

Internacia Fervojisto

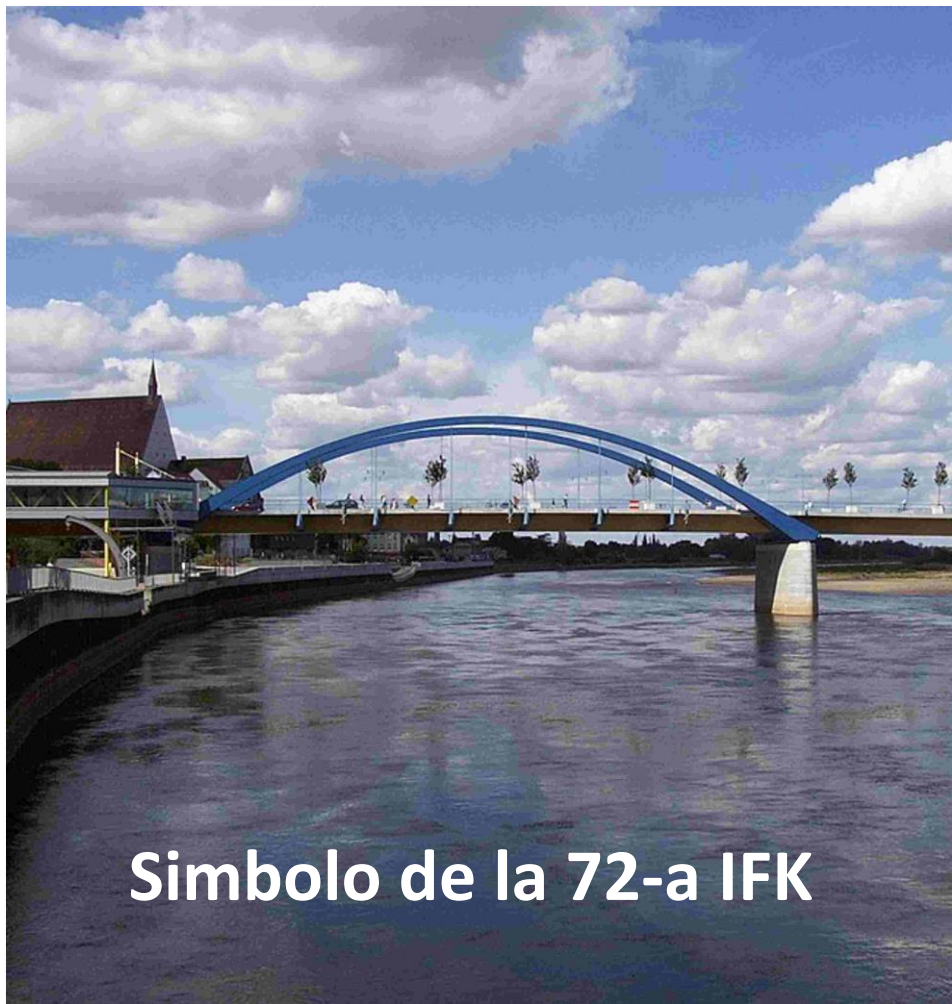


Dumonata organo de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEFE)
revuo pri fervojo

ISSN 1397-4270

2021.3

La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn



Simbolo de la 72-a IFK

Estimataj gelegantoj

Estas decidite – nunjare ni spertos retan formon de fervojista-esperanta kongreso. La decido ne estis simpla, sed ĝeneralaj cirkonstancoj estas ne preterpaseblaj kaj tion estas necese respekti. Niaj germanaj kaj polaj kolegoj havis vere malfacilan laboron – plejfrue prepari kongreson en tradicia formo kaj poste en la tute nova, nekonata kaj sen antaŭaj spertoj ekestinta maniero. Pro tio ili meritas grandan admiron kaj dankon. Kompreneble la programo diferenciĝas de la ordinara kongresa enhavo, ĝi devas esti adaptita al eblecoj, kiujn proponas komunikad-rimedoj. Pro tio ni ne povos ĝui promenojn, ekskursojn, postkongreson. Sed la plej grava obstaklo estas, ke ni ne povos renkontiĝi vid-al-vide, babili, diskuti en rondo, amuziĝi ... sed kion fari. Ni estu dankemaj al la organizantoj, ke almenaŭ per retkontakto ni povos partopreni kunsidojn kaj solvi ordinarajn „deĵorajn” aferojn de la federacio, sekvi prelegojn, prezentaĵojn kaj amuzprogramon. Espereble ni havos agrablan senton, ke la internacia fervojista-esperanta movado spite la malkonvenajn cirkonstancojn ekzistas kaj konvinkas siajn membrojn pri - laŭ nuntempe ofte uzata kaj moderna esprimo – „daŭripova” funkciado.

Permesu al mi uzi simbolon de la nunjara Transponta kongreso – la ponton inter Frankfurt (O) kaj Słubice sur la titolpaĝo - kiel kunligon inter pasinta kaj estonta funkciado de IFEF. La pli ol centdekjara ekzistado de organizita kunlaboro de fervojistoj-esperantistoj, spite interrompojn dum mond-militoj, meritas pluan daŭrigon de la federacio kaj la ponto en Frankfurt (O)/Słubice, kies bildo estis uzita por emblemo de la kongreso bone taŭgas por prezenti ankaŭ signifon de la nunjara reta kongreso.



Enhavo:

Kaj nun?	44
Lucien De SUTTER, 08.09.1924 – 17.02.2021	44
D-ro Antonio De SALVO, Romo 08.06.1942 – 21.03.2021	45
Milada DOBŘICKÁ, 12.02.1948 – 16.02.2021	46
Jarraporto de la sekretario pri la jaro 2020	46
IFEF en IRIS.....	52
La unua rumano kiu veturis per trajno antaŭ 190 jaroj	53
La trajno iras, kaj nin kunportas	56
Nova trajnservo lanĉita en Nov-Zelando	59
Amuza anguleto	60

Titolpaĝo: *Oderbruecke*, aŭtoro *ProhibitOnions*, en *wikipedia.org*, eltranĉaĵo

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>

Kaj nun?



Ni ĉiuj legas gazetojn kaj observas la informojn en radio kaj televido. En la monato antaŭ la planita pentekosta aranĝo evidentiĝas, ke ankaŭ en la jaro 2021 la kondiĉoj permesos okazigi nek ĉeestan nek hibridan Transportan Kongreson en Frankfurt Oder kaj Slubice.

Necesas ŝanĝi la itineron, streki ĉiujn surlokajn programerojn kaj retiriĝi tien, kie multaj esperantistoj post komenco de la pandemio serĉis kaj trovis siajn geamikojn – en la interreto.

Bazo estos kiel anoncote en la laste aperinta IF 2021.2 la retkonferenca sistemo ZOOM. Tie la partoprenantaj organizaĵoj ofertas komunajn kaj aparte en paralele malfermitaj babilejoj okazontajn kunvenojn. La programo estos interesa, informa, kleriga, ĝuiga kaj distra sed lasos ankaŭ spacon por asociaj formalajoj. Unuflanke ni bedaŭras la mankon de persona kontakto kaj de la kutima kongresa varmo. Aliflanke ni gajnos kontribuantojn kaj partoprenantojn kiuj ne estus povintaj veni al la kongresloko en Germanio kaj Pollando.

Informojn kaj aliĝrimedojn vi trovas sur la kongresa retpaĝo www.esperanto.de/eo/IFK.



Guido Brandenburg Bildoj: propra; Leanne Walker, WikiMedia

Lucien De SUTTER, 08.09.1924 – 17.02.2021



Lucien De SUTTER naskiĝis la 8-an de Septembro 1924 en *Nederbrakel* (provinco Orient-Flandrio) kaj mortis la 17-an de Februaro 2021 en Maljunulejo *La Coere* en *Oostende*, je la aĝo de 96 jaroj.

En la jaro 1948 li kunfondis Belgan Esperantan Fervojistan Asocion (BEFA) kaj en la jaro 1983 li organizis la 35-an kongreson de IFEF en *Oostende*.

Li estis grava persono de BEFA kaj ĉiusemajne instruis Esperanton en la Centra Stacidomo de Bruselo.

Li restis prezidanto de BEFA ĝis la malfondiĝo de la asocio la 31-an de

Decembro 2016. En la jaroj 1977 ĝis 1987 li estis ĉefkomitatano de IFEF, en la jaro 1997 liiĝis honora membro de IFEF.

L. De Sutter aktivadis ankaŭ en FISAIC. Okfoje li reprezentis Belgion dum ĝeneralkunvenoj, en la jaro 1998 li fariĝis honora membro de FISAIC.

Marc Cuffez, Jan kaj Lene Niemann

D-ro Antonio De SALVO, Romo 08.06.1942 - 21.03.2021



Ekde la jaro 1962, post publika konkurso, li deĵoris kiel funkciulo de la jura fako en la Roma Direkcio de la Itala Ŝtata Fervojo - FS. En 1969, post magistriĝo, iĝis funkciulo de la Ministerioj de Publika Instrukcio kaj de Transportoj. Ĝis la jaro 1984 li estis membro de IFEA kaj IFEF. Dum

la IFEF-kongresoj en *Rimini*, 1970, kaj Romo, 1978, li estis LKK-ano kaj pretigis la ĉefajn prelegojn.

Poste li iĝis juĝisto ĉe la Kontrevizora Kortumo. Li multe kunlaboris pri la radio-elsendoj de "Radio Roma" kaj "Radio Vatikano" en Esperanto.

De kiam li emeritiĝis, li estis okupita en la redaktado de ĉiutaga artikolo pri famuloj, kiuj iamaniere havis rilatojn al Esperanto. Li aperigis ilin en la itala Esperanto-arkivo "Bitoteko" (esperanta vivo), kaj ilin deprenis de Esperanto-revuoj aperintaj dum jarcento.

<https://www.bitoteko.it/esperanto-vivo>

Li reagis al mia informo pri la apero de nia RailLexic en 24 lingvoj en reto, demandante kie aĉeti ĝin, mi klarigis ke ĝi estis rezervita al fervojaj entreprenoj kaj proponis lin eniri pere de IFEF-pasporto, li akceptis dirante ke li posedas ĉiujn aliajn paperajn Terminarojn jam eldonitajn antaŭe. Do, pro tio mi proponis lin eniri en la Terminaran Komisionon kaj kunlabori laŭ sia (nemulta) libera tempo. Mi regule sendis al li IF-n (same kiel al honora membro) kaj aliajn informojn pri nia agado, eĉ poŝtkartojn dum niaj kongresoj por danki lin pro la Esperanto-agado, ĉar li estis ankaŭ filatelisto kaj kolektanto de esperantaĵoj.

La tuta esperanta movado perdas gravan kolonon kaj ni dankas lin pro lia senĉesa agado. Ripozu en paco.

Vito Tornillo

Milada DOBŘICKÁ, 12.02.1948 – 16.02.2021

Milada DOBŘICKÁ estis simpatia kaj helpema membro de Ĉeĥa Fervojista Esperanto-Asocio kaj Ĉeĥa Landa Asocio de FISAIC.

Anna Abelovská

JARRAPORTO DE LA SEKRETARIO PRI LA JARO 2020

Antaŭrimarkigo

La ordo de la raporto estas kiel tiu de la lastaj jaroj por faciligi komparojn. Pli detalajn informojn pri diversspecaj agadoj oni trovas en la lasta "Resuma jarraporto de la landaj asocioj".

1. Membrostato

La aktuala membrostato de IFEF estas: 270 laŭ la pagitaj kotizoj (el kiuj 8 IM), 785 laŭ la sumo de la membroj de la unuopaj LA-j. La landaj asocioj estas 15.

2. Interna laboro

2.1. Estrarkunvenoj

Estrarkunvenoj ĉi jare okazis ĉiuj rete. La estraro profitis pri la ebleco de senpaga reta kunvenejo "Zoom" por kunigi estraranojn kaj gastojn el diversaj landoj. Entute en 2020 okazis 14 retaj estrarkunsidoj.

En la unua periodo, Aprilo – Majo, preskaŭ ĉiusemajne okazis kunveno. La temoj estis pluraj, sed ĉefe, je la komenco, estis traktata la IFK okazonta en Majo/Junio en Germanio/Pollando. Tiam, ni ne sciis (kaj imagis) pri la sekvo de la limigoj, oni esperis ke baldaŭ ĉio finiĝos ĝis la kongreso. Sed de semajno al semajno la situacio malpliboniĝis en ĉiuj landoj. Pro tio LKK kaj estraro decidis prokrasti ĝin al la jaro 2021.

La 3-an de Aprilo okazis la 1-a reta estrarkunsido.

La ĉefaj temoj estis:

- Ebla nuligo de la ĉijara 72-a IFK kaj ŝovo je unu jaro de la jam planitaj kongresoj en la jaroj 2022 en Ĉeĥio, 2023 en Belgio.
- Elekto de la Sk de FAS.
- Nuligo de ĈeFEA-konferenco okazonta aŭtune en Beroun (CZ) kaj de la IFEF-estrarkunsido tie planita.
- Presado kaj sendo de FFK kaj suplemento de la Historio de IFEF.
- Akcepto de BAFE, Belga Amikaro de Fervojistoj Esperantistaj kiel IFEF landa asocio.

- Neceso prepari filmeton kaj *PowerPoint*-prezentadon pri IFEF por informi pri nia federacio okaze de la virtuala UK 2020.

La temoj estis diskutataj ankaŭ en la sekvaj retaj kunsidoj, poste estis aprobataj fare de la komitato. Dum la sekvaj kunvenoj oni aldonis aliajn temojn, nome: ĝisdatigo de la demandilo pri la jarraporto de landaj asocioj, ĝisdatigo de la adresaro, akcepto de HAFE, Hispana Amikaro de Fervojistoj Esperantistaj kiel landa asocio de IFEF, klarigo de la rilatoj kun la ĉina landa asocio, kiamaniere voĉdonigi la komitaton pri ĉefaj punktoj en la tagordo de la plenkunsido dum kongreso kaj organizi rete minimuman programon de la kongreso.

2.2. Ĉefkomitatano

Zlatko HINŠT plenumis akurate siajn multflankajn taskojn; i.a. li forsendis cirkuleron kun la demandilo pri la landaj jarraportoj por la jara resumo. Kune kun la Ks kaj la Sk li daŭre ĝisdatigis la adresaron de la IFEF-funkciuloj; prizorgis la kolektadon de la demandiloj kaj instigis la malfruiĝintojn respondi. Li bone atentigis la komitatanojn sendi en ĝusta tempo la petojn pri statutŝanĝoj kaj la eventualajn kongresproponojn. Li krome petis landajn asociojn anonci la datojn de siaj jarkunvenoj aŭ konferencoj okazontaj en la jaro por plani kalendaron de IFEF-aranĝoj. Dum la jaro li sendis 2 aliajn cirkulerojn kun aldonita ĝisdatigita adresaro kaj informojn pri la serĉado de kandidatoj por la venontaj balotoj: pri la gvidanto de FK, post demisio de Jan NIEMANN; pri la sekretarioj de FAS kaj TS (estos reelekteblaj); pri la ĉefkomitatano kaj anstataŭanto de Ĉk (estos reelekteblaj).

2.3. Vizitoj

Ne okazis.

2.4. Situacio kaj estonto de IFEF en kelkaj landoj

La situacio de la landaj asocioj de IFEF ŝanĝiĝis. Bedaŭrinde ne plu ekzistas asocio en Danio ekde 2021, laŭ anonco de la danaj membroj. En Belgio fondiĝis BAFE (Belga Amikaro de Fervojistoj Esperantistoj) kaj en Hispanio HAFE (Hispana Amikaro de Fervojistoj Esperantistoj). Ankaŭ Ĉinio, post kelkaj problemoj, pagis la membro-kotizojn por la pasintaj 2 jaroj (2018, 2019) kaj 2020. Bedaŭrinde Pollando en 2020 ne pagis kotizojn, kvankam ili promesis pagi kaj la kasisto plurfoje mesaĝis

al ili, sed ĝis la fino de la jaro nenio venis. La rilatoj kun aliaj fakaj asocioj daŭre pliboniĝis.

3. Laborplano

3.1. Informa Servo

La korespondado okazas pere de interreto. Ni pli bone povus nomi ĝin informado, ĉar ĉiuj membroj povus korespondi samtempe kun ĉiuj aliaj membroj per IFEF diskutad-grupo aŭ pere de Fejsbukoj ricevi kaj doni informojn. Per la paĝo ifef.net la membroj kaj la eksteruloj povas ricevi ĉiujn informojn kaj elŝuti IFEF-dokumentojn enretigitajn. Post fermo de la IFEF-diskutlisto en la servejo "Yahoo" la Ks. kreis aliajn du diskutlistojn, unu kiel forumon, por ĉiuj IFEF-membroj, la dua por la IFEF-aktivuloj, tiel ke per unu nura klako oni povas sendi informojn al ĉiuj komitatanoj, respondeculoj de L.A.-oj kaj laborgrupoj. Estas preparita video-prezentaĵo de IFEF aldonita en la "Youtube" kanalo, prezentita unue dum la Virtuala UK, kaj je dispono en la UEA-paĝaro kun informoj pri la fakaj asocioj. La faldfolio pri IFEF estas je dispono de L.A. por printi ĝin en la gepatra lingvo.

3.2. Junularo

Estas ĉiam valida la oferto gastigi junan fervojistan esperantiston dum kongreso. Por la estraro tio estis bona iniciato por instigi junulojn partopreni kaj kunlabori dum kongreso.

3.3. Faka Komisiono

3.3.1 Terminara Sekcio

Dum la jaro 2020 estis preparita Terminara Kuriero n-ro 158 fare de Guido BRANDENBURG. Li reprenis la kontaktojn kun UIC kaj flegas rilatojn kun ties terminologia grupo.

Estis reviziataj multaj fakaj tekstoj por artikoloj kaj prelegoj.

3.3.2 Fake Aplika Sekcio

En 2020 aperis la "FervojFaka Kajero" n-ro 28, ĝi estis sendita en papera formato al ĉiuj reprezentantoj de L.A. kune kun la suplemento de Historio de IFEF. La FervojFakaj Kajeraj ĝis la n-ro 27 kaj aliaj fakaj publikaĵoj estas enretigitaj en la paĝon "ifef.net".

Virtualan kunvenon okazigis la Fake Aplika Sekcio vendredon la 5-an de Junio 2020.

La dua virtuala kunveno preparita de FAS okazis la 26-an de Novembro 2020.

3.4 Komisionoj kaj laborgrupoj

Jan NIEMANN, kiel respondeculo de la laborgrupo pri historio kaj arkivado, pretigis la suplementon pri la Historio de IFEF de la jaro 1999 ĝis 2019, la estraro decidis printigi ĝin kaj sendi al ĉiu L.A.

Pri la eksteraj rilatoj la Pr-ino raportis pri siaj interrilatoj kun aliaj organizoj.

La informada grupo, daŭre ili ĝisdatigas novaĵojn en la paĝoj de ifef.net kaj “Facebook” kaj donas informojn pere de la nunaj telekomunikad-rimedo.

3.5. Fervojista kontaktkunveno dum la UK - Virtuala Kongreso (01–08.08.2020)

Kelkdekoj da IFEF-membroj aliĝis en la Virtuala UK. Kiel kutime dum UK, IFEF havis siajn spacojn en Movada Foiro kaj fervojista kunveno. Dum la retaj Movada Foiro kaj Fervojista Kontaktkunveno ni prezentis prelegon kaj reklamis pri IFEF, la du “ĉambroj” estis vizititaj de pluraj personoj.

Dum la tuta semajno de UK, IFEF ricevis 10 horojn por faciligi la renkontiĝojn inter la aliĝintoj en Virtuala Kongreso (fervojistoj sed ankaŭ aliaj interesitoj pri fervojo). 4 el tiuj babilejoj estis ne taŭgaj pro la tro malfruaj horoj (noktomeze) aŭ ege frue matenaj. La aliaj 6 havis 44 gastojn el 14 landoj (Aŭstrio, Belgio, Ĉeĥio, Ĉinio, Francio, Germanio, Hispanio, Israelo, Italio, Japanio, R.D. Kongo, Rumanio, Rusio, Slovakio).

4. Aranĝoj

4.1. IFEF-aranĝoj de L.A.

Laŭ la indikoj de la jarraportoj de L.A., ili ne sukcesis aranĝi kunvenojn aŭ ĝeneralajn asembleojn, kelkaj aranĝis nur la ĝeneralan asembleon virtuale. Ankaŭ la kutima programo kun prelegoj kaj ekskursoj ne povis okazi.

4.2. IFEF-Kongreso

Elemento de la 72-a IFK okazis parte en reto dum kelkaj tagoj de la 29-a de Majo ĝis la 5-a de Junio.

Krom la voĉdono pri la ordinaraj temoj de la planita tagordo, okazis prelegoj.

Pere de reta voĉdono (2-an de Junio) pri la ordinaraj temoj de la planita kaj antaŭe sendita tagordo:

- estis akceptataj unuanime du novaj landaj asocioj;
- nova sekretario de la Faka Komisiono, Jaroslav MATUŠKA, ricevis ĉiujn voĉojn;

Krome, enkadre de la faka programo okazis pluraj prelegoj.

Dum unu horo 13 partoprenantoj aŭskultis 4 prelegojn prezentitajn pere de konferenca platformo *BBB* (angle *Big Blue Button*). Ĝi estis ankaŭ rekte elsendita en Fejsbuko kaj la registraĵo restis afiŝita en la IFEF-paĝo, kelkdekoj da interesitoj rigardis ĝin poste. La temoj: Ladislav KOVÁŘ prezentis prelegon de J. M. RODRIGUEZ: “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 Ladislav HAKL prezentis interesan prelegeton pri “La ĉeĥa blinda esperantisto, instruisto de nevidantoj kaj komponisto Karel Emanuel MACAN” naskiĝinta en la fervojstacidomo en Pardubice (1858).

Por la turisma virtuala programo de la kongreso estis proponitaj pluraj itineroj per *PowerPoint*-prezentado.

5. Eksteraj rilatoj

5.1. UEA

La kontaktoj kaj kunlaboro inter UEA kaj IFEF daŭre estas bonaj. La Prino partoprenis la UK-on kiel K-ano “A” ĉe UEA; ŝi partoprenis retajn diskutojn kaj voĉdonojn dum kvar komitatkunsidoj kaj tri strategiaj forumoj. Plie, la Faka Forumo okazis dum la Virtuala Kongreso sub la gvido de Amri WANDEL, estrarano de UEA pri Faka kaj Scienca agado. Partoprenis ĉ. 50 personoj, kiuj reprezentis ĉ. dudek fakajn asociojn, inter kiuj IFEF.

La prezidantino de IFEF proponis al UEA pristudi du kunlaborajn projektojn:

1-a projekto: Kunlaboro internacia de teknikaj takultatoj kun sekcioj pri integrita transporto diversfaka (ne nur fervoja), por organizi seminariojn por studentoj pere de Esperanto.

Kunlaborantoj (eblaj):

Fakuloj de IFEF, universitatoj, UEA, laborgrupo de universitataj profesoroj, kiuj povus helpi krei ligojn inter fakuloj en diversaj landoj; TEJO, per siaj kontaktoj kun studentoj, ILEI, ktp.

IFEF havas inter siaj membroj universitatajn profesorojn esperantistajn, kiuj pretas helpi en kreado de reto de tiaj fakuloj.

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

Kunlaborantoj (eblaj):

IFEF, pere de Belga Amikaro de Fervojistaj Esperantistoj, diversaj respondeculoj pri la eventoj, ĵurnalistoj, UEA, UIC, FISAIC, ktp.

Kunlabore kun UEA okazis la reta Konferenco pri Aplikoj de Esperanto en Scienco kaj Tekniko “KAEST 2020” inter la 1-a ĝis 4-a de Oktobro 2020. Ankaŭ IFEF partoprenis kun aliĝo de pli ol 10 membroj kaj per 4 prelegoj prezentitaj fakaj kaj alitemaj fare de IFEF membroj. Pri fervojo prelegis Stefan MacGILL kaj Zlatko HINŠT; Andrej GRIGORJEV pri rusaj inventaĵoj kaj pri kosma teknika progreso, Carlos SPINOLA pri sunsistema esplorado kaj Petr CHRDLÉ pri Bertha Von SUTTNER. En virtuala ĉambro estis prezentata IFEF al ĉirkaŭ kvardekoj da personoj pere de la farita filmeto pri IFEF.

5.2. FISAIC

Ĉiam la informo pri la IFEF-kongreso aperas en la FISAIC-kalendaro kaj en reta reklamilo. La FISAIC-Sekretario, Jan NIEMANN, subtenata de IFEF, ĉi jare demisiis, la tasko transiris al “BSW” Germanio. La rilato daŭre estas bona.

Fina komentario

La jaro 2020 estis ne-kutima jaro pro la pandemio de koronaviruso kiu devigis prokrasti aŭ forstreki ĉiujn planitajn kunvenojn. Pro tio ankaŭ la kutima IFEF-agado okazis virtuale.

La ĝenerala situacio de IFEF estas preskaŭ stabila. La membronombro (laŭ la kotizoj) estas iom pli malalta ol la pasintan jaron. Dum la jaro ni perdis landan asocion, Danio, sed akceptis du novajn landajn asociojn en Belgio kaj Hispanio. La jaro de pandemio malebligis renkontiĝi persone, sed per teknikaj rimedoj la estraro kaj de tempo al tempo aliaj IFEF-membroj, kunvenis kaj interrilatis pli ol en la pasintaj jaroj. La estraro klopodos interesigi pli kaj pli ĉiujn IFEF-membrojn pere de virtualaj kunvenoj.

Inter la fakaj asocioj de UEA, IFEF restas unu el la plej grandaj.

La rilatoj kun aliaj esperantaj asocioj estas bonaj. Pro tio ni klopodas okazigi renkontiĝojn kunlabore kun aliaj esperantaj asocioj por plifortigi nian movadon.

Bolonjo, la 1-an de Februaro 2021.

Vito Tornillo, la IFEF-Sekretario

IFEF en IRIS



En la tagoj de la 2-a ĝis 5-a de Aprilo 2021 organizis komisiono de TEJO pri Edukado, Scienco kaj Kulturo Internacian Retan Interfakan Simpozion (IRIS). La programo estis riĉa – enhavis diversajn fakojn –

matematikon, fizikon, astronomion, sociologion kaj pliajn. Inter ili trovis sian lokon ankaŭ IFEF kun temo pri fervojo, sabate posttagmeze la 3-an de Aprilo. Al enhavo de la fervoja parto de la simpozio kontribuis Stefan Mac GILL per sia prelego „Fervojoj por daŭripovo“. En ĝi la aŭtoro prezentis avantaĝojn kaj eĉ malavantaĝojn de fervoja trafiko, sed ĉefe substrekis la gravan rolon de ĝi en nuntempa strebado pri „pura“ transportrimedo kaj rapida pro la evoluo de grandrapidaj trajnoj.

Vito TORNILLO en sia prelego parolis pri novkonstruo de subtera stacio por la grandrapidaj trajnoj en Bolonjo. Ĝi prezentis manieron kiel solvi problemon pri la konstruo de nova fervojstacio en centro de la grandurbo, ebligi simplan kunligon kun regiona fervojtrafiko kaj enurba trafiko.

Lastan prelegon ofertis Rodica TODOR kun temo „Konkreta propono de plurfaka kunlaboro“ en kiu ŝi prezentis IFEF kiel malfermitan organizaĵon, kiu proponas kunlaboron de diversaj fakoj, ne nur tiuj, kiuj estas rekte ligitaj kun fervojaj profesioj.

Post unuopaj prelegoj okazis podia diskuto kun interesaj demandoj al aŭtoroj. Ekestis eĉ novaj kontaktoj utilaj por nia movado. Estas evidente, ke la evento plenumis sian celon. Danko apartenas al aŭtoroj kaj Manuela BURGHULEA, kiu administris la retkunvenon nome de TEJO-organizantoj.

Ladislav Kovář

La unua rumano kiu veturis per trajno antaŭ 190 jaroj

La 15-an de Septembro 1830 la unua fervojo laŭ la vera senco de la vorto estis malfermata en Britio. La linio *Manchester - Liverpool* gravas ĉar ĝi estas la unua fervoja linio kunliganta du gravajn urbojn, la unua dediĉita ekskluzive al vaporlokomotivoj, la unua dutraka linio laŭ sia tuta longeco, la unua linio kun preciza horaro de la trajnoj, kaj la unua kiu profitas signaladon (kvankam rudimenta).



Unu jaron post la inaŭguro, en 1831, unu el la plej gravaj tiamaj intelektuloj rumanaj vojaĝis per trajno 50 km-ojn. Laŭsupoze li estis la unua rumano vojaĝanta per trajno, ĉar estas neniu signo de alia rumano farinta tion antaŭe.

Inaŭguro de la fervojlinio
*Liverpool – Manchester
Railway (L&MR)*
Foto: scienceandindustry
museum.org.uk

Temas pri Petrache POENARU (1799-1875), inĝeniero, inventisto, kartografo, pedagogo, matematikisto, akademiano kaj revoluciulo, kiu tuj ekkaptis kiom multe la mondo ŝanĝiĝos pro ĉi-tiu rimedo de transporto.

Naskiĝinta en 1799 en suda Rumanio, li studis en tri eksterlandaj universitatoj (du en Vieno kaj unu en Parizo). Li pasigis unu jaron en Britio por specialiĝi pri minejaj kaj metalurgiaj industrioj, vizitante interalie motorfabrikon kaj kotonan ŝpinejon por lerni pli pri la tiam industria revolucio.

P. POENARU estas fama pro tio, ke en Majo 1827, kiam li studis en Parizo, li akiris patenton por "la skribilo nutranta sin per inkrezervujo" (kiu esence estis la antaŭulo de la posta fontoplumo).

En Oktobro 1831 li vojaĝis per trajno inter *Manchester* kaj *Liverpool*. Konsiderante, ke li vojaĝis unu jaron post la malfermiĝo de la fervojlinio, lia atesto pri tio estas tre valora. En 1831 li skribis:

"Ni faris ĉi-tiun vojaĝon per nova transportilo, kiu estas unu el la mirindaĵoj de la industrio de la nuna jarcento. Dudek vagonoj kuplitaj

inter si, en kiujn eniris 240 homoj, estas tirataj, tute samtempe, per unu sola vapormaŝino kaj kun tia rapideco, ke la plej bona kurĉevalo ne povas sekvi ilin per alta galopo, kaj la movado estas tiel glata, ke vi ne rimarkas, ke la vagonoj moviĝas, ĉar la fervojo ne bruas; la objektoj malaperas tiel rapide kiel ili aperis kaj aspektas, ke ili moviĝas kaj la vagonoj restas senmovaj.”...“La 50 km estas trairataj en unu horo per trajno, dum per ĉareto la vojaĝo daŭras, en la plej bona kazo, kvar horojn. Se temas pri kosto, la trajno venkas eĉ pli klare, ĉar la vojaĝo estas dekoble pli malmultekosta ol la ĉareto.”

Li priskribas ankaŭ la malfacilaĵojn alfrontitajn de la konstruantoj de ĉi tiu fervojo:

“La duobla kajo estas horizontala ĉie, kaj kiam oni vidas la mirindan laboron faritan por formi ĝin, vi perdiĝas nombrante, kalkulante kiom da homoj estis dungitaj kaj la elspezitajn sumojn. Komence, granda parto de la fervojo transiras grandan marĉon, kiu devis esti fosata tre profunde por trovi solidan bazon; la profundaj valoj devis esti plenigataj por altigi la kajan nivelon; pli poste kelkaj altaj lokoj estis traboritaj, kaj gaslumigitaj subteraj pasejoj estis konstruataj”.

P. POENARU rimarkis, ke trajnoj ŝanĝos la mondon, ke ili estos esencaj en la transporto de varoj, kaj ke ili estas transportiloj, kiuj "ofertas grandegajn avantaĝojn al komerco."

Li ankaŭ prognozis, ke eblos vojaĝi de *Sibiu* (Rumanio) al Londono en malpli ol tri tagoj, kaj tio realiĝis eĉ antaŭ 1900. Ĉirkaŭ la jaro 1935 la vojaĝo trajne inter *Sibiu* - Londono povis esti farita en ĉirkaŭ 51-54 horoj (evidente per ŝipo inter *Calais* kaj *Dover*). Nuntempe la sama vojaĝo per trajno daŭras 34 horojn, ŝanĝante kvar fojojn: en Budapeŝto, Munkeno, Frankfurto kaj Bruselo.

La historio de la unua vera fervojo

La linio estis oficiale malfermita la 15-an de Septembro 1830. Ĉeestis la brita ĉefministro (Duko de *Wellington*), sed la festoj estis ombritaj de la morto de parlamentano William HUSKISSON, kiu estis trafita de la fama lokomotivo *Rocket* ĉar, laŭdire, li volis elvagoniĝi por saluti la ĉefministron kaj ne estis atentema, tiel ke la rado rompitis lian kruron. Krom ĉi-tiu malfeliĉa epizodo, la linio estis grandega sukceso kaj transportis 188.000 pasaĝerojn nur en la unua duono de 1831.

Por la unua fojo konstruiĝis la unuaj normigitaj karguoj por kongrui kun la malgrandaj vagonoj. Poŝta vagono estis aldonata, sed ankaŭ brutoj estis transportataj en iu speco de vagono-kaĝoj.

En la dua klaso, komence la vagonoj estis nekovritaj, kaj tio estis ne tro agrabla dum malbona vetero. La unuaklasaj vagonoj havis tri kupeojn kun po ses sidlokoj, kaj la valizoj estis metataj sur la tegmenton. Foje estis konduktoro kiu servis la pasaĝerojn.

La konstrulaboroj komenciĝis en 1827, sed la gravaj teknikaj problemoj postulis novajn kaj kuraĝajn inĝenierajn solvojn. Sur 56 km estis 64 pontoj, viadukto kaj unu tunelo.



1831, fervojo trans la marĉo
Chat Moss

La plej malfacila parto estis la transiro de marĉo *Chat Moss* (26 km²), proksime de *Manchester*. Aliaj projektantoj argumentis, ke la marĉo devas esti ĉirkaŭirata, sed la ĉefa inĝeniero George STEPHENSON konsideris, ke la linio estus tro longa kaj la rapideco tro malalta. Li decidis konstrui la linion tra la

marĉo (6 km), subakvigante flosantan fundamenton el ligno, ŝtono kaj sekaj lignopecoj. La solvo estis ridindigata de aliaj tiutempaj inĝenieroj, sed ĝi montriĝis bonega.

La viadukto de STEPHENSON transiras la *Sankey*-rivereton kaj la restaĵojn de la *Sankey*-kanalo. Ĝi estas daŭre uzata.

Ĉi tiu fervojo estis, sen troigo, inĝeniera mirindaĵo. Pravas tion, ke longa parto de la itinero ankoraŭ estas uzata hodiaŭ, eĉ se evidente la fervojlinioj plurfoje estis modernigitaj.

Bibliografio:

Radu Mârza - "Rumanaj pasaĝeroj elrigardantaj la trajnofenestron", eldonejo *Polirom*, 2020

Christian Wolmar - *A short history of trains*, *Dorling Kindersley Ltd*, 2019

Bill Laws - *Fifty Railways that changed the course of history*, *David & Charles*, 2013

LA TRAJNO IRAS, KAJ NIN KUNPORTAS...

Pri kiom da relkilometroj rakontas mian movadan vivon? Mi eĉ ne povas supozi la kvanton, sed en mia koro restas la kvalito de tiaj vojaĝoj, kaj mi volas rakonti iom pri ili. Aviadilo pli rapidas ol trajno, kutime, sed dum surrela itinero vi vidas la ŝanĝojn, de la teritorio, de la homoj kiuj en- kaj eliras la vagonon, de la stacidomoj, de la lingvoj, ĉu parolataj aŭ skribitaj sur la tabuloj, de la odoroj de la kunportataj manĝoj: vi vivas la vojaĝon, kiu iĝas esenca parto de la aventuro.

Mi ekagadis en 1971, kaj jam ekde la komenco abundis la vojaĝoj, ĉefe ene de mia regiono, do trajne. Tiam aviadiloj multekostis, do mi iom post iom alkiutimiĝis al vojaĝoj plurhoraj: Mia unua vojaĝo eksterlanden, en 1979, celis la Internacian Junularan Kongreson en Utreĥto, Nederlando, kaj daŭris dek horojn; kiam la trajno atingis Bruselon, mia vagono, la sola kun fincelo al Amsterdamo, restis izolita meze de la fervoja korto dum looongaj minutoj, atendante la lokomotivon kiu konektis nin al la posta vagonaro.

Sekvan jaron, mi alfrontis longan vojaĝon al la kongresoj en Skandinavio, unue IJK en Raŭmo (Finnlando) kaj due UK en Stokholmo (Svedio). La irvojaĝo estis amuza, kun geamikoj kaj multaj aventuroj, kiel ekzemple kiam, en Hamburgo, ni eliris la vagonon de la malĝusta flanko, kaj restis solaj meze de la kajoj, sur la teknika trotuaro, antaŭ la gapantaj germanoj... Ĝuste dum la UK atingis min la informo pri la terorisma atenco ĉe la stacidomo de mia urbo, Bolonjo, kaj mi komencis la 42-horan vojaĝon hejmen, kun tre malmulte da mono en la poŝoj (la kongresaj landoj estis pli multekostaj ol antaŭvidite), kaj kun peza koro, ĉar mi ne estis sukcesinta kontakti mian familion, kiu estus devinta ekvojaĝi al siaj ferilokoj ĝuste en tiu tago, pli malpli je tiu horo. Mi dormis en la koridoro, ĉar kupeoj tro kostis. La alveno al mia duondetruita stacidomo, meze de la nokto, estas io neforgesebla, kun la ekvalento de hodiaŭaj 83 eŭro-centimoj kiel lastaj moneroj, sed el kvar valutoj. Por ke vi sciu, mia familio bonege fartis, sukcesinte – pro pura hazardo – vojaĝi unu tagon pli frue. Poŝtelefonoj ankoraŭ apenaŭ ekzistis nur en la menso de ties inventontoj: kiom bonŝancaj la hodiaŭaj vojaĝantoj! Dum 1981 mi ofte vojaĝis trajne inter Bolonjo kaj la montara urbeto *Porretta*, 60 kilometrojn sude, kie mi kunorganizis Internacian Junularan

Festivalon de IEJ: plej ofte, la triklasaj, plej malmultekostaj vagonoj estis la t.n. “Centpordoj”, tre malnovaj ĉaroj kun lignaj sidlokoj kaj deko da enirpordoj por ĉiu flanko. En iu okazo, mi kaj miaj gepatroj vojaĝis tien per vaportrajno “kun antikvaj specialaj vagonoj”, kiuj estis ekzakte... jes, la Centpordoj de la antaŭa semajno. Samjare, mi uzis *Interrail*-on, la unumonata trajnbileto por gejunuloj, dum tutmonata vojaĝo tra Hispanio, kaj, alveninte tien, mi eklernis ke nur la lokaj trajnoj estis uzablaj sen krompagoj, kaj mi trairis la landon je averaĝa rapido de 20 km/hore. Mi memoras preskaŭ ĉiun unuopan kilometron, de la halto meze de l’nenio por enirigi kamparanon kun du kokoj enmane, ĝis la longa kurbiĝo meze de vinberarboj kiam du kunvojaĝantoj lasis la trajnon, kuris meze de la arboj kaj reeniris la trajnon de l’alia flanko, al la truoj en la neceseja muro tra kiu vi povis saluti l’amikojn dum vi... jes, vi scias; ĝis la cigana festo nokte, flanke de stacidometo en Andaluzio, kiam mi tre malfacile sukcesis ne maltrafi la trajnon.

Dum vojaĝo al estrarkunsido de IEJ, en Pizo, mi eniris malplenan kupeon, kaj eklegis libron: Mi perceptis la eniron de aliaj kunvojaĝantoj, kaj strangan silenton kiu min ĉirkaŭis. Mi levis la okulojn de mia libro, “La Origino de la Specioj” de Charles DARWIN, por rimarki ke mi estis la sola ne-pastro en la kupeo.

1983 estis la jaro de mia 26-jariĝo, okazonta en Septembro, do mi havis la eblecon ankoraŭ profiti de *Interrail*. De Italio al Hungario, por IJK en *Debrecen* kaj UK en Budapeŝto, de tie al Ateno por klasikumi meze de historio, dormante sur la teraso de la Helena Esperanto-Asocio. Kaj, de tie, la plej aventura vojaĝo de mia vivo, bonŝance kun tre kara amikino: Mi ne estus transvivinta, se mi estus vojaĝinta sola. Nome, ni lasis Atenon cele al Saloniko, kie ni elspezis lastajn drakmojn. De Saloniko alia trajno ĝis Belgrado, en ne tro puraj vagonoj, kie sola libera loko por dormi estis sidante en la vagona latrino, kies pordo ne estis fiksita, kaj frapis sur mian kapon plurfoje dum la nokto (evidente, mi lasis la solan sidlokon kiun ni trovis al mia kunvojaĝantino). Alvenintaj en Belgradon, ni trafis alian plenŝtopitan trajnon al Zagrebo, kaj dum tiu dua nokto mi dankis la germanajn vagonojn de tiu trajno, kun ties larĝaj kaj mallongaj juntoj, kie mi povis trankvile dormi de la talio supren en unu vagono, kaj de la talio suben en alia. En Zagrebo ni decidis halti por ripozi, ĉe la

geamikoj de Kroata Esperanto-Ligo, frandante lokajn pladojn, certe pli bongustajn ol niaj lastaj viandoskatoloj. Kaj jen plia vagono al Salcburgo, kaj tiea plia konekto, al Munkeno. Nova germana trajno, la unua kun varma akvo (ni ambaŭ malaperis, unu post l'alia, en la necesejo, por repreni homan aspekton), por atingi nian finan celon: Hamburgo, post tri tagoj kaj duono de la ekveturo, kaj kvin trajnoŝanĝoj! Aviadile, hodiaŭ, iom pli ol tri horojn: sed kiom malpli da aventuroj kaj rememoroj! Kiam ni revenis al Italio ni disiĝis en Venecio, reirontaj al la respektivaj hejmoj aŭ familiaj ferilokoj: Ni aĉetis ion por manĝi, sed, post monato inter forintoj, drakmoj, dinaroj, ŝilingoj, okcident- kaj orientgermanaj markoj, ni havis problemojn klopodante decidi kiom da liroj estis... 7500 liroj! Homoj, kiuj naskiĝis kaj vivas en la eŭra mondo, vi ne povas kompreni kiom vi estas bonŝancaj!

En 1984 mi iris al la IJK en Britio, en *Swanwick*, kaj mi ŝanĝis trajnon, aŭ pli ĝuste stacidomon. Tiuj kiuj hodiaŭ eniras aviadilon en la urbo A kaj eliras en la urbo B ne povas kompreni kion signifas elekti la konvenan stacidomon por lasi la trajnon, trovi manieron atingi la duan stacidomon, per buso, metroo, taksio, marŝo, en daŭra rigardo al la horloĝo, mi malfruas, mankas tempo, kiel se vi estus mem la Blanka Kuniklo de Alico en Mirlando; kaj jen ĝi, la tuj elveturanta trajno, kaj vi eniras la lastan vagonon, kaj... ĝi ne estas simpla vagono, sed teatro, kaj surpodie muzikgrupo kiu akompanos vin ĝis Bulonjo ĉe Maro per koncerto de tradicia bretona muziko: dolĉa ripozo kaj por kruroj kaj por menso. Kaj jen en Bulonjo, kaj jen emocio esti en la loko de kie ĉio komenciĝis, kaj vi gapas al la muroj serĉante spurojn de la Unua UK. Naive, jes: Sed, laŭ mi, se vi ne emociiĝus en Bulonjo, vi ne rajtus nomi vin esperantisto. Kaj denove trajno ĝis la IJK-ejo, kaj renkontiĝo, tute hazarda, kun William AULD, kies "Infana Raso" vi estis ĵus finleginta. Dum la gela vintro inter 1984 kaj 1985, vojaĝo al Prago, kun stacidom-ŝanĝo en Vieno, meze de neĝado: alveninte en Pragon, mi alfrontis temperaturon de minus 23 gradoj (mi povas pruvi tion), kaj la fenestro de mia kupeo ne bone fermiĝis, do mi bezonis forpreni el la dorsosako ĉion varman, por alfronti la lastan horon. Ekde 1987 mi iom kabeiĝis, pro laboraj kialoj, kaj ne plu tiom trajnis. Sed mia koro portas ankoraŭ la memorojn de noktoj meze de aliaj

dorsosakuloj, de longaj atendoj en stacidomoj meze de l'nenio, de dormoj en pozicioj kiujn mi hodiaŭ ne plu povos elteni, de trajnoj kiujn doganistoj esploras atente, meze de odoroj ne ĉiam agrablaj, kun la nazo al la fenestro por vidi tagojn, vesperojn, noktojn, matenojn sekvi unu l'aliam, ĉiam kun novaj koloroj kaj novaj okuloj.

Dankon, reloj! Per vi, mi fariĝis vera civitano de la mondo, mi lernis kion signifas pacienco, mi eksciis ke libro estas bona amiko, kaj ke botelo da akvo ne estas io forgesenda. Kaj kafo matene, eĉ se ne vera itala, eĉ se venas el kafmaŝino kiu similas betonmaŝinon, estas plezuro pli granda ol ajna nobla vino (nu, se vi donacas botelon al mi, tion ni povas diskuti). Trajne oni ĝuas sian vivon en la etaj momentoj, kiuj nestiĝas en la koro, kaj produktas ridetojn eĉ kvardek jarojn poste.

Norberto Saletti

Nova trajnservo lanĉita en Nov-Zelando

La servo funkcios lunde ĝis vendrede inter *Hamilton* kaj Aŭklando – la plej granda urbo de Nov-Zelando kun loĝantaro de ĉ. 1.4 milionoj. Ĝi malpliigos la premhoran jam ŝtopitan aŭtotrafikon sur la paralela aŭtoŝoseo. Tiros la trajnon dizela lokomotivo kun kvar vagonoj, plene renovigitaj ene de la lando, el ne plu bezonataj antaŭurbaj vagonoj akiritaj antaŭ ĉ. 25 jaroj de Adelajdo en Aŭstralio. Pro la renovigo ili nun havas bufedon kaj retaliron. Du trajnoj ekos frumatene cele al Aŭklando, sed finos sian vojaĝon en *Papakura*, kie pasaĝeroj devos transiri al elektra loka trajno por atingi la urbocentron. La inverso okazas vespere. Dizela vojaĝtempo: 1 horo 38 minutoj, plus eble 40 minutoj elektre.

La ĉefministriĉo, Jasinda ARDERN kun la maoria reĝo malfermis la servon, kiu, kiel multo en Nov-Zelando, portas maorian nomon: *Te Huia*.



Ekfunkciigo de *Te Huia*, Nov-Zelando

La distanco inter Aŭklando kaj *Hamilton* estas nur 120 kilometroj, plejparte plata. Ekis laboro longigi je 19 km la elektrizitan servon, sed longe daŭros ĝis ĝi atingos *Hamilton* (popolo 161,000 kaj inter la kvin plej grandaj urboj en la lando.) Tio indikas kial elektrizado estas malfacilege pravigebla ekster la grandurboj. Kun popolo de ĉ. 4 milionoj en lando preskaŭ granda kiel Britio aŭ Japanio la tasko grandegas. Sed la inventemaj nov-zelandanoj trovos aliajn solvojn.

Stefan MacGill, parte laŭ la retejo de *International Railway Journal*

Amuza anguleto

1	2	3	4	5	6	7	8	9
P		K		T		P		M
O	O	O	O	O	O	O	O	O

Kaŝvorto estas nomo de ŝtato.

Kiamaniere enskribi literojn:

en direkto de bluaj sagoj

1 - nekompleto

2 – marko

3 – ŝmirebla pasto

4 – guŝlegomo

5 – arbara birdo

6 – parto de greno

7 – konstruaĵo super rivero

8 – rivera rabfiŝo

9 – -----

en direkto de ruĝaj sagoj

kemia elemento

ludfolio

arba materialo

nervozeco

emocio

virnomo

formo de poezio

parto de montaro

Preparis: Ivan Potiŝka.

Solve el pasinta numero de IF: NENIU ESTAS PROFETO EN SIA URBETO