

Internacia Fervojisto



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

ISSN 1397-4270

2020.5

La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn



ESTU SINGARDEMAJ ...

Enhavo:

IFEF en Virtuala Movada Foiro de UK (1-a - 8-a de Aŭgusto 2020)....	91
Raporto de komitatano A pri IFEF en Virtuala UK 2020	91
2021 – la „Eŭropa Jaro de Fervojoj”	93
<i>RailLexic</i> inter novaj tapetoj	95
<i>UIC</i> modernigas sian interretan terminologian datumbazon!	96
Kiel longe?	98
Blankaj reloj en varmego-testo	100
„Senutila” haltejo	100
Vojaĝado en Ĉinio	103
Aktualaĵo.....	107

Titolpaĝo: Fotokombinaĵo de Ivan Fabík

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), guido.brandenburg@t-online.de

Jaroslav Matuška (Ĉeĥa Respubliko), Jaroslav.Matuska@upce.cz

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>

IFEF en Virtuala Movada Foiro de UK (1-a - 8-a de Aŭgusto 2020)

Dum la tuta semajno IFEF ricevis en la retejo de UEA plurajn horojn (vidbabilejojn) por faciligi la renkontiĝojn inter fervojistoj sed ankaŭ kun aliaj interesitoj pri fervojo. Ne ĉiuj ni povis profiti pro ne taŭgaj horoj (ĉu tre malfrue, noktomeze, ĉu ege frumatene).

En kvar unuhoraj vidbabilejoj ni havis 42 gastojn el 14 landoj (Aŭstrio, Belgio, Ĉeĥio, Ĉinio, Francio, Germanio, Hispanio, Israelo, Italio, Japanio, R.D. Kongo, Rumanio, Rusio, Slovakio).

- Dufoje Rodica Todor prezentis IFEF per *PowerPoint*-filmeto; el teknika vidpunkto multe helpis Floreal Gabalda de Francio. La belgaj kolegoj estis ege interesitaj kaj multe demandis pri nia asocio, ĉefe pro la estonta IFK en la jaro 2023 en Belgio.

- Ladislav Hakl prelegis pri:

- „La plej nordaj kaj la plej sudaj fervojoj”.
- „La plej longaj trajnoj”.

La publiko aprezis niajn programerojn kaj la nefervojistaj vizitantoj estis tre scivolaj pri nia agado. Espereble ili konservos intereson pli longe.

Rodica Todor

Raporto de Komitatano A pri IFEF en Virtuala UK 2020

La komitata programo de UEA estis koncentrita inter la 2-a kaj la 16-a de Aŭgusto, sed plia komitata kunsido estis programita la 5-an de Septembro pro manko de tempo por pritrakti ĉiujn punktojn de la tagordo.

Jen la kunvenoj:

Faka Forumo – 2-a de Aŭgusto 2020 (registrita)

La Faka Forumo okazis sub la gvido de Amri Wandel, estrarano de UEA pri Faka kaj Scienca agado. Partoprenis ĉ. 50 personoj, kiuj prezentis ĉ. dudek Fakajn Asociojn. La Fakaj Asocioj koncize prezentis sin kaj interŝanĝis spertojn kaj kunlaborajn planojn. Krom la sinprezentoj de Fakaj Asocioj, estis faritaj kelkaj valoraj proponoj.

Kiel reprezentanto de IFEF mi prezentis mallonge nian federacion, la venontan kongreson en Majo 2021 en Germanio kaj proponis okazigi tra la jaro pliajn Fakajn Forumojn por iniciati, kunlabori kaj bilanci pri

diversaj komunaj projektoj.

La kunveno estis registrata. La kontribuoj pri IFEF estas je la komenco kaj la fino de filmeto.

<https://www.youtube.com/watch?v=HUu3XFMEW7c>

Du Forumoj pri Strategia laborplano de UEA – 11-a kaj 13-a de Aŭgusto 2020.

La Strategiaj Forumoj, kolektante la opiniojn, ideojn, proponojn de la esperantistaro deziras trovi respondojn al pluraj demandoj pri UEA kaj Esperantujo: „Kiuj estas niaj grandaj celoj kaj konkretaj, mezureblaj celoj, laŭ kiuj eblus mezuri sukceson? Kiujn ni celos kaj kiujn ne per nia propra agado? Kiel ni trafos tiujn, kiujn ni celas? Kiuj estas la kapabloj por trafi tiujn, kiujn ni celas? Kiuj manaĝeraj sistemoj estas bezonataj por havi kaj konservi tiujn kapablojn?”

Por daŭrigi tiun gravan projekton, UEA kreis retan Forumon kie ĉiu individuo aŭ asocio povas kunhavigi siajn ideojn kaj proponojn.

Mi prezentis en tiu Forumo du projektojn kiuj povus esti realigeblaj en kunlaboro kun UEA.

Temas pri:

1-a projekto

Kunlaboro internacia de teknikaj fakultatoj kun sekcioj pri integrita transporto diversfaka (ne nur fervoja), por organizi seminariojn por studentoj, kun prelegoj tradukitaj pere de Esperanto kiel pontolingvo.

2-a projekto: 2021 - la „Eŭropa Jaro de Fervojoj”

<https://forumo.uea.org/temo/140-proponoj-de-ifef-pri-kunlaboraj-projektoj/>

UEA-Komitatkunsidoj

Okazis tri Komitatkunsidoj (8-a, 15-a kaj 16-a de Aŭgusto 2020) kaj la kvara estas programita por la 5-a de Septembro.

La dokumentoj pri kiuj la UEA-Komitato diskutis kaj voĉdonis estas: Estrara Raporto pri la jaro 2019; financaj dokumentoj pri la jaro 2019 (spezokonto, bilanco); nova Elekta Komisiono; buĝetpropono 2021; raporto pri la fondaĵoj; kontoj 2018-2019 de la fondaĵoj; raporto de la komitataj reviziantoj; aprobo de nova kunlaborkontrakto kun Faka Asocio; dosiero pri nova kunlaborkontrakto kun la Faka Asocio MSA; Raporto pri plenumo de la komitataj decidoj 2019; raporto pri plenumo

de la komitataj rekomendoj 2019; propono de modifo de la Regularo pri Interreta Voĉdonado; akcepto de novaj Honoraj membroj kaj aliaj honorigoj.

Tio, kio interesas la Fakajn Asociojn, estas la intenco de UEA renovigi la kunlaborajn kontraktojn kaj por tio estas antaŭvidata preparo de nova ŝablono de kontrakto.

MondaFest' 2020 – La Tago de Eŭropo (22.08.2020)

La evento estas spektebla ĉe la jutuba kanalo UEAViva:

youtu.be/gQTaPzdcgsw

Jen prelegoj kiuj estas inspirigaj por IFEF:

- "Eŭropaj subvencioj" (Francesco Maurelli)
- "Organizi Lingvo-Festivalon" (Fransoazo Oazo)
- Eŭropa Landa Parad' (Stefan MacGill)
- Eŭropa Forumo: EDE, EEU, Eŭropa Komisiono de UEA

Rodica Todor

2021 - la „Eŭropa Jaro de la Relo”

Por subteni la "Eŭropan Ekologian Pakton en la kampo de transportado", Eŭropa Komisiono proponis, kaj la Eŭropa Parlamento aprobis, ke 2021 estu la „Eŭropa Jaro de la Relo”.

La jaro 2021 markas plurajn gravajn datrevenojn por fervoja transporto: la 175-a datreveno de la unua fervoja ligo inter du eŭropaj ĉefurboj (Bruselo kaj Parizo), 40 jaroj de *TGV* kaj 30 jaroj de *ICE*. Oni memorfestos ankaŭ sian centjariĝon de *UIC* (*Union Internationale des Chemins de Fer* - Internacia Fervoja Unio), kiu nuntempe havas 190 membrojn (aktivaj kaj kunlaborantaj) en Eŭropo, Azio, Mezoriento kaj Afriko. Inter tiuj kunlaborantoj estas IFEF, kiu, pere de sia Terminara Sekcio, kontribuis al fervojfaka vortaro kun terminoj en 23 lingvoj, inter kiuj Esperanto (la datumbazo enhavas proksimume 16.000 terminojn en angla, araba, ĉeĥa, dana, Esperanto, finna, franca, germana, hispana, hungara, itala, japana - ankoraŭ ne kompleta, nederlanda, norvega, persa, pola, portugala, rumana, rusa, serba, slovaka, sveda kaj turka).

Serio de eventoj, kampanjoj kaj iniciatoj estas antaŭviditaj por antaŭenigi fervojojn kiel rimed-efika, daŭripova, noviga kaj sekura transporta sistemo.

Inter tiuj estu la internacia arta festivalo *EUROPALIA*, okazonta en

Belgio de Oktobro 2021 ĝis Januaro 2022. Por la unua fojo en sia historio ne estis elektata lando, sed oni preferas specifan temon por sekva ekspozicio. La temo estas „Trajnoj kaj Reloj” kaj prezentos la historion de la fervojoj de Eŭropo.

Kialo elekti tiun temon estas ke Belgio ludis gravan rolon en fervoja historio. La fervoja reto de Belgio estas la plej malnova sur la eŭropa kontinento. Ĉi-jare pasis 185 jaroj de kiam la unua fervojo sur kontinenta Eŭropo malfermiĝis inter Bruselo kaj *Mechelen* (Provinco Antverpeno). Plie, la noktaj trajnoj estas tiel malnovaj kiel la Belgaj Fervojoj. Ekde 1840 kaj dum preskaŭ unu jarcento ĉi tiuj trajnoj komencis vojaĝi de *Ostende* al Bruselo kaj pli poste al Parizo kaj al aliaj eŭropaj urboj.

La festivalo ofertas plurajn artajn projektojn en Belgio sed ankaŭ en diversaj eŭropaj landoj. La artaj eventoj estos prezentataj en diversaj muzeoj kaj lokoj de kulturo, sed ĉefe en trajnoj kaj stacidomoj. La Trajna Monda Muzeo (*Train World*) en Brusela urboparto *Schaarbeek* ludos centran rolon.

"La trajnoj donis inspiron al artistoj, aventuristoj, novigantoj kaj revantoj. La ĉefurbo de Eŭropo ludis el tiu vidpunkto centran rolon kiel fervojkruciĝo." - asertis Sven Gatz, la brusela ministro respondeca pri reklamado de la belga ĉefurbo tiel hejme kiel eksterlande.

La programo de *EUROPALIA* aparte prilumos la naskiĝon de la fervojo kaj



ĝian influon al la artoj. (Ĝi inspiris ekz. la verkaron de Paul Delvaux - „la viro, kiu amis trajnojn”, belga pentristo pasia pri trajnoj kaj stacioj. Kiel supera distingo, la pentristo estis nomumita honora staciestro de *Louvain-la-Neuve* en 1984).

Sed la ĉefa rigardo de la festivalo koncentriĝos al estonteco de trajnoj kaj pritraktos pli larĝajn aktualajn aspektojn, kiel moviĝeblon kaj ekologion.

Ligita per faka kunlaboro al *UIC* kaj havante inter siaj membroj la Belgan Amikaron de Fervojistaj Esperantistoj (BAFE), IFEF povus esti

aktiva partoprenanto en tiu grava evento por sin prezenti al la mondo ĉu per ekspozicioj de fotoj, ĉu per kolekto de artaj desegnaĵoj en kaj pri stacidomoj aŭ per aliaj artaĵoj pri fervojo, ĉu per prelegoj ligitaj al la temo. Kunlaboro kun la asocioj de pentristoj ene de *FISAIC* landaj sekcioj estus bonvena tiucele.

Mi invitas vin kontribui per ideoj, proponoj, per konataj de vi verkoj al tio, kio povus esti nia komuna projekto: fari IFEF videbla dum la Eŭropa Jaro de la Reloj, sed ĉefe okaze de la arta festivalo „*EUROPALIA* -Trajnoj kaj Reloj”.

Rodica Todor

***RailLexic* inter novaj tapetoj ...**



Margène ni jam estis menciintaj la intencon de *UIC* translokigi la terminologian datumbankon: la germana firmao instalinta kaj pri-servinta la sistemon dum multaj jaroj montriĝis ne sufiĉe agema kaj preta reagi al kritiko kaj adaptodeziroj flanke de la kliento. Konsekvence *UIC* sondis alternativojn kaj trovis novan partneron *Interverbum* en Svedio.

La elekton faciligis ne nur la kapabloj kaj eblecoj de la termin-administra sistemo *TermWeb4*. Ĝi disponigas faskon da sencohavaj helpiloj kiel vastajn importfunkciojn por transpreni terminojn el eksteraj fontoj aŭ individue kompileblajn kaj storeblajn filtrilojn. Faciligis la elekton ankaŭ la aperta kunlaboro kun la programistoj preparante la translokigon de pli ol dekmil nocioj kun la kompleto de la aldonaj informoj.

La translokiĝo intertempe okazis. Depost la 1-a de Julio 2020 *RailLexic Online* ne plu estas atingebla ĉe la eble ankoraŭ konata malnova adreso. La termina trezoro alvenis en nova loĝejo - inter novaj tapetoj - kaj estas sekure storita en nova servilo.

La nova *RailLexic Online* ne estas pli pretendema ol la antaŭulo - necesas nur aktuala retfoliumilo (*Edge, Safari, Firefox* k.a.), ne tro malbona ekrano (1024x768) kaj minimuma retalira rapido (512 Kbit/s). Ĝi prezentas sin al aplikantoj kaj redaktantoj kun kelkaj diferencoj. La serĉorezultoj ekzemple estas laŭvole videblaj en ĉiuj administrataj 23

lingvoj samtempe aŭ nur en lingvoj elektitaj.

Ĝi ofertas proksimuman (erartoleran [svagan]) serĉadon kaj en serĉlingvo Esperanto trovas ankaŭ vortojn kun transformitaj diakritaj literoj laŭ diversaj surogataj (H-, X- kaj aliaj) sistemoj.

Ĝi estas – tion la aplikantoj ne perceptos – libere adaptebla laŭ la deziro de la kliento *UIC*. Tio estas ŝanco forigi kelkajn malglataĵojn kiel la fakton ke la menulingvo estas sole la angla.

Pro la daŭra kontribuo de la esperantistaj terminologoj IFEF kompanse ricevas licencon permesantan dek samtempajn aplikajn alirojn. *UIC* renovigis tiun oferton validan jam antaŭ la sukcesa sistemŝanĝo. La bezonatan ŝlosilon la TK-sekretario volonte disponigas al aŭtoroj kaj redaktoroj de fervojfakaj eldonaĵoj.

Nun post la translokiĝo inter la terminologoj finfine rekomenciĝis la regula, enhava laboro.

Guido Brandenburg (TK-sekretario)

UIC modernigas sian interretan terminologian datumbazon!

RailLexic Online havas novan aspekton de post la 1-a de Julio, 2020.



La *UIC-Terminologia Grupo* ekipis *RailLexic Online (RLO)* per moderna interfaco celante pli bone servi al la *UIC*-membroj kaj la sektoro fervojekonomia. La ĉefa misio estis, konsiderinde plibonigi la praktikan aliron flanke de la aplikantoj, same kiel de la redaktantoj kaj kontribuantoj. La oficiala lanĉo estis realigita la 1-an de Julio 2020.

Fervojista vortaro de *UIC*: la unua-ranga leksikono

RailLexic Online ofertas pli ol 11.000 (komento de la tradukinto: *UIC* mem indikas nombron de 16.000 terminoj) fervojajn nociojn, prezentitajn en 23 lingvoj. Ĉi tio reprezentas centmilojn da terminoj, kiuj devas esti ĝisdatigataj senĉese, laŭ la plej aktualaj bezonoj kaj projektoj. La terminoj ĝenerale estas komentataj per gramatikaj kaj kuntekstaj informoj, kompletigitaj per konstante kreskanta nombro da difinoj kaj klarigaj notoj.

La *UIC*-terminologo kaj la terminologia grupo laboras sinergie kun la plej bonaj spertuloj de la membraj retoj de *UIC* por certigi ke la aktualigoj

radikas en la ĉiutaga praktiko de la sektoro. Aparte agnoskata estas la simbioza interrilato kun la *IRS*¹.

Historio: cifereca tradicio

Antaŭ preskaŭ tridek jaroj *RailLexic* anstataŭis la "*Lexique général des termes ferroviaires*", la ĝeneralan leksikonon de fervojaj terminoj, kiu unuafoje estis presata en la jaro 1957. En la unuaj tagoj de tutmondiĝo, la esenca celo estis kolekti fidindajn teknikajn terminojn kaj iliajn ekvivalentojn en pluraj lingvoj por la multnombraj koncernatoj en la tuteŭropaj – poste tutmondaj – fervojoj.

Dum la tempo pasanta, la terminologia datumbazo iom post iom estis ĝisdatigata kaj kompletigata de la Terminologia Grupo de *UIC*, kiu publikigis ĝin rete en la jaro 2015: *RailLexic Online* naskiĝis kaj estis simple kaj facile uzebla. En 2020 *UIC* elektis pli adapteblan solvon disponigantan modernan servon konforman al la bezonoj de la spertuloj kaj la plej novaj terminologiaj postuloj.

Nova bazo: estas la tempo por laŭbezonaj solvoj

Ekde la 1-a de Julio 2020 *RailLexic Online* havas unusolan interfacon por administri kaj por konsulti la terminologian datumkolekton de *UIC*. La celo estas pli glatigi por la aplikanto la aliron disponigante rapide kaj efike funkciantan programbazon.

La serĉlinio por ŝlosilvortoj ekzemple trakombas la terminojn el ĉiu ebla perspektivo, simile al la plej novaj serĉiloj.

Kvanto de novaj funkcioj malfermos la vojon al pli vasta adaptebleco. Lastatempa aplikantino demandis, ĉu ni povus plilongigi la daŭron de ŝia seanco, dum alia ŝatus stori sian lingvo-elekton ... Krome, redaktantoj estos dankaj pro la ebleco krei serĉo-filtrilojn, laŭtemajn glosarojn kaj validigajn procedojn aŭ eĉ aldoni bildojn. Kaj plej grave: la *UIC*-terminologo nuntempe administras la aplikanto-profilojn senpere, por ke li povu pli bone reagi al la bezonoj esprimitaj de siaj gekolegoj kaj de la laborgrupoj ĉe *UIC*.

Amasaj modernigoj: bonvenon en la 21-a jarcento!

Specife la lanĉo estis okazo por ioma printempa purigado:

- Revizio inter la kampoj de la termino-rikordoj?
- Nova kampo por monitorado de procedoj
- Klarigo de dekoj da ripetaj mallongigoj

- Striktigita prezento de gramatikaj informoj
- Diferencigita administrado de cititaj fontoj
- Formala distingo inter japanaj terminoj kaj ilia prononco
- Kongruigo kun la formato *TermBase eXchange (TBX)*

Ĉi tiu normigo de miloj da notoj en preskaŭ ĉiuj lingvoj laŭ plej bona praktiko de nuntempa terminologio celas provizi plej modernan servon. Kontentigante lingvikajn same kiel teknikajn postulojn *UIC* demonstras sian komprenon pri la graveco de fervoja terminologio kaj sekvas la idealon de efika komunikado inter siaj spertuloj kaj siaj membroj.

ETF²-butiko: specialaj tarifoj por UIC-membroj

RailLexic Online estas alirebla interrete post jarabono aĉetita de la butiko *ETF*, filio de *UIC*. Elekteblas tie esence la bezonata nombro de samtempaj uzantoj.

Momente la terminaro estas konsultebla en ĉiuj lingvoj, kvankam aktuale ankaŭ laŭbezonaĵoj adapto-opcioj estas pristudataj.

Bonvolu noti, ke *UIC*-membroj profitos de rabato pri la deklaritaj prezoj. Ni do instigas ilin decidi kaj aparte komuniki kaj distribui la alirajn permesilojn interne.

La spertuloj, kiujn ni renkontis en la laborgrupoj, ege interesiĝis kaj varme bonvenigis ĉi tiun specon de subteno.

Por viaj informoj: presitaj vortaroj kaj instaleblaj programoj ankoraŭ haveblas ĉe la butiko *ETF*, sed ili respondas al pli fruaj eldonaĵoj.

La teamo de *ETF* volonte helpas al vi kaze de iuj ajn demandoj pri abono al *RailLexic Online*: publi@uic.org

La *UIC*-terminologo, s-ro Raynal, volonte respondos demandojn pri la datumbazo kaj ĝia enhavo: raynal@uic.org

1) *IRS*="Internaciaj Fervojaj Solvoj" – informfolioj eldonataj de *UIC* pri diversaj aspektoj de fervojaj funkcio kaj tekniko

2) *ETF*= Fervojteknikaj eldonaĵoj

Nicolas Raynal (traduko Guido Brandenburg)

Kiel longe?

Aktualaj konsideroj pri la 72-a IFK 2021

Ni jam kutimas aŭdi la ĉion relativigantan postfrazon: „Se la evoluo tion permesas.“ En nia parto de Germanio finiĝas la someraj ferioj.

Instruistoj, infanoj kaj junuloj revenas de kie ajn ili pasigis sian libertempon. La lernejoj remalfermos siajn pordojn kaj lecionoj okazos,



laŭeble normale, se la evoluo tion permesas. Rekomenciĝos la futbalsezono. Maĉoj okazos, eble sen publiko, eble kun publiko, se la evoluo tion permesas. Orkestroj preparas sin por baldaŭaj koncertoj, en sportarenoj, en parkoj, en ŝanĝkonstrue adaptitaj

teatroj, se la evoluo tion permesas. En Oktobro kuraĝaj organizantoj antaŭvidas la unuajn malgrandajn post-virusajn fioprojn, kompreneble se la evoluo tion permesas.

En Germanio kaj Pollando la kongresa komitato de la Transponta Kongreso ŝovita unu jaron al 2021 observas la situacion kun espero sed ankaŭ suspekto ĉu la ponto en Majo 2021 estos stabila sufiĉe kaj kapabla porti la kongreson.

Ni kalkulas pri ŝanĝitaj kondiĉoj kompare al la origina koncepto kaj rekontaktas la lokajn partnerojn por sondi kiel aspektas la individuaj kontraŭinfektaj solvoj – distanco, ŝirmiloj, koridoraj „trafikreguloj“. Necesas ja tiurilate kontroli ĉiujn lokojn kaj programerojn, speciale la ekskursajn.

La „provizora“ programo trovebla en la nova aliĝilo restis netuŝita sed estu des pli provizora ju pli da variantoj surtabligas la pandemiaj strategioj. Ni informos vin kaze de esencaj ŝanĝoj.

Provizore netuŝitaj restis ankaŭ la indikoj por la aviadilaj vojaĝantoj. La kelkajn jarojn prokrastita inaŭguro kaj ekfunkcio de la flughaveno *Berlin-Brandenburg (BER)* nun okazu la 31-an de Oktobro 2020. Samokaze la haveno *Berlin-Tegel (TXF)* estu fermata. *BER* situas apud la ekzistanta flughaveno *Berlin-Schönefeld (SXF)* kaj estos simile konektita per linioj de urba kaj regiona reltrafiko.

La aliĝintojn de la kongreso 2020 ni demandis pri la uzo de ilia antaŭpago kaj laŭ la deziro reĝiris ĝin respektive konfirmis la validigon por la transdatigita kongreso. La kotizoj restis neŝanĝitaj. Pro la ankaŭ por la partoprenontoj malfacile pritaksebla situacio ni longigis la unuan aliĝoperiodon ĝis la 31-a de Marto 2021.

Guido Brandenburg

Blankaj reloj en varmego-testo

La fervojo [DB] instalas sensilojn je la longdistanca linio ĉe *Melsungen* [Heslando, Germanio].



Blankaj reloj
Foto: DB Mediathek

Berlin/Melsungen – Jam ekde aŭtuno [2019] testas la DB blankajn relojn je la longdistanca linio en Heslando – dum alvenanta somero aldoniĝas sensiloj, kiuj mezuras temperaturon. „Nun, kiam venos varmego, estas demando decidi ĉu la farbŝmirita relo dum ekspluatado fakte estas pli malvarmeta ol la normala”, diris reprezentantino de la fervojo merkrede [24-an de Junio 2020]. Testoj en laboratorio rezultigis, ke blanka farbado la evidente sunon pli forte reflektos kaj la reloj estos je 7 ĝis 8 gradoj pli malvarmetaj ol nefarbŝmiritaj reloj.

Ekde aŭtuno la fervojo provas la uzon de la blanka farbo en la reala ekspluatado sur la *Pfeffertal*-ponto [laŭnome: pipa valoponto] ĉe *Melsungen* en norda Heslando sur rapida relvojo *Hannover – Würzburg* pro malvarmeta vetero ekde aŭtuno antaŭe sen temperaturaj sensiloj. „La medikonvena farbo restas. Ĝi tamen devas esti regule renovigata”- estas unu el la rezultoj. Pliaj estu prezentataj fine de la jaro 2020. La fervojo kalkulas kaŭze de la klimatsanĝo pri kreskantaj ŝarĝoj por la infrastrukturo Per eksperimentoj kiel la blanka relo la ŝtata konzerno [DB] volas sin prepari . dpa

Tradukis Walter Ullmann, artikolo el gazeto *Wetterauer Zeitung*, 25.06.2020.

En krampoj [] – rimarkoj de tradukinto.

„Senutila” haltejo

LA JAPANA HALTEJO KONSTRUITA POR MEMORIGI NIN PRI LA GRAVECO HALTI

En la prefekto-distrikto de *Yamaguchi*, en suda Japanio, ekzistas

malgranda haltejo, kiun multaj konsiderus absolute senutila.



Ĝi estas sur fervoja linio, kiu trapasas la preskaŭ senmakulan naturon: de unu flanko la densa vegetaĵaro, de la alia rivero. Ne estas vilaĝoj aŭ urboj en la proksimeco, ne estas turismaj lokoj, estas "nenio" krom la naturo.



Ĝi estas neloĝata loko, pro tio ĝi estas la lasta loko por konstrui fervojan haltejon. Sed la japanoj decidis konstrui unu ĝuste tie, meze de nenio. Ĝi nomiĝas "*Seiryu Miha-rashi Eki*" kaj unuavide, ĝi povus provoki rideton: Ĝi ne estas atingebla piede kaj de la kajo vi eĉ ne povas eliri. Ne estas ŝtupoj, ne estas benkoj: vi nur povas stari tie. Malgranda betona rekt-angulo kiu rigardas la riveron *Nishiki* kaj

estas tute ĉirkaŭita de verdaĵo.

Al kio utilas ĉi tiu "senutila" haltejo? Fari ion, kion ni tute ĉesis fari, konsiderante ĝin senutila kaj enuiga agado, tempoperdo: halti.

La "senutila" fervoja haltejo

Pli ol trajnhaltejo, ĝi estus difinita kiel posteno de observado atingebla nur se vi trafas trajnon. Vi ne povas alveni per aŭto (la sola vojo estas trans la rivero) kaj vi ne povas foriri, piede, do la sola maniero forlasi la haltejon post alveno estas atendi la sekvan trajnon.

Ĝi estas haltejo kiu ne havas iun ajn celon, almenaŭ se ni rezonas laŭ kutima cinika maniero. Malfermante viajn horizontojn, vi tamen povas senti la magion de speciala loko kiel ĉi tiu, kaj tiuj, kiuj sukcesas nuligi la pasintecon kaj la estontecon kaj enmeti sin komplete en "ĉi tie kaj nuno".

Kiu alvenas al la haltejo "*Seiryu Miharashi Eki*", faras tion nur por halti. Ne nur en la fizika senco sed ankaŭ kaj ĉefe de la mensa vidpunkto. Decidi eltrajniĝi en ĉi tiu haltejo signifas ribeli kontraŭ la frenezaĵo de la ĉiutaga vivo, la infera rutino kaj la ĉiuseca polucio kiujn ni enirigas en nian menson.

Eltrajniĝu, kaj kion vi faras? Nenion praktike kaj konkrete.



La beleco halti.

Vi nur observas la mondon, tiun pecon de la mondo. Spektu la akvon kiu fluas laŭ la rivero. Vi ĝuas la silenton post la foriro de la trajno. Observu la densan vegetaĵaron. Vi prenas vian tempon por pigrumi, aŭ pli bone por "nenion" fari. Vi trovas internan pacon, vi trankviliĝas, vi malstreĉiĝas. Pripensu, se vi ŝatas. Aŭ

provu plene vivi en "ĉi tie kaj nuno": sentu ĉion ĉirkaŭ vi, mergiĝi komplete en la nuna momento.

Foje necesas eliri el la hamstra rado, en kiu multaj el ni vivas ĉiutage. Tiu aro de respondecoj kaj kutimoj kiuj kurigas vin, kuri, kuri sen moviĝi

metron, kie ĝi vere gravas: interne, en la mirinda mondo de introspekto, sed ankaŭ ekstere, en la interago kun aliaj homoj, en la realigo de propraj idealoj kaj en la observado de la mirindaĵoj de la mondo.

Ĉiuj landoj devas havi haltejon kiel ĝi, (kaj eble ili havas senkonscie) kie ili povos eltrajniĝi por fari "nenion" krom aŭskulti unu la alian, ĉirkaŭrigardi kaj doni iom da paco al sia menso kaj koro.

Traduko de Vito Tornillo

El blogo de Gianluca Gotto: *Mangia, Vivi, Viaggia* = Manĝu, Vivu, Vojaĝu

<https://www.mangiaviviviaggia.com/stazione-giapponese-importanza-fermarci/>

Vojaĝado en Ĉinio



En Ĉinio la trajnoj estas tre bona transportrimedo por vojaĝi: praktikaj, rapidaj, akurataj, puraj, komfortaj, modernaj, kaj ne tro kostaj. La fervojreto, kiu longas je 130 000 km, estas unu el la plej vastaj en la mondo. La trajnoj veturas en ĉiuj provincoj, eĉ ĝis la insulo Hajnano en Suda Ĉinio kaj Lasao en Tibeto.

Ankaŭ eblas atingi Ĉinion per internaciaj trajnoj:

- de Parizo al Moskvo <https://www.russiantrain.com>
- de Moskvo al Pekino (tra Manĉurio aŭ Mongolio): <https://www.travelchinaguide.com> <https://www.russiantrain.com>
- de Ulanbataro al Pekino
- de Pjongjango al Pekino
- de Hanojo al Pekino,
- de Almato al Urumĉio
- de Honkongo (*Hung Hom*) al Kantono, Ŝanhajo kaj Pekino

Mi tre plezure trajnvojaĝas en Ĉinio ĉar estas momentoj por malkovri la ĉinan popolon, kiam la homoj estas malstreĉaj kaj disponeblaj por aliaj homoj! Ankaŭ la pejzaĝoj ĉirkaŭ la trakoj estas tre belaj kaj variaj en

la kamparo kaj montaro.



Ĝenerale la stacidomoj situas proksime de la urbocentroj. Busoj, metrooj kaj taksioj atingas ilin. Pli bone, se vi 10 tagojn antaŭe aĉetas bileton kaj rezervas lokon en la dezirata trajno ĉar multaj homoj vojaĝas en Ĉinio. Preferinde ne vojaĝu per trajnoj

okaze de la printempa festo ĉar ili estas plenplenaj. Se vi volas vojaĝi en tiu sezono, rezervu unu monaton antaŭe. Eblas aĉeti bileton en stacidomo kaj urbgiĉetoj aŭ per interreto sed iom pli koste: <https://www.ctrip.com> (en 17 lingvoj!). Vi devas montri vian pasporton al la biletvendisto ĉar oni notas vian nomon kaj numeron de la pasporto sur la bileton.

En granda urbo, mi konsilas al vi ĉiam alveni, kun viaj aĉetita bileto kaj pasporto, ĉe la enirejo de la stacidomo, minimume 30 minutojn antaŭ la ekiro de la trajno ĉar oni devas en iom longa vico trapasi kontrolojn de biletoj kaj de bagaĝoj en lasertunelskanilo. Poste eblas aĉeti iom da manĝaĵoj kaj trinkaĵoj en butikoj ene de la stacidomo. La trajnhoraro aperas sur granda tabulo kun la numero de la trajno, horo kaj trako kun la destinloko en ĉina skribaĵo. Vi trovas la trajnnumeron kaj horon sur la bileto. La pasaĝeroj atendas en granda atendejo, proksime de kiu estas necesejo kaj akvovarmigilo kun krano por preni iom da varma akvo por teo aŭ nudeloj. Kiam la trajno alproksimiĝas, fervojisto malfermas elirpordon kaj kontrolas biletojn por iri al la kajo. Ĉe la pordo de la pasaĝervagono kondukto ankaŭ kontrolas la biletojn kaj montras, kie estas via kuŝloko aŭ sidloko. En longa trajno laboras ĉirkaŭ 50 fervojistoj por via komforto, kondukto kiuj zorgas pri pureco de la vagonoj kaj vekas la pasaĝerojn antaŭ la alveno, kuiristoj en restoracia vagono kaj

riparisto de la diversaj ekipaĵoj.

Por ŝpari nokton en hotelo, eblas uzi noktajn trajnojn, kiuj veturas sur mezlongaj kaj longaj distancoj en la tuta lando. Tiuj trajnoj (kategorioj T, K kaj L) havas kuŝvagonojn kun litetoj ekipitaj per littukoj, kovriloj kaj kapkusenoj. Oni ŝanĝas la tukojn post uzado. En la malmola klaso estas 6 litetoj en kupeoj sen pordo sed kelkfoje ekipitaj per kurtenoj inter la koridoro kaj la kuŝlokoj. La mola klaso estas pli luksa kaj komforta kun 4 litetoj en ĉiu kupeo kaj pordo, kiun la pasaĝeroj povas ŝlosi.

En la kuŝvagonoj ĉiuj kupeoj de ambaŭ klasoj estas ekipitaj per termosoj, kiun oni povas plenigi per tre varma akvo disponebla ĉe krano en ekstremaĵo de la koridoro. Tiu akvo necesas por prepari teon kaj nudelojn. Necesejo kaj manlavujo ankaŭ situas ĉe ekstremaĵo de la vagono.



En malmola klaso estas ankaŭ pasaĝervagonoj kun nur sidlokoj sed tio estas malkomforta se oni veturas dum longa tempo. Komence de via vojaĝo la kondukto en kuŝvagono prenas vian biletan kaj donas al vi platan karton. Kiam la trajno proksimiĝas al la stacidomo, kie vi elvagoniĝos, la kondukto vekas vin kaj redonas al vi la biletan. Atentu ne perdi ĝin, ĉar kiam vi eliras el la stacidomo, oni kontrolas vian biletan.

Mi konsilas al vi kunporti manĝaĵon kaj trinkaĵon por longa vojaĝo. Eblas ankaŭ aĉeti ilin ĉe la koridoro de la vagono, kiam servisto puŝas ĉareton. La trajnoj kondukas restoracivagonon en kiu vi povas manĝi pli lukse sed ne tro koste.

La fulmrapidegaj trajnoj (kategorioj C, D, G kaj Z kun kuŝvagonoj)



veturas ĉirkaŭ 200-300 km hore inter pli ol cent urboj sur speciala fervoĵreto 22 000 kilometrojn longa, la plej longa en la tuta mondo! Tiuj trajnoj estas tre komfortaj.

Graciaj kaj afablaj stevardinoj servas la pasaĝerojn. Vi povas ĉe ili aĉeti trinkaĵojn kaj manĝaĵojn. La trajnoj enhavas tri klasojn: unua klaso, dua klaso kaj la luksa klaso « *Business* ». Kompreneble estas necesejo en ĉiuj vagonoj kaj klimatizado.

Mi mem preferas vojaĝi per nerapidaj noktaj trajnoj (kategorioj T, K kaj L) ĉar laŭ mi ili estas sufiĉe rapidaj, komfortaj kaj ne tro kostaj kompare al aviadilo, kiuj multe pli poluas la aeron. Mi estas emerito kaj havas tempon por vojaĝi sen tro damaĝi nian vivmedion.

Prezroj de biletoj :

Ekzemplo de Pekino al Kantono 2 475 km, rapidegaj trajnoj ĉirkaŭ 8h, nerapidaj trajnoj 21h.



Fulmrapidega trajno 2a klaso = 862 CNY; 1a klaso = 1 380 CNY ; klaso luksa« Business » = 2 724 CNY

Kuŝvagono malmola klaso = 456 CNY ; mola klaso =784 CNY

Sidloko malmola = 251 CNY ; sen sidloko = 251 CNY

1 EUR = 7,77 CNY

Trajnhoraroj kaj informoj:

<https://www.chinahighlights.com/china-trains/>

<http://www.china-train-ticket.com>

<https://www.travelchinaguide.com/china-trains>

<https://www.ctrip.com>

www.seat61.com

<https://www.russiantrain.com>

Bonan vojaĝon !

Henry Bruno, 24/08/2020

Aktualaĵo

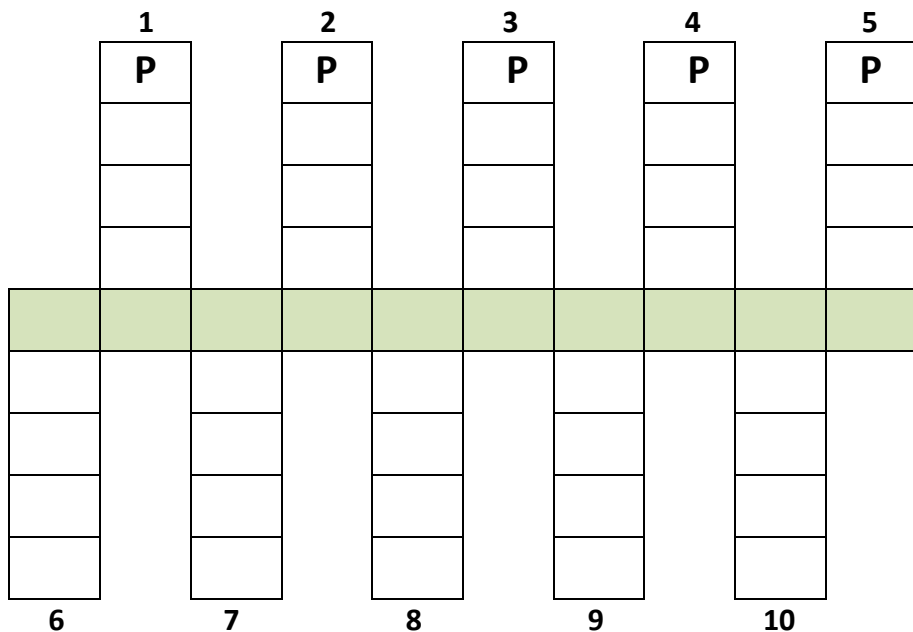
Aŭtuna virtuala kunveno de Fake Aplika Sekcio

Intersekve kun la virtuala kunveno de FAS en Junio 2020 ni invitas ĉiujn interesulojn al la dua faka kunveno. Dato kaj horo estos precizigitaj, sed jam hodiaŭ vi povas rezervi unu vesperon (verŝajne

19:00 - 20:00 h) de la 23-a ĝis la 26-a Novembro 2020. Ekzakta dato, horo, programo kaj ligilo por partopreno al tiu ĉi kunveno (aŭ kiel preleganto aŭ kiel aŭskultanto) aperos en www.ifef.net plej malfrue du semajnojn antaŭ la kunveno. Unu prezentaĵo estas jam anoncita, aliaj 2-3 (po 10 - 15 minutoj) estas bonvenaj. Kunveno okazos denove pere de platformo BBB. Se vi povos prezenti vian prelegeton, skribu vian temon al sekretario de FAS (jaroslav.matuska@upce.cz). Ni antaŭĝojas pri via ĉeesto/kontribuo!

Jaroslav Matuška

Amuza anguleto



1 – Fermita mano

2 – Blua frukto

3 – Materialo por sterni

4 – Malridi

5 – Eniro en ĉambron

6 – Arba materialo

7 – Metala protekto de kapo

8 – Objekto super tereno

9 – Transportebla loĝejo

10 – Blovanta aero

Preparis Ivan Potiška

Solve de enigmo el pasinta numero de IF: KAMELO