

Internacia Fervojisto

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



ISSN 1397-4270

2020.6

La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn



Nokto en fervojstacio

Estimataj gelegantoj

La tempo rapide pasas, ni denove staras antaŭ fino de la jaro. Ĝi certe eniros en historion kiel jaro de *Covid*-pandemio kaj jaro de forŝovado de gravaj eventoj. Je dua flanko ĝi estas ankaŭ jaro de amasa virtualigo de homkontaktoj. Tiu fenomeno tuŝis ankaŭ agadon en esperanta mondo – kunvenojn, seminariojn, kongresojn. Feliĉe, ke ni havas tiun eblecon. Prave, ĝi ne povas anstataŭi personajn kaj amikajn kontaktojn kiuj estas por ni la plej gravaj. Ni esperu, ke la venonta jaro estos pli „normala“, ke ni denove povos renkontiĝi dum esperantaj aranĝoj.

Via redaktoro



*Trankvilajn Kristnaskfestajn tagojn kaj
esperplenan novan jaron 2021
deziras*

estraro de IFEF

Enhavo:

Kablotramo en <i>San Francisco</i>	112
Metroo <i>Changsha</i> kaj ligoj.....	115
La siderodromofobio	118
La vinberoj veturas per trajno	120
Per fervojo de Germanio al la Nigra maro	121
<i>Ferrocarril Austral Fueguino</i>	122
Guido Brandenburg – iom da biografia prozo	123
Doc. Inĝ. Jaroslav Matuška Ph.D. biografio.....	124
Esperanta prezentado dum Tago de praga trafiko	125
IFEF prezentas sin	126
KAEST en virtuala formo	127
Enhavo 2020	128

Titolpaĝo: Foto Ondřej Kovář

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>

Kablotramo en *San Francisco*

En ĉijara numero 4 de la Internacia Fervoĵisto aperis artikolo de Jan kaj Lene Niemann kun titolo „Morto de tramvojo en Usono – kaj la reviviĝo“, kiu vekis intereson de legantoj. Sekve mi ricevis tekston kun fotografiaĵoj pri teknikaj detaloj de la kablotramo, kiujn mi nun prezentas al vi.

La kablotramo en *San Francisco* estas unika teknika transportsistemo. Ĝi ne estas kompreneble unusola trafikilo en la urbo, krom ĝi ekzistas ankaŭ modernaj linioj kun pli potenca transportpovo. Sed la kablotramo estas ankaŭ atrakcio por turistoj, kiuj ne volas nur vojaĝi de unu loko al la alia, sed volas ĝui tiun eksterordinaran trafikilon.



San Francisco kablotramlinioj
Fonto Vikipedio

Nuntempaj linioj

La unua linio kun kablotramo komencis funkcii en la jaro 1873. De tiu tempo la sistemo travivis rapidan disvolviĝon, sed ankaŭ gravan difektiĝon dum tertremo en la jaro 1906. Fine de la 19-a jarcento ekzistis urba kabla tramsistemo ĝis kun 23 linioj.

Nuntempe oni uzas tri liniojn:



Centra maŝinejo
Foto Klaus Meister

Linio *Powell-Mason Line* (n-ro 59) - ĝia traceo sekvas la stratojn *Powell*, *Mason*, *Columbia Avenue* kaj *Taylor Street*. Finstacioj de tiu ĉi linio estas proksime de marborda kajo *Fisherman's Wharf* je unu flanko kaj je mala flanko ĉe strato *Market Street*. Sur ambaŭ

finoj de la linio estas turnoplatoj permane manipolataj. La linion ofte

uzas turistoj kaj alveturantoj.

Linio *Powell-Hyde Street Line* (n-ro 60) – unu parto de la linio trairas straton *Powell St.* same kiel linio 59, plu iras tra *Jackson Street* kaj *Hyde Street*. En inversa direkto ĝi ne iras tra *Jackson Street* sed tra *Washington Street*. Unu finstacio (*Market Street*) estas komuna – kun linio 59 kaj la dua estas en *Hyde & Beach* proksime de marmuzeo en *San Francisco*. Tie estas ankaŭ turnoplato kun permana manipulado. La linio estas plejparte uzata de turistoj kiuj staras en longaj vicoj por eniri tramvagonon.

Ambaŭ linioj 59 kaj 60 uzas unuflankajn tramvagonojn.

Linio *California Street Line* (n-ro 61) komenciĝas en finpunkto *California*, krucas straton *Powell* kun la linioj 59 kaj 60 kaj finiĝas en stacio ĉe *Market Street*. La linio 61 uzas duflankajn vagonojn. Tial ne estas en ambaŭ linioj turnoplatoj. Duflankaj tramvagonoj havas bremsstangojn en ambaŭ flankoj de pli longa vagono.



Transmisioj de kablomaŝoj
Fonto Vikipedio, HaeB

sistemo – centra maŝinejo konstruita en la jaro 1888. Ĝi troviĝas sur stratkruciĝo de *Mason Street* kaj *Washington Street* kie estas movigilo de ĉiuj kvar kablomaŝoj, vagondeponejo kaj ankaŭ muzeo.

Eniraj kaj eliraj trakoj en la maŝinejo havas mildan deklivon ĉar vagonoj envenas aŭ eliras de ĉi tie sentrakcie. En la maŝinejo estas deponitaj bobenoj kun rezerva kablo ĉar vivdaŭro de kablomaŝoj estas kvar ĝis ses semajnoj laŭ linio. La novan kablono oni entiras per la malnova maŝo dum nokta trafikinterrompo.

La kablomaŝo kaj sekve la vagonoj moviĝas kun konstanta rapido 9 de

Ĉiuj linioj komenciĝas (aŭ finiĝas) en la „koro“ de la kablotrampa



Kablo
Fonto Vikipedio, HaeB

mejoj po hore t.e. ĉirkaŭ 15 km/h. La kunligo de vagono kaj kablomaŝo estas realigata per du metalaj elementoj, kiuj moviĝas en fendo meze de la reloj. Unu elemento estas fiksa kaj portas duan elementon - stegon (angle: *grip*), kiun fortege premas kondukisto (*gripman*) uzante levumilon. Laboro de kondukisto estas sufiĉe pena kaj samtempe respondeca, eble pro tio ili estas fieraj pro sia laboro.

Ĉiu vagono estas ekipita per tri bremsistemoj. La unua estas normala trafikbrems kun bremsblokoj sur radoj manipolata per pedalo. La dua estas aldona brems, kiu pere de levumilo premas bremsblokon al relo kaj la tria estas dangekaza brems. Ĝi funkcias pere de speciala ŝtreba mekanismo en la kablomaŝa



Kablokaptilo kun stego
Fonto Vikipedio, HaeB



Kablotramo en *Mason Street*
Foto Klaus Meister

fendo.

Alia specialaĵo sur vagonoj estas sonoriloj. Ĉiu vagono havas unu grandan (vidu sur la bildo) kaj kelkajn malgrandajn. Ĉiujare en Julio okazas konkuro de kondukistoj en sonoril-ludo.

Metreo *Changsha* (1) kaj ligoj

Kun mia edzino, ni ofte uzas la densan reton de busoj kaj metroon en la urbo *Changsha* por veturi, ĉar ili estas sufiĉe efikaj kaj rapidaj kompare al la densa aŭtomobila trafiko. Mi tamen preferas la metroon ĉar mi trovas multe pli bone la nomojn de stacioj en latina alfabeto, kiuj kompletigas tiujn en ĉinaj signoj. La unua linio, kies konstruo komenciĝis en la jaro 2009, malfermiĝis en la jaro 2014. Nun la linioj 3 kaj 5 ĵus malfermiĝis la 28-an de Junio 2020. En la jaro 2021 la linioreto longos 172,9 kilometrojn kun 134 stacioj kun la malfermo de linio 6. Ĉi tiu nova linio konektos la urbon al Internacia Flughaveno *Changsha-Huanghua*. Ĉiu linio longas inter 22,5 km kaj 36,4 km. Plej multaj el la linioj estos konstruataj en estonto, ĉar la metropola areo (hodiaŭ kun 7 milionoj da homoj) kreskos konstante kaj superos dek milionojn en la venontaj kvin jaroj.

La metreo estas tre bela, tre pura, kaj hela kun klimatiziloj, rulŝtuparoj kaj ĉie gvatkameraoj. La koridoroj, ŝtupoj kaj stacidomoj estas tre larĝaj.

La orientigaj signoj estas tre bone faritaj. Antaŭ ol



Metreo en Changsha



trairi la aŭtomatajn pordetojn, kiuj permesas aliron al la kajo, oni devas enmeti valizojn kaj

sakojn en rentgenan tunelon. Sekureca gardisto pasigas serĉilon antaŭ kaj malantaŭ ĉiu pasaĝero por malkovri armilojn aŭ danĝerajn objektojn. Dum la pandemio estas kontrolata korptemperaturo de vojaĝantoj. Surmeti buŝmaskon estas devige. Ĉiuj kontroloj efektivigās sen perdo de tempo malgraŭ granda fluo de vojaĝantoj. La trajnoj

estas plenaj dum pintaj tempoj kaj la trafiko estas glata kaj regula. Laŭ horo de tago, la interspaca tempo inter du sinsekvantaj trajnoj daŭras inter 3 kaj 10 minutojn. La metroo estas malfermita inter la 06:30 kaj la 23:30 horo. Anoncoj estas farataj en ĉina kaj angla lingvo en stacioj kaj trajnoj. Por tiuj, kiuj havas malfacilaĵojn sur ŝtuparo aŭ kiuj portas pezajn valizojn, ekzistas liftoj. Necesejoj kaj benkoj staras sur la kajoj por la komforto de la vojaĝantoj. Por la sekureco de homoj estas muntitaj vitraj muroj laŭ la tuta kajrando kun transiraj pordoj al la trajnoj. Ili malfermiĝas samtempe kun la trajnaj pordoj kiam ĝi estas komplete haltigita. Tiel neniu povas fali sur la trakojn. Aliflanke ĉiam estas kondukistoj en trajnoj kaj eĉ sekurecaj gardistoj sur kajoj. La trajnoj konsistas el ses klimatizitaj pasaĝer-vagonoj. La pasaĝeroj povas elekti freŝecon de aero indikitan per piktogramoj ĉe kajenirpordoj: forta en 3 pasaĝervagonoj aŭ malpli forta en la aliaj tri pasaĝervagonoj. La elektronikaj ĵetonoj uzeblaj kiel biletoj por trapasi aŭtomatajn pordetojn, povas esti aĉetataj ĉe aŭtomataj distribuiloj, en kiuj oni pagas per bankkarto, monbiletoj, moneroj aŭ inteligenta telefono. La ĉinoj ankaŭ uzas siajn poŝtelefonojn kun aplikaĵo *WeChat* por pagi sian vojaĝon kaj tiel trapasas la aŭtomatajn pordetojn skanante QR-kodon. La prezoj estas determinitaj laŭ la distanco. Ekzemple, la minimumo estas 2 juanoj (0,27 €) ĝis 6 kilometroj kaj la maksimuma tarifo estas 8 juanoj (1,03 €) ĝis 39 km. Ekranoj sur la kajoj informas la pasaĝerojn post kiom da minutoj alvenos la venonta trajno kaj poste la sekva. Ĉi



Maglev linio

tiuj samaj ekranoj montras ankaŭ bildojn kaj reklamajn filmojn. Reklamado estas ĉie eĉ en trajnoj aŭ ekranoj montrantaj video-filmojn!

La metroa reto estas kompletigita per magnet-ŝveba trajnlinio «*Maglev Express*» (2), inaŭgurita en la

jaro 2016 kaj konektanta la novan stacidomon de *Changsha Suda* (por rapidtrajnoj) al flughaveno *Changsha-Huanghua*. Ĉi tiu 48-metrojn longa trajno konsistas el 3 pasaĝervagonoj, kiuj povas transporti 363

pasaĝerojn kun averaĝa rapido de 100 km/h distancon de 18,6 km en 20 minutoj. Ĉi tiu trajno estas la unua magnetvoja veturilo kreita kaj konstruita en Ĉinio. Magnetvojaj veturiloj, lokomotivoj, subteraj trajnoj kaj fulmrapidaj trajnoj estas fabrikataj de kompanio *CRRC* (3) en *Zhuzhou*-urbo situanta en *Hunan*-provinco ne malproksime de *Changsha*. *CRRC* fabrikas trajnojn por fremdaj landoj (ekz. *Nord-Makedonio*) kaj metroojn (ekz. *Rio-de-Janeiro*).

Interurba trajnlinio (4), konektita al la metroa reto per 5 stacidomoj longas 95,5 km kaj kunligas *Changsha* al urboj *Zuzhou* kaj *Xiantang*. Ĝi estis inaŭgurita en la jaro 2016. La trajnoj kun 8 pasaĝervagonoj kapablas trans-



Intercity trajno

porti 2 000 pasaĝerojn kun rapido de 200 km/h. Samtipe interurban linion 150 kilometrojn longan oni konstruas de *Changsha* al *Changde*.

Changsha situas ĉe la vojkruciĝo de klasik- kaj rapid-linioj ligantaj Pekinon-Kantonon-Ŝenzenon kun Hongkongo kaj Ŝanhajon kun Kunmingo. Vojaĝantoj povas atingi per noktaj trajnoj aŭ fulmrapidaj trajnoj multajn ĉinajn urbojn. En *Changsha* estas du grandaj stacidomoj, unu por klasikaj trajnoj en la urbo-centro kaj alia por rapidaj trajnoj. Oni povas veturi rekte per noktaj trajnoj al foraj celoj, kiel Lasao en Tibeto, *Huao* en Interna Mongolio, *Urumqi* en *Xinjiang* kaj al insulo Hainano.

Trajne vojaĝi al Parizo eblas kun ŝanĝo en Pekino kaj Moskvo. Por iri al *Vjetnamia Ho-chi-min* urbo oni trajn-ŝanĝas en *Nanning*.

Notoj:

- (1) Metroa Kompanio: "*Changsha Metro Corporation*"
- (2) Magleva kompanio : "*Hunan Maglev Transportation*"
- (3) Trajnkonstruisto : "*CRRC Corporation Limited*" estas ŝtata kompanio
- (4) Fervoja kompanio : "*China Railway Guangzhou Group*" Ĉina fervojo grupo de Kantono

HENRY Bruno

LA SIDERODROMOFOBIO

La timo estas natura emocio de homo, kaŭzita de reala minaco troviĝanta ekster ni. Do, nia korpo kaj nia menso atentigas nin pri tiu minaco. Foje, tiu timo estas kaŭzata de aferoj aŭ objektoj kiuj, verdire, ne povas esti konsiderataj kiel danĝeraj, tiam ne temas pri timo sed pri fobio, tio estas, angora neŭrozo karakterizita per timo en situacioj kie la suferanto perceptas certajn mediojn kiel danĝeraj aŭ malkomfortaj. Ekzistas tiom da fobioj kiel objektoj aŭ situacioj kaj unu el ili estas la siderodromofobio. Siderodromofobio estas la ne-racia timego al trajnoj, stacidomoj, reloj kaj specife al ĉio kio rilatas al la fervoja mondo. Kelkaj homoj suferantaj tiun timegon eĉ montras panikon post havi enmane trajnbileton. La vorto devenas el la jenaj greklingvaj:

σίδηρος, síderos, “fero”.

δρόμος, drómos, “vojo, kurado”

φόβος, fóbos “timego”.



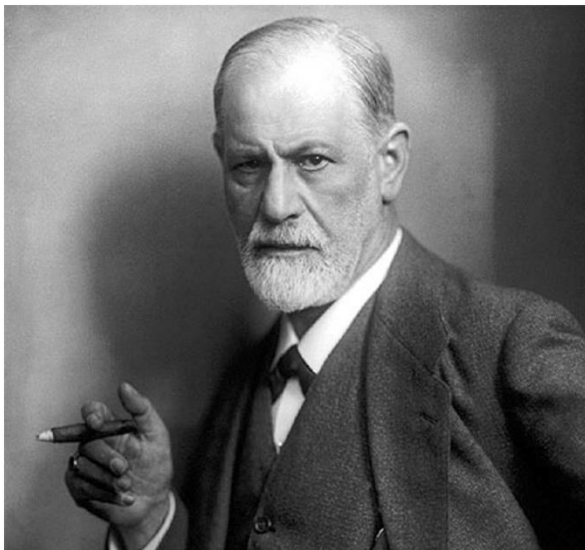
Fotoilustraĵo

Kio povas kaŭzi ĉi tiun timegon? Nu, tre konata estas la timo vojaĝi per aviadilo. Tio sendube fontas el la fakto, ke de tempo al tempo, feliĉe ne tre ofte, okazas aviadil-akcidentoj kaj ties rezulto estas dekoj da viktimoj, krom televidoj vaste informas pri tio kiam ili okazas. Sed kial rilate al fervojo? Eĉ pli malofte okazas trajnakcidentoj.

Psikologoj asertas, ke tiuj psikaj traŭmatoj ĉefe aperas dum la infan-aĝo kaj ili povas esti kaŭzataj de kelkaj malagrablaj spertoj kie fervojo ĉefrolis, kaj ne necese okaze de akcidento. Konatulo mia timas kiam li vidas trajnon nur pro la simpla afero, ke dum infan-aĝo li vidis televidfilmon en kiu unu el la roluloj perdis sian kruron katenitan sur relo. Li komprenas, ke tio estis

nur filmo, do ne reala, tamen la impresoj kaŭzita al li devis esti terura. Al ceteraj homoj ĉi tiu timo, kiel kiu ajn alia fobio, povas ŝajni troigo kaj sendube tiuj kiuj suferas ĉi tiun panikon komprenas tion, tamen ili mem ne povas klarigi siajn sentojn, tiel ili evitas travivi spertojn kie trajno aŭ reloj aperas.

Unu el la plej konataj homoj suferantaj siderodromofobion estis Sigmund Freud. La kialo de ĉi tiu timo de la konata aŭstra psikoanalizisto ne estas tute klara, tamen laŭ kelkaj leteroj adresitaj al kolegoj li mem klarigis, ke dum sia infan-aĝo li devis vojaĝi per trajno pro fiasko de familia negoco. Ŝajnas, ke okaze de unu el tiuj vojaĝoj li vidis gasflamojn kiujn li tuj asociis al tradicia religia bildo de infero.



Sigmund Freud

Do, infero vidita okaze de trajnvojaĝo.

Se temas pri leĝera siderodromofobio, vojaĝi per trajno povas okazigi nur streson, tamen se ĝi estas pli serioza afero, vojaĝi per trajno povas kaŭzi muskolajn dolorojn kaj kap-doloron. La suferanto konstante stariĝas en la vagono kaj iras de unu loko al alia maltrankvile.

Kiamaniere eviti ĉi tiun fobion? Kompreneble ne ekzistas universala metodo por pritrakti ĉi tiun fobion. Kiel okazas rilate al tiuj kiuj timas vojaĝi per aviadiloj, klarigi ke trajnoj estas unu el la plej sekuraj veturiloj ne estas sufiĉe, pro la fakto ke temas pri neracia timo kiu ne povas esti solvita per raciaj klarigoj. Psikologoj ofte uzas psikan terapion, kiu baziĝas sur la montrado al la paciento de tio kion li timas, ĉefe trajnoj kaj reloj, akompanitaj de mallongaj vojaĝoj kun la

paciento. Okaze de tiuj vojaĝoj la paciento ricevas sufiĉajn informojn kiamaniere la trajno funkcias, pri rolo de la reloj kiuj certigas komfortan trairadon de vagonaro, ktp. Kaj ĉi ĉio kune kun kontinua rigardado por montri, ke la vojaĝanto ne veturas sola kaj ke nenio malagraba okazos.

José María Rodríguez Hernández, HAFE

La vinberoj veturas per trajno



“Mi veturis per trajno.”

Kiam la ‘subĉiela frukt- kaj legom-sezono’ finiĝas en Danio, ni manĝas produktojn ĉefe de Hispanio. La hispanaj fruktoj kaj legomoj devas esti transportataj al la supermerkatoj en Danio. Ĝis nun oni transportis ĉion per ŝarĝaŭtoj, sed la klimata problemaro influis ankaŭ al tio.

Oni eltrovis, ke oni povas ŝpari 65% de la karbondioksida ŝarĝo per ŝanĝo de aŭto- al trajn-transporto.

Kompreneble oni ne povas ŝanĝi ĈION tuj, sed jam okazis komenco ... ‘Mi veturis per trajno’ ... tiel indikas etikedo sur kelkaj pakaĵoj da vinberoj en butikoj de dana supermerkata ĉeno COOP (kooperativa ĉeno). Ekde la Aŭgusto 2020 oni transportas per trajno anstataŭ per ŝarĝaŭtoj. En sudhispana *Valencia* en la varstacio oni plenigas tri trajnvagonojn kaj veturigas ilin al *Köln*, de kie oni transportas la vinberojn al Danio per aŭto.

Estas bona komenco ... ŝarĝaŭtoj ellasas multe pli da karbondioksido ol trajnoj, kaj fakte la tempodaŭro de la ‘friduja transporto’ de *Valencia* al Danio per la du metodoj plimalpli similas.

La danaj fruktoj kaj legomoj estas tre bonaj EN LA SEZONO, kaj ni uzu kaj manĝu ilin, sed kiam la subĉiela sezono finiĝas, kaj maturiĝo postulas forcejon, povas esti pli saĝe aĉeti en Hispanio ... se oni pripensas la transporton! Ekonomie kaj klimato povas esti bona solvo.

Granda parto de la fruktoj kaj legomoj, kiuj vendiĝas en la danaj butikoj, venas el Hispanio, kaj pro tio estas granda potencialo en evoluo de la ‘trajnprojekto’.

Jan kaj Lene Niemann

Fonto: *Samvirke* (COOP-periodaĵo), Oktobro 2020

Per fervojo de Germanio al la Nigra maro

La sekvanta kontribuaĵo temas pri artikolo de ĵurnalisto de gazetara agentejo el kiu mi elektis por vi interesajn partojn. Li ne veturis kontinue ĝis la celo, sed restis survoje en multaj urboj kaj priskribas kion li tie vidis kaj travivis.

En subtitolo „Per fervojo al Odeso” li klarigis teknikajn detalojn: Multajn biletojn oni povas mendi per komputilo ĉe germanaj aŭ polaj fervojoj aŭ survoje en stacioj laŭlonge de itinero. La kostoj por priskribita vojaĝo, respektive por biletoj estas ĉirkaŭ 150,- €, pleje en unua klaso. Por la vojaĝo oni bezonas havi validan pasporton.

Lia vojaĝo al la Nigra Maro per fervojo daŭris du semajnojn – por multaj tio estas stranga, por aliaj ĝi estas revo.

Trajnveturo tra Orienta Eŭropo ne estas trovebla en iu ajn vojaĝgvidilo.

El Germanio kondukas reloj al Vroclavo en Pollando kaj plue al *Przemyśl*, tie finiĝas Eŭropa Unio. Vojaĝantoj kun pakaĵoj iras tra subpasejo en alian parton de la stacio. Longa motorvagona trajno el Lvovo atendas. La unua klaso estas ekipita per bluaj remburitaj seĝoj. Ĉio estas moderna kaj grandspaca. Post 15 minutoj la trajno haltas en limstacio al Ukrainio. Homo en uniformo kontrolas dokumentojn kaj kapjesas. Ekde nun oni vidas sur ŝildoj en stacidomoj kirilajn literojn.

La sekva halto Lvovo, videblas. Post kvar kaj duona horoj la trajno venas en *Vinnycja*. Tien venis ankaŭ rapidtrajno el Moskvo. La „D 47MZ” estas la plej malrapida trajno de la entute 1 700 km longa veturo. Grizbluaj vagonoj, aĝaj kelkajn jardekojn, devenas el soveta tempo. 1-a klaso laŭ bileto ne ekzistas. Konduktoro gvidas surprizitan gaston en malplenan, mucidan kupeon kun duetaĝaj litoj. Vojaĝo estas daŭrigata al Moldavio. La trajno estas akurata, ĝi bezonas al moldavia *Bălți* por 290 km ĉirkaŭ 8 horojn, inkluzive limkontrolojn. En *Bălți* li ĝojis pri latinaj (apud kirilaj) stratnomoj ktp. La rumana estas oficiala lingvo, la rusa dua.

Por plua veturo el *Bălți* ĝis Kiŝinevo (135 km) la ĵurnalisto uzis laŭ rekomendo de servistino en hotelo taksion. Ĝi estas multe pli rapida ol la trajno.

Fervojstacidomo en Kiŝinevo ofertas belajn motivojn por foti, interalie ne plu uzatan vaporlokomotivon. La deziro de la ĵurnalisto ĉe biletĝiĉeto

estas nekutima: 3-a klaso al *Tiraspol* kaj de tie 1-a klaso post tri tagoj al Odeso. Preskaŭ neniu eliris la trajnon en *Tiraspol*. Ĝi estas ĉefurbo de *Transnistria*. Tiu regiono malkroĉiĝis de Moldavio post disfalo de Soveta Unio, sed ne estas agnoskita internacie. La plej multaj pasaĝeroj restis en la trajno al Odeso. Post du agrablaj horoj en la trajno ili atingis Odeson.

Revojaĝon la ĵurnalisto faris per aviadilo kun interrompo en Kievo.

Mi konfesas, ke mi volonte farus saman vojaĝon!

Walter Ullmann

Laŭ artikolo de Bernd Kubisch dpa en gazeto *Frankfurter Rundschau* la 29-an de Julio 2020

Ferrocarril Austral Fueguino

En Argentino troviĝas la plej suda fervojo en la mondo. Ni devas serĉi ĝin en la argentina parto *Tierra del Fuego* (Fajralando). *Tierra del Fuego* estas insulo kaj fervojo ĉi tie aperis en la jaro 1902. Tiam fakte ne temis pri vera fervojo, ĉar relojestis lignaj. En urbo *Ushuaia* estis tiam granda prizono kaj la fervojo servis ĉefe por ĝi. Arestitaj homoj laboris en arbaro kaj la lignon transportis al urbo *Ushuaia*. Por tio la trajno estis konata kiel trajno de prizonuloj.



En la jaro 1909 lignaj relojestis anstataŭigitaj per feraj. La ŝpuro de la fervojo estis 600 mm kaj dum tempo atingis longon de 25 km. En kvardekaj jaroj la prizono estis malfermata kaj en la jaro 1949 detruis ĝin forta tertremo. En la jaro 1952 la trafiko ĉi tie ĉesis.

Sed tio ne estis fino de la fervojo. En la jaro 1994 por subteno de turismo oni savis 7 km de la fervojlinio. Rekonstruantoj ankaŭ ŝanĝis ŝpuron al 500 mm. De tiu tempo la trajno sukcese transportas interesitojn el la tuta mondo, kiuj volas viziti tre belan nacian parkon *Tierra del Fuego*.

Nomo de la fervojo *Tren de fin del mundo* - trajno de fino de mondo,

estas tre bone konata. Por la trajnetoj oni uzadas vaporlokomotivojn kaj komfortajn vagonojn kaj vi per la trajneto povas vojaĝi al la plej suda punkto kiun atingis fervojo - 54,8 gradojn de suda latitudo.

Ladislav Haki

Guido Brandenburg – iom da biografia prozo pri la sekretario de la Terminara Sekcio de Faka Komisiono IFEF

Kvankam mi ne plu estas tute freŝa en la rondo de la fervojistaj esperantistoj oni petis min pri kelkaj biografiaj notoj. Prezento - ne nur formalisma postulo sed ankaŭ gesto de afableco – efektive ĝis hodiaŭ mankis. Mi ruĝorele petas pardonon.

Mia naskiĝjaro estas 1952. Esperantisto mi estas pro tradicio. Miaj gepatroj lernis la lingvon kelkajn jarojn post fino de la dua mondmilito, kiu havis decidan influon al ilia mondpercepto. La lingvo donis la okazon por ilia interkonatiĝo kaj havis poste tute memkompreneble fiksitan lokon en nia familio.



La unuan kongreson mi partoprenis ne tute sesjara en 1958 en Mainz. La propraj memoroj estas paliĝintaj, sed viglaj ankoraŭ ĉe kunkongresanoj de tiam, kiujn jen kaj jen mi renkontas en la esperantista mondo.

Mi studis informteknikon kaj kun inĝeniera diplomo sekvis la sugeston de mia patro aspiri laboron ĉe la germana fervojo. Ankaŭ li, kiel antaŭe lia patro tion estis farinta, laboris ĉe la fervojo. La konsilo estis bona kaj do ankaŭ fervojisto mi estas pro tradicio.

Mia fako direktis min en la signalteknikan kaj telekomunikan sekcion. Ekde 1980 mi aktivis kiel konstrua inspektoro, distriktestro, planisto kaj plankontrolisto por regejoj kaj instalaĵoj por traknivelaĵoj – tio en diversaj lokoj kaj diversaj branĉoj de la entrepreno.

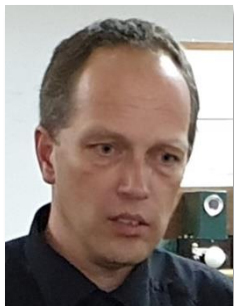
En la jaro 2017 mi emeritiĝis kaj observas nun la evoluon de ekstere. IFEF mi longan tempon konis nur de rakontoj, diapozitivoj kaj kongresinsignoj, kiujn miaj gepatroj kunportis de ĉiu IFK kiun ili ĉeestis. Dum mi kiel lernanto kaj studento kunagis en la naciaj Esperanto-organizoj, kiel aktiva fervojisto miaj akcentoj estis fervojo, edzino, filino. Mi preskaŭ tute retiriĝis el la esperantista vivo.

Proksimiĝanta emeritiĝo memorigis pri la neceso serĉi sencohavan okupon en la aldona libertempo kaj rekondukis min al Esperanto. Dum mia unua GEFA-jarkunveno 2013 en Heilbronn mi alkroĉis min al la estraro kaj transprenis redaktorecon kaj presigon de la germana bulteno „Fervoja Esperantisto”, kion mi faras ĝis hodiaŭ. Redaktoro de la IFEF-organo „Internacia Fervojisto” mi elektiĝis en 2016 en Varna sed tio estis nur dum tri jaroj.

En 2013 en Heilbronn mi havis okazon interkonatiĝi kun d-ro Heinz Hoffmann kaj ties respektinda laboro por la UIC-terminaro. Ĝi montriĝis perfekta rimedo por flegi la konojn pri la fervojo same kiel tiujn pri Esperanto. La morto de d-ro Hoffmann en Decembro 2018 kaj lia serioza malsaniĝo trijaron antaŭe postulis decidon pri daŭrigo de la terminara laboro. Transdoninte en 2019 la redaktorajn taskojn al Ladislav Kovář mi nun aktivas kiel komisiito pri Esperanto en la terminara grupo de UIC kaj kiel Terminara Sekretario en la Faka Komisiono de IFEF.

Guido Brandenburg

Doc. Inĝ. Jaroslav Matuška, Ph.D.- biografio



Mi naskiĝis la 27-an de Septembro 1971 en urbo *Rychnov nad Kněžnou* (nord-orienta parto de Ĉeĥio). Post la maturekzameno en gimnazio en *Jevíčko* (gimnazio kun specialaĵo por instruado de fremdlingvoj) mi dum 3 jaroj (1990-1993) studis en Trafika Altlernejo en *Žilina* (Slovakio), Fakultato por ekspluatado kaj ekonomiko de trafiko, la fakon Fervojtrafiko. Post la disdivido de Ĉeĥoslovakio (1993) mi finis studadon en jaro 1995 en *Pardubice*

(Universitato *Pardubice*, Jan Perner Trafikfakultato, fako Teknologio kaj regulado de trafiko). Inter la jaroj 1995-1997 mi studis ankaŭ en Teknika universitato Dresdno (Germanio), en Eŭropa Instituto por postdiplomaj studoj. En la jaro 1998 mi doktoriĝis (temo de disertacio: „Optimumigo de oferto de koneksoj en publika transporto”) kaj en 2014 habilitaciĝis (temo: „Kreado de senbariera medio en publika transporto kaj konektitaj sistemoj”) en la Trafikfakultato Jan Perner.

En la jaroj 1993 ĝis 1995 mi laboris kiel trajnekspedisto ĉe Ĉeĥaj fervojoj (dum la studado, brigade) en du malgrandaj fervojstacioj. Unu jaron mi laboris kiel disponisto por ŝoseo-transporto de peckargo. Ekde 2001 ĝis nun mi laboras kiel altlerneja instruisto (docento) en Universitato *Pardubice*.

Esperanton mi komencis lerni en *Žilina* (2 semestroj en altlernejo kaj en urba E-klubo). Mi estas membro de IFEF ekde 1997 dank al inĝ. Zdeněk Polák, kiu donacis al mi aliĝilon. Mi estas membro de Terminara Komisiono de IFEF (ekde 2009) kaj gvidanto de Terminara sekcio de ĈeFEA (2014). Dum la 63-a IFK en *Liberec* mi estis membro de LKK. Mi estas membro de Asocio de Esperantistoj Handikapuloj (*Pardubice*) kaj de Tutmonda Asocio de Konstruistoj Esperantistaj. En la jaro 2019 mi fake garantiis kaj organizis internacian fakan seminarion „Eŭropaj Fervojoj” en *Pardubice*.

Jaroslav Matuška (En la jaro 2020 estis s-ro Matuška elektita kiel gvidanto de Fake Aplika Sekcio de Faka Komisiono IFEF.)

Agado en Landaj Asocioj



Ladislav Hakl dum la prezentado
Foto Vít Stanovský

Esperanta prezentado dum Tago de praga trafiko.

En niaj gravaj taskoj estas publike prezentadi nian lingvon kaj agadon. Ĉeĥa Fervojista Esperanto Asocio ricevis eblecon fari tion ankaŭ dum „Tago de praga trafiko” kiu okazis la 12-an de Septembro 2020 en tre

bela vestiblo de stacidomo de Masaryk. La stacidomo estas la plej malnova en Prago kaj preparita programo havis ĉi tie belegan etoson ĉefe dank' al vaporlokomotivoj kaj historiaj vagonaroj. Antaŭ la stacidomo veturis historiaj tramoj kaj busoj.

Nia prezentado estis parto de *FISAIC*-ekspozicio kaj ni plenigis nian kioskon per diversaj esperantaj informiloj kaj propagandiloj. El nia fervojista agado estis disponeblaj revuoj „Internacia Fervojisto”, „Fervojfakaj Kajeroj”, „Terminara Kuriero”. Dank' al Universitato Pardubice ni povis ankaŭ oferti informilojn de la universitato kun mallonga varbilo en Esperanto. Jes, nia tablo estis plenplena.

Ĉirkaŭ ni promenis multaj homoj, iuj sen intereso, iuj kun scivolemo haltis ĉe ni kaj interesiĝis pri nia agado kaj lingvo. Estis interese por ni respondi diversajn demandojn. Preskaŭ ĉiuj jam sciis, ke nia lingvo ekzistas, multaj konis iun, kiu la lingvon uzadis, aŭ uzadas. Krom tio venis ankaŭ homoj, kiuj iam lernis Esperanton, sed poste ĉesis. Kun tiuj ni longe parolis kaj eble ni vekis ilian novan intereson.

Ni estas feliĉaj, ke ni partoprenis la aranĝon kaj ke ni sukcese prezentis nian laboron por fervojo kaj Esperanto.

Fine de *FISAIC*-ekspozicio en Prago ni jam pripensadis, kiel plibonigi prezentadon de ĉiuj *FISAIC*-grupoj por venonta jaro, kiam ni certe ricevos novan eblecon prezenti nin en alia stacidomo.

Ladislav Haki

IFEF prezentas sin

Tiel nomiĝas filmeto pri IFEF kiun preparis Rodica Todor, Vito Tornillo kaj Ladislav Kovář dum someraj monatoj por prezenti IFEF, ĝian laboron kaj aktivadon.

Vi povas rigardi ĝin en la retejo *YouTube* kaj libere

publikigi: https://youtu.be/FJv7W8sty_Q.



KAEST en virtuala formo



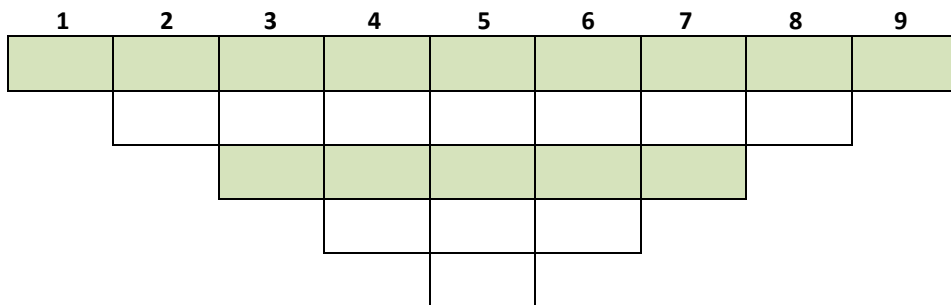
En tagoj de la 1-a ĝis 4-a de Oktobro 2020 okazis surbaze de interreto virtuala Konferenco pri Aplikoj de Esperanto en Scienco kaj Tekniko kun ĉefa temo – Scienco kaj tekniko kiel rimedoj por efektiviĝi daŭripovan evoluon.

Dum la konferenco reprezentis IFEF-on ĉefkomitatano Zlatko Hinšt per sia prelego kun titolo „Miaj esploroj pri energia efikeco de transporto en Kroatio kaj pri fervoja transporta efikeco en Eŭropo”.

En la programo estis ankaŭ prezentita interesa prelego de Stefan MacGill pri „Fervojoj por daŭripovo”, en kiu la aŭtoro priskribis fervojojn de diversaj flankoj kiel unu el la gravaj rimedoj por daŭripova evoluo. Dum preparo de la prelego kunlaboris Guido Brandenburg.

Ladislav Kovář

Amuza anguleto



- | | |
|----------------------------------|-------------------------------|
| 1. metro (mallongigo) | 5. limigita nutraĵo |
| 2. prepozicio | 6. tre malofta |
| 3. prunto de aĵo per regula pago | 7. kora sento al alia persono |
| 4. norvega insulo | 8. milimetro |
| | 9. signo de oksigeno |

(helpo: OSPA)

En la unua kaj tria linio estas kaŝitaj muzikformoj.

Preparis Ivan Potiška

Solvo el pasinta numero de IF: LOKOMOTIVO

Enhavo 2020

IF 2020.1

Erik V. Mortensen	4
72-a kongreso de IFEF	5
Tririmeda transkargadinstalaĵo	7
Aŭtomata trajngvidado	8
Trarigardo de ETCS-tipoj	11
Vojaĝo al Japanio kaj Suda Koreio	14
Beletristoj ĉe fervojo	16
Alvoko	18
TEKU 157 dissendita	18
Honorigitaj membroj de IFEF	20

IF 2020.2

Inĝ Jiří Vencel	24
Novaĵoj pri nia kongreso en <i>Frankfurt (O)/St</i>	24
Tagordo de la publika komitatkunsido	26
Tagordo por la kunveno de FK	27
Raporto de la ĉefkomitatano de IFEF 2019	28
Raporto de la kasisto pri la jaro 2019	29
Raporto de la redaktoro	31
Kiel cifereca teknologio povas helpi	31
Trarigardo de ETCS-tipoj (daŭrigo)	35
Rememore pri František Antonín Gerstner	37
Aŭtonomeca budo en <i>Málaga</i>	40

IF 2020.3

Anstataŭ salutvortoj por la 72-a IFK	43
Kongresoj en tempo de koronaviruso	44
Jarraporto de la sekretario pri la jaro 2019	46
Antaŭ, dum kaj post pandemio de <i>Covid-19</i>	50
Kiamaniere eŭropaj fervojoj reagis al koronaviruso	54
Romantiko de etŝpura fervoja linio en montaro	57
Karen K. Olsen, 29.11.1929 - 26.03.2020	61
Fritz Lautenbach, 05.03.1925 – 12.02.2020	62

IF 2020.4

Monique Grall, 05.11.1955 – 03.05.2020	68
IFEF en la post-pandemia epoko	68
Raporto pri la reta voĉdonado de Komitato	70
Resuma jarraporto de la I.a. de IFEF 2019	72
Grandrapidaj fervojoj	76
<i>COVID-19</i> ĉe fervojo ekster Eŭropo	79
Kiel Sloveniaj Fervojoj batalas kontraŭ epidemio <i>COVID-19</i>	80
Renovigo de fervojstacio <i>Maribor</i>	81
Morto de tramvojo en Usono	82
HAFE – nova asocio de IFEF sin prezentas	85
Ĉu individua membreco kun landa asocio?	86
Virtuala kunveno de Fake Aplika Sekcio	87

IF 2020.5

IFEF en Virtuala Movada Foiro de UK	91
Raporto de komitatano A pri IFEF 2021 – la „Eŭropa Jaro de Fervojo”	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	101
Vojaĝado en Ĉinio	103
Aktualaĵo	108

IF 2020.6

Kablotramo en <i>San Francisco</i>	112
Metroo <i>Changsha</i> kaj ligoj	115
La siderodromofobio	118
La vinberoj veturas per trajno	120
Per fervojo de Germanio al la Nigra maro	121
<i>Ferrocarril Austral Fueguino</i>	122
Guido Brandeburg – iom da prozo	123
Doc. Inĝ Jaroslav Matuška, Ph.D. biografio	124
Esperanta prezentado dum Tago	125
IFEF prezentas sin	126
KAEST en virtuala formo	127
Enhavo 2020	128