elektojn. Ŝanĝi interne ĉiam estas pli bona alternativo ol grumbli ekstere.

Kaze de ne transponteblaj geografiaj, demografiaj, etnaj aŭ sociaj obstakloj, kiuj malhelpas komunan asocion la IFEF-statuto proponas fondon de du aŭ pluraj landaj asocioj vivantaj unu apud la alia.

Problemoj en lando kaj regiono estas solveblaj kaj solvendaj en lando kaj regiono. La proponita ĝenerala akcepto de individuaj membroj en landoj kun landaj asocioj atakas en la malĝusta ebena. Statutŝanĝo de IFEF kaj ties sekvoj koncernas ĉiujn aliajn asociojn sub la sama tegmento.

Statutŝanĝo tia signalus la intencon de IFEF senpere intertrakti kun membroj apud la landa asocio.

- Ĝi devas esti komprenata kiel kritiko pri ties laboro.
- Ĝi malfortigas la pozicion de la asocioj en la landoj.
- Ĝi bremsas la novfondon kaj akcelas dissolvon de landa asocio en la kriza fazo kiam gravas ĉiu unuopa membro.
- Ĝi postulas apartan resursokonsumantan membroadministradon kaj membroservon de IFEF, kiun por siaj membroj regulas la respektivaj landaj asocioj.
- Ĝi kaŭzas aldonajn kostojn por tiu servo. IFEF ne estas subtenata de landaj FISAIC-organizo kaj devus ekvilibrigi la buĝeton per kotizo konsiderinde pli alta ol tiu, kiun ĝi ricevas por la asociaj membroj.

Mi same kiel komitatanoj nomumitaj de GEFA tial pledis kontraŭ la statutŝanĝa propono.

**Guido Brandenburg (GEFA)**

---

## **Virtuala kunveno de Fake Aplika Sekcio**

Virtuala kunveno de la Fake Aplika Sekcio okazis vendredon la 5-an de

Junio 2020. Dum unu horo aŭskultis 13 partoprenantoj 4 prelegojn prezentitajn pere de platformo *BBB* (angle *Big Blue Button*). Ladislav Kovář prezentis prelegon de J. M. Rodríguez: AVE en Mekkon pri la konstruado de grandrapida fervojo al Mekko en Sauda Arabio, Jan Niemann prelegis pri la nova fervojstacio *Køge Nord* en Danio. Jaroslav Matuška prelegis pri la informad- kaj orientiĝsistemoj por blinduloj en publika trafiko en Ĉeĥio. Fine prezentis Ladislav Hakl interesan prelegeton pri la ĉeĥa blinda esperantisto, instruisto de nevidantoj kaj komponisto Karel Emanuel Macan naskiĝinta en la fervojstacidomo en *Pardubice* (1858).

Vidu la registritan filmon: <https://youtu.be/Jn-DChrwI8w>.

**Alvoko:** Laŭ resonoj de partoprenantoj estis tiu ĉi „virtuala faka kunveno“ sukcesa, pro tio ni decidis alvoki kaj kuraĝigi ĉiujn, kiuj havas fervojfakan prelegon: Skribu al mi aŭ Jan Niemann (gvidanto de la FK) aŭ sendu vian prezentaĵon (en formato \*ppt aŭ \*pdf). Ni volonte daŭrigos per sekvonta faka virtuala kunveno.

**Jaroslav Matuška, sekretario de FAS**

## Amuza anguleto

kaŝvorto



A					
B					
C					

**A** : korpa parto sur la kolo – ujo por vino – ejo

**B** : igi – leda strio – identeco de homo

**C** : elemento por masoni – svelta parto de konstruaĵo – muzika signo

Instrukcioj:

En kvadratojn enskribu silabojn. La lasta silabo de la vorto estas unua silabo de la jena vorto.

Preparis Ivan Potiška