

Internacia Fervojisto



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

ISSN 1397-4270

2021.4

La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn



Estimataj gelegantoj

Pasintaj monatoj konvinkis min pri tio, ke Esperanto povas prosperi ankaŭ en malfavoraj kondiĉoj inter kiuj oni povas envicigi la koronavirusan pandemion. Spite malbonajn eblecojn por kunvenado okazis dum tiu tempo multaj aranĝoj – por ni esperantistoj-fervojistoj mi nomu plej unue la 72-an IFEF-kongreson, komunan kun germana kaj pola esperanto-asocioj kun multnombraj partoprenantoj. Inter aliaj E-aranĝoj okazis ekzemple KAEST (Konferenco pri Aplikoj de Esperanto en Scienco kaj Tekniko), IRIS (Internacia Reta Interfaka Simpozio) de TEJO, la 105-a UK de Esperanto, estrarkunvenoj de IFEF, kunvenoj de landaj asocioj de IFEF, laborkonferencoj kun TEJO kaj Kosmo, dimanĉaj kunvenoj de IKEF (Internacia Komerca kaj Ekonomia Federacio) kaj aliaj. Ĉiuj nomitaj aranĝoj havas unu komunan karakteron – ili okazis „on-line” tio signifas sen fizika partopreno de vizitantoj. El unu flanko tio estis por mi granda ŝanco partopreni diversajn okazaĵojn, kiujn mi alimaniere neniam povus ĉeesti. El alia vidpunkto E-medio perdas sian plej gravan avantaĝon – personan kunvenadon kaj interparoladon. Tiu ĉi fenomeno endanĝerigas E-aktivadon sur loka nivelo. Mi rimarkas en mia ĉirkaŭaĵo, ke tute malaperis kunvenoj de E-rondetoj, diversaj lokaj renkontiĝoj ktp. Por pli aĝaj esperantistoj aŭ ne-spertaj uzantoj de komputila tekniko tute fermiĝis eblecoj por aktivado.

Konklude mi ne volas esti pesimisto, sed el vidpunkto de supraj linioj mi timas, ke E-aktivado en malgrandaj lokaj grupoj, ne nur pro manko de gejunuloj, malaperos.



Enhavo:

Salutvortoj de IFEF-prezidantino okaze de la 72-a IFK.....	64
La 72-a IFK estas historio – kia ĝi estis?	65
Anonco: 72-a IFK nedisponitaj antaŭpagoj.....	67
Resumoj de fakaj prelegoj dum la 72-a IFK	67
Dumkongresa kunveno de FK	70
Kiamaniere esti bona membro de IFEF	71
La nova kaj unua klimatizata stacidomo en Barato	72
Nov-Zelando: novaj lokomotivoj kaj vagonkunmetaĵoj	73
La milito 1914-1918 - la fervoja milito.....	74
„Slovaka raketo“ denove sur reloj	80
Amuza anguleto.....	80
Titolpaĝo: „Slovaka raketo“, foto: Vojtěch Fajkus; vidu artikolon sur paĝo 80	

Internacia Fervojisto

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

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

Redaktfino: 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: momente neokupita

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>

Salutvortoj de IFEF-prezidantino okaze de la 72-a IFK

Saluton, karaj geamikoj tutmonde!

Ni esperis ĝis la lasta momento renkontiĝi fizike ĉijare, por kune ĝui la kongresan etoson. Sed la nuna kunteksto ne permesas tion, tiel ke la ĉeesta kongreso iĝis entute virtuala.

Malgraŭ tio, la granda nombro de aliĝintoj pruvas, ke nia deziro revidi kaj inter-rilati, superas iujn ajn obstaklojn.

Pro tio miajn salutvortojn, nome de la membroj de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio, mi adresas ne nur al esperantistaj fervojistoj aŭ amikoj de fervojo, sed al ĉiuj kongresanoj kaj ankaŭ al ĉiuj, kiuj pro diversaj kialoj ne sukcesis aliĝi.

Ni kune ĝuu, dum kelkaj tagoj, la riĉan programon kiun pretigis niaj kolegoj el organiza teamo kiu, jam de du jaroj, faras ĉion eblan por proponi al ni variajn kaj belajn programerojn, interesajn kaj atentokaptajn el ĉiuj vidpunktoj.

Por ni, fervojistoj, la jaro 2021 estas iom speciala ĉar, laŭ iniciato de la Eŭropa Komisiono, ĝi iĝis la Eŭropa Jaro de Fervojoj, cele marki plurajn gravajn datrevenojn de fervoja transporto.

Aro da eventoj prezentas la avantaĝojn de fervojo kiel daŭripova, klimat-protektanta, ekologia kaj sekura sistemo de transporto.

Inter tiuj eventoj enviciĝas ankaŭ nia aranĝo per la enhavo de la dumkongresaj prelegoj, kiuj alportas kontribuon de niaj fakuloj al reliefigo de tiuj valoroj de fervojo.

Mi bone scias, ke la esperantistoj amas la medion, amas nian planedon, kaj kontribuas diversmaniere al ties protektado.

Jes, tio dependas de ni, kaj ĉiuj konstatis, ke dum pandemio, pro drasta redukto de aviadil- kaj aŭto-transportoj, kelkajn monatojn la ĉielo estis pli blua kaj la aero pli pura.

Ĝuste pro tio mi esperas saluti vin, kiom ofte eblas, ĉefe per svingo de mano al alvenanta aŭ foriranta trajno!

Bonegan kongreson al ni ĉiuj! Dankon al organizantoj!

Rodica TODOR

La 72-a IFK estas historio – kia ĝi estis?

Koncize dirite – nekutima, multnombra (pri gepartoprenantoj), inform-teknologia, interesa...

Fakto estas, ke ĝi estis dufoje preparita – plej frue kiel kongreso en tradicia formo kaj poste en tute nova kaj ĝis tiam neuzita formo de virtuala kunveno. La motivon ne necesas klarigi, admirinda afero estas, ke niaj germanaj kaj polaj gekolegoj sukcesis prepari aranĝon, kiu plenumis ĉiujn gravajn kaj necesajn programerojn – kunvenojn, plenkunsidojn, prelegojn, koncertojn kaj ne laste ankaŭ babilejon kaj kafejon. Tiamaniere estis solvitaj necesaj agadprocedoj – raporto, informoj, balotoj kaj restis spaco por fakaj prelegoj kaj amuzo.

Bedaŭrinde mankis persona ĉeesto kun manpremado kaj brakumado. Ankaŭ mankis promenadoj en la kongres-urboj, ekskursoj kaj postkongreso. La retpartoprenantoj ne povis ĝui la „*genius loci*” (spirito de la loko) de ĉelimaj urboj Frankfurt ĉe Odro kaj Słubice kaj de orientgermana regiono Laŭsico al kiu estis planata ekskurso dum postkongreso. Tiuj lokoj estas konataj pro sia natura beleco, folkloro tradicio kaj ankaŭ historiaj okazaĵoj. Sed mi ne plendu pri tio, mi ne povas ĝui ĉion, kion estis eble viziti dum aliaj kongresoj kaj mi estu kontenta kun etoso, kiun alportis al mi la 72-a IFEF-kongreso. Sur tiu loko mi devas mencii alian gravan aferon, nome, ke la kongreso estis ne nur „transponta”, sed ankaŭ triopa, simile kiel en la jaro 2019 en Malago – nun ĝi estis komuna por Germana Esperanta-Asocio, Pola Esperanta-Asocio kaj Internacia Fervojista Esperanto-Federacio. Al la Transponta Kongreso aliĝis 329 gepartoprenantoj kaj speciale al IFEF-kongreso 100 – el 26 landoj. Tiuj nombroj estas vere interesaj kaj signifoplenaj. Por venontaj kongresoj estas necese konsideri ne nur fizike partoprenantajn ĉeestantojn, sed ankaŭ interesulojn kun reta ĉeesto, kompreneble ne plenrajta, sed almenaŭ por gravaj programeroj.

Solena malfermo de la Transponta kongreso okazis sabate la 22-an de Majo 2021 je la 10-a horo. Siajn salutparolojn sendis al partoprenantoj ŝtataj reprezentantoj – Dr. Dietmar Woidke – Ministroprezidanto de la lando Brandenburg, Prof. Dr. Andrzej Przyłębski – Ambasadoro de la

Pola Respubliko en Germanio, D-ro Arndt Freytag von Loringhoven – Ambasadoro de la Federacia Respubliko Germanio en Pollando. Persone prezentis ilin la reprezentantoj de FISAIC kaj la Fondaĵfamilio BSW&EWH kaj la prezidantoj de organizantaj asocioj – Ulrich Brandenburg por GEA, Robert Kamiński por PEA kaj Rodica Todor por IFEF.

En tiu ĉi mia artikolo mi ne priskribos partojn de kongreso, kiu estis dediĉitaj al GEA- kaj PEA-aranĝoj, sed nur la fervojistan parton.

IFEF-agado.

Dum la retkongreso okazis kunvenoj same kiel dum tradiciaj kongresoj – publika komitatkunsido kaj movadaj aferoj. Enkadre de publika komitatkunsido estis prezentitaj raportoj de unuopaj estraranoj kaj okazis balotoj pri ĉefkomitatano, lia anstataŭanto kaj du sekretarioj de faka komisiono (FK). Aprobo de raportoj kaj balotado de novaj funkciuloj estis realigita per retroŝto. Kiel ĉefkomitatano de IFEF estis konfirmata Zlatko Hinšt (HR), lia anstataŭanto Ladislav Hakl (CZ) por sekvontaj tri jaroj. Kiel sekretario de terminara sekcio de Faka Komisiono estis reelektata Guido Brandenburg (DE) kaj kiel sekretario de fake aplika sekcio de FK – Jaroslav Matuška (CZ).

Enkadre de la publika komitatkunsido estis honorigitaj tri membroj de IFEF – Jan Niemann (DK) – per honora membreco pro siaj multjaraj laboroj en la IFEF-movado, Guido Brandenburg kaj Lene Niemann – per honoraj diplomoj pro sia aktivado en IFEF.

Je la fino de la „movadaj aferoj” la prezidantino informis pri venontaj IFEF-kongresoj – 2022 en Ĉeĥio en la urbo Beroun (la vicprezidanto de ĈeFEA informis pri la kongresloko kaj postkongreso – detaloj estos publikigitaj septembre), 2023 – Belgio, 2024 – promesis Serbio kaj 2025 – venis informo el Slovakio.

Faka programo.

La ĉijara faka programo estis abunda kaj interesa – vidu resumojn de la prelegoj. Ĉiuj dek prelegoj estis dividitaj en tri blokojn kaj okazis perrete kun multnombra partopreno de aŭskultantoj kio atestas pri ilia bona kvalito kaj interesa enhavo. Mi volas ankaŭ menciigi prelegon de Amri Wandel pri Nigraj Truoj kiu okazis ekster fervojista programo, sed siamaniere daŭrigis la temon de interspacaj interesajoj, kiun komencis

en Malago Carlos Spinola per prelego pri interplaneda vojaĝado.

Kultura programo.

La kultura parto de la kongreso estis komuna por ĉiuj partoprenantoj (ĉu GEA, PEA aŭ IFEF) kaj estis vere riĉa – de klasika muziko – La opero Halka, muzikvespero de Frey Lech Trio el Bjalistoko kaj flutkoncerto de Marek Nahajowski trans kanzonoj de Jerzy Handzlik kaj Kjara al amuzkantoj de Jonas Marx – Jonny M kaj Jean-Marc Leclercq - JoMo. Ĉiuj prezentaĵoj estis perfekte preparitaj kaj estas admirinde, ke spite de komplika teknika transsendo ĉio iris glate krom kelkaj mallongaj elfaloj. Mi persone admiris profesion nivelon de koncerto el studio en Italio dum kiu itala kantistino – Kjara (Chiara Raggi) prezentis proprajn kantojn en Esperanto kaj unu en itala lingvo.

Ankaŭ kulturaj programeroj estis multnombre spektataj kun aplaŭdo kiun permesis la interreta transsendo.

Fine de tiu artikolo mi volas ankoraŭ unufoje danki al organizantoj kaj helpantoj de tiu ĉi nekutima aranĝo pro ilia laboro kaj zorgoj.

Ladislav Kovář

Resumoj de fakaj prelegoj dum la 72-a IFK

Akcidentoj kaj epizodoj – poŝvagonoj kaj duonremorkoj

(Jan Niemann, DK)

La maniero transporti duon-remorkojn trajne per poŝvagonoj estas „adaptita” de ŝarĝaŭtoj. Sed estas granda diferenco ... la ŝarĝaŭta ŝoforo tuj rimarkas nestabilecon ... ne eblas por lokomotivestro sentition, kiam li veturas kun eble 30 duon-remorkoj en la vico. Ankaŭ la ĉe ŝarĝaŭto dinamika rekta rado-vojo-konekto de la duon-remorko, kiu ne ekzistas, kiam duon-remorko estas statike fiksita en poŝvagono ĉe trajno, influas. Prelego prezentas teknikajn kaj aliajn cirkonstancojn, kiuj kaŭzis plurajn, unu eĉ tre gravan, akcidentojn kaj pri la streboj eviti ilin.

Komercaj ŝancoj de ĉinaj lokomotivoj

(Tianyi Wang Ĉielismo, CN)

La fervoja reto de Ĉinio longas 141 500 km. De ili 100 000 km estas elektrizitaj. Pro tio diversaj dizelaj lokomotivoj restas daŭre neuzataj.

La ĉina landa asocio de IFEF volas trovi interesitojn pri tiuj liberaj lokomotivoj, ĉar ĝi disponas pri faksperteco kaj komercaj kontaktoj.

Tririmeda transkargadinstalaĵo de la magdeburga haveno

(Manfred Trenne, DE)

La haveno Magdeburg estas kroĉita al la kanal- kaj rivera reto, al la fervoja reto kaj al la strata reto de Germanio. Varoj transportataj per la koncernaj trafikrimedoj sur ĝia tereno povas esti stokataj aŭ transkargataj konforme al certaj reguloj kaj konvene laŭ ilia speco. Speciala trakaro necesas por danĝeraj varoj. La prelego klarigas la teknikajn kaj sekurecajn ekipaĵojn de la transkargadinstalaĵo, kies celo estas protekti la ĉirkaŭan medion kiel aeron, teron kaj akvon.

D-ro Ernst Kliemke – respondeculo por la orientafrika fervojo

(Roland Schnell, DE)

Ernst Kliemke estis berlina esperantisto, kiu kiel direktoro de la Orientafrika fervoja kompanio en la tiama germana kolonio organizis la konstruon kaj funkcion de metroŝpura fervoja linio inter *Daressalam* kaj la *Tanganjika*-lago. La prelego priskribas la defiojn alfrontatajn planante kaj realigante la projekton, la taskon de la linio, la rolon de Kliemke, liajn ideojn kaj viziojn.

Fervojtrafiko translima inter Ĉeĥio kaj Pollando

(Jaroslav Matuška, CZ)

La prelego prezentas rezultojn de seminaria laboraĵo de studento dum la varbado por IFEF en la Transportfakultato de la Universitato Pardubice. Prezentitaj estas fervojstacioj landlimaj kaj fervojlinioj, kiuj interligas la Ĉeĥan Respublikon kaj Pollandon. La fervojlinioj estas karakterizitaj pere de elektitaj parametroj kiel jaro de re/malfermo, nombro de pasaĝertrajnoj (laŭ la horaro 2020), trakcio (elektra, dizela), rapideco maksimuma sur liniosekcio k.s.

Rega kaj sekuriga tekniko por regionaj linioj

(Guido Brandenburg, DE)

Sekura veturo sur la fervojaj trakoj estas esenca postulo kaj apud la daŭripovo argumento preferi tiun trafikilon. La sekurecon de

fervojtrafiko ĉefe influas denseco kaj rapideco en la trakreto kaj la rimedoj eviti erarojn. Dum la reto kreskis, per la trafika regado taskitaj homoj ricevis teknikajn rimedojn, kiuj ebligis kontroli kreskantan trafikon en kreskantaj distancoj.

Simplaj regejoj avancis al centraloj kun kelkcento de konektitaj trakforkoj kaj signaliloj. Kun la komplekseco de tiuj regejoj evoluis ankaŭ la kostoj kaj leviĝis la demando, ĉu por pli simplaj trafikaj cirkonstancoj laŭ regionaj linioj vere necesas tia ĉionpova tekniko aŭ ĉu ne pli konvenas moderna sed pli modesta alternativo. La prelego prilumas la disvolviĝojn en la regeja teknologio kaj enkondukas en la sistemon ZSB2000 por regionaj linioj.

El la nova mondo - Antonín Dvořák kaj la fascino de fervojo

(Ladislav Kovář, CZ)

Antonín Dvořák estas fama ĉeĥa komponisto el la 19-a jarcento. Dum sia vivo li komponis pli ol ducent muzikkomponaĵojn en diversaj stiloj. El liaj leteroj, rimarkoj, kaj el memoraĵoj de liaj samtempuloj estas konate, ke li intense interesiĝis pri fervojo kaj teknika evoluo. En la prelego estas koncize priskribita lia vivo, la plej gravaj muzikverkoj kaj memoraĵoj, kiuj dokumentas lian amon – fervojon kaj lokomotivojn.

German-polaj limtranspaŝaj fervojaj projektoj

(Guido Brandenburg, DE)

Limtranspaŝaj fervojaj linioj ĝuas specialan intereson de la fervojaj esperantistoj – vi scias "Reloj ligas la landojn - Esperanto la popolojn". La najbaroj Germanio kaj Pollando havas multajn tiajn liniojn, longdistancajn trafikarteriojn kaj regionajn interligojn, kiuj spertas tre diferencajn sortojn. Kvar ekzemploj prilumu ĝin kaj la kaŭzojn.

Renasanco de noktaj trajnoj

(Andreas Diemel, DE)

Noktaj trajnoj dum multaj jardekoj estis grava elemento de la fervoja mondo. Dum la pasinta jardeko la oferto pli kaj pli malaltiĝis kaj malgraviĝis. Depost kelkaj jaroj la Aŭstra Federacia Fervojo ÖBB ofertas regulan kaj konvenan noktan trafikon en Mezeŭropo. La prelego montru la evoluon, la nunan staton kaj planojn por la estonteco.

Krome ĝi priskribas la vagonaron, la horaron kaj la interligon. Ankaŭ aliaj gravaj punktoj trajnkonektoj estas prilumataj.

160 jaroj de fervojoj en Kroatio - ĉefaj detaloj el koncerna historio (I.) (Zlatko Hinšt, HR)

Komence dum la aŭstro-hungara monarkio tra ĉiuj ŝtataj strukturoj sekvintaj ĝis la hodiaŭa Kroatio la fervojo ludis esencan rolon en la soci-ekonomia disvolviĝo de la lando. Ĝi ebligis modernigon, akcelis industriigon kaj spronis urbanizadon. Jam la unua linio de la hungara *Nagykanizsa* tra la nordo de Kroatio tuŝante *Čakovec* kaj *Kotoriba* ĝis la slovena *Pragersko* post sia inaŭguro 1860 kroĉis la landon al la kreskanta eŭropa reto. La fervojaj linioj avancis al arterioj de ekonomia evoluo.

Anonco: 72-a IFK - nedisponitaj antaŭpagoj

La Transponta Kongreso, planita kiel surloka aranĝo de GEA, PEA kaj IFEF ambaŭflanke de la german-pola limo, fariĝis koronavirusa viktimo kaj okazis fine en reduktita formo kiel reta renkontiĝo. Ni raportis en la Internacia Fervojisto pri la evoluo.

Kia ĝi okazis, la aranĝo laŭ decido de la organizintoj estis senkotiza. Ni tial petis la geamikojn, kiuj estis frue aliĝintaj kaj antaŭpagintaj kongreskotizon, pri decido kion ni faru per la mono kaj pri indiko de konto por eventuala reĝiro.

Majoritate tio okazis.

Finkalkulante la aferon nun tamen restas ankoraŭ tri nedisponitaj antaŭpagoj. Interkonsente kun la IFEF-estraro ni ĝiris la monon kun la nomoj de la posedantoj por konservo al la konto de IFEF.

Guido Brandenburg (por la kongresa komitato)

Dumkongresa kunveno de FK

La Faka Komisiono kunvenis kiel kutime dum la 72-a IFK ... sabate 22/5 - kaj ĝojige estis konstati, ke partoprenis ĉ. 20 homoj, dum la tri prelegsesiojn ĉeestis 35-40 personoj, pli ol oni povus atendi kaj ankaŭ pli ol dum „reala, surloka” kongreso dum la lastpasintaj jaroj. Certe ni provos tiujn spertojn eluzi por fari virtualajn prelegsesiojn eksterkongrese estonte, ĉar montriĝas, ke estas intereso. Dankon al

ĉiuj, kiuj venis al salono C dum la pentekostaj tagoj!

Kiel vi vidis (IF 1/2021) mi demisiis kiel gvidanto de FK, kaj ne aperis alia kandidato por transpreni, sekve la Faka Komisiono funkcios sen gvidanto, sed daŭre kun la du sekretarioj, ĝis elekto de gvidanto povos okazi. Mi certas, ke kun Jaroslav (FAS) kaj Guido (TS) ni ne havu zorgojn kaj sendormajn noktojn pro tio!

Ambaŭ sekretarioj raportis pri la laboro farita – detalojn vi povas havi ĉe mi. La pandemio multe influis ankaŭ al FK, sed tamen fak-artikoloj verkiĝis, virtualaj prelegsesioj okazis, kaj por la unua fojo okazis TK-kunveno virtuale per Zoom kun tre bona kaj kontentiga rezulto. Ankaŭ tiun sperton oni estonte eluzos.

Kiel mi antaŭe diris kaj skribis: en la faka laboro kadre de FK estas loko por ĉiuj, kiuj interesas sin pri la afero, kaj mi invitas vin turni vin al Guido (guido.brandenburg@esperanto.de) aŭ Jaroslav (jaroslav.matuska@upce.cz).

Jan Niemann

Kiamaniere esti bona membro de IFEF?

Nun, okaze de la dua virtuala kongreso de IFEF, mi volas esprimi dankon al ĉiuj, kiuj faris klopodojn, ke ni povas tamen kunesti, malgraŭ nur rete.

Laŭ mi estas tre bedaŭrinde, ke ofte partoprenas nur ĝis 20 personoj en tiuj retaj kunestadoj, ĉar se oni ekz-e rigardas ne nur la membrostatistikon de IFEF, sed ankaŭ la adresaron de IFEF, povus esti multe pli da personoj, kiuj rete vidus unu la alian.

Do ... du simplaj demandoj al vi, kiujn ni dum la koronavirusa periodo ne vidis rete:

- ĉu vi ne havas eblon aliri retajn kunvenejojn, ekz-e *Zoom*, la servo, kiun uzas IFEF?
- ĉu vi pensas, ke interhoma kontakto taŭgas nur fizike?

Laŭ mi „nura” ĉeesto, ĉu dum reala aŭ virtuala kongreso/kunveno, jam estas tre taŭga kaj grava maniero montri intereson je asocio, kie oni estas membro.

Post profunda tralegado de la IFEF-adresaro, mi konstatis, ke estas multaj nomoj en diversaj funkcioj, precipe en la laborgrupoj.

Bedaŭrinde mi havas la impreson, ke malantaŭ pluraj el tiuj nomoj kaŝas sin persono, kiu eble opinias, ke esti membro de laborgrupo ne signifas, ke oni devas iel kontribui. Kiel gvidanto de la historia grupo mi bedaŭrinde konstatis tiun fakton, do, laŭ mi estas pli bone, se laborgrupo enhavas personojn, kiuj petas esti en ĝi kaj labori por ĝi anstataŭ listigi homojn, kiuj estis petataj esti tie, kaj kiuj jesis esti, SED sen anonci pretecon labori por tiu grupo.

Iu bedaŭrinda kaj ĉiama problemo evidentiĝis pli grava pro la fizika izolado dum la koronavirusa periodo – nome mankanta ĝisdatigo de informoj en la adresaro, flanke de landaj asocioj, kaj same flanke de individuaj membroj. Do, bv. ĉiuj, precipe la „daŭraj mankantoj”, sendi la ĝustajn/novajn informojn al nia ĉefkomitatano, ne nur kiam li petas pri ili por la jarraporto, sed tuj, kiam okazas ŝanĝoj.

Nun, ĉar la poŝtelefono estas posedaĵo de preskaŭ ĉiuj, mi ankaŭ post tralegado de la adresaro povas imagi, ke malantaŭ multaj adresaraj PT-numeroj (privata telefonnumero) kaŝas sin PŜT (poŝtelefona numero). Multaj el la nunaj poŝtelefonoj estas t.n. „saĝ-telefonoj” (poŝtelefono kun ekrano kaj komputilsimilaj kapabloj), per kiuj oni povas facile kaj senkoste teni kontakton al eksterlandaj amikoj pere de *WhatsApp* – la IFEF-estraro havas *WhatsApp*-grupon por rapida kontakto ... jen ligilo al informpaĝo pri *WhatsApp*: <https://www.whatsapp.com/?lang=da> – tamen en dana, sed supre dekstre (kie estas skribite DA) oni povas elekti alian lingvon ... ne Esperanton, sed eble vian nacian lingvon.

Jan Niemann

La nova kaj unua klimatizata stacidomo en Barato

En Februaro 2021, oni inaŭguris la grandegan klimatizatan stacidomon en la kvartalo *Bayaippanahlli* de urbego Bengaluro en la suda Barato. Ĝi estas la unua tia stacidomo en Barato. Ĝi nomiĝas *Sir M Visvesvaraya Railway Terminal* (esperante : Sinjoro. M.Viŝveŝvaraja Stacidomo). Tiu stacidomo helpas al multaj trajnoj atingi la urbon. La fasado de tiu stacidomo similas al tiu de la internacia flughaveno de Bengaluro. Estas sep kajoj en tiu stacio. Ĝi havas ĉiujn pintnivelajn servojn same kiel en moderna flughaveno. Tiu stacidomo helpas



Rigardo al enirejo de *Baiyappanahalli* stacidomo en Bengalur

Credit: DH Photo/Pushkar V

liberigo de du nunaj stacidomoj de la urbo.

<https://goo.gl/maps/zcd9iEdnpRvWAaRb8>

Nikhil Kizhakkedath Vasudevan

Nov-Zelando: novaj lokomotivoj kaj vagonkunmetaĵoj



La registaro de Nov-Zelando dediĉis la ekvivalenton de ĉ. 670 milionoj da € al la fervojoj en la buĝeto por la jaro 2021. Tra la sekvaj ses jaroj estas planate disponigi la sesoblon de tio. Tio permesos tutan renovigon de la lokomotivaro en la Suda Insulo, permesante la

emeritiĝon de la nuna kolekto, el kiuj iuj aĝas 40 jarojn. La lokomotivaro en la Norda Insulo jam estas modernigita (vidu la foton). Parto de la monsumo dediĉiĝos al modernigo de la prizorgaj instalaĵoj, precipe en *Hillside, Dunedin* kun ebloj munti ĝis 1500 varvagonojn por eviti la neceson aĉeti ilin el eksterlando en pretmuntita formo, kaj nova prizorga bazo en *Christchurch*. Aĉetotaj estas elektraj ranĝlokomotivoj.



Sur la foto: Lokomotivo de klaso DFB kun pasaĝera trajno eniras la stacion de *Masterton* fine de la ĉ. 90 kilometra vojaĝo de la ĉefurbo *Wellington* dum kiu ĝi trairis la montaron *Rimutaka* per tunelo longa je ĉ. 9 km finkonstruita en 1954.

Stefan MacGill, fonto – retservo de IRJ

La milito 1914-1918 – la fervoja milito. La fervojoj de la okcidenta fronto.

Ni ĉiuj scias, ke la granda, terura, „industria”, teknologia milito postulis 16 milionojn da vivoj ... sed kial? Kial mortis tiom da homoj dum la unua mondmilito? Ĉu estis la tranĉeoj, la gasatakoj, la maŝinpaŝiloj, la tankoj? Eble ne ĉiuj scias, ke tio, kio ebligis la militadon kun sekve tiom da viktimoj, estis ... la fervojo.

Verŝajne ankaŭ nur malmultaj scias, ke la milito komenciĝis matene

la 1-an de Aŭgusto 1914. Germanaj soldatoj, laŭ la ordono de la imperiestro Wilhelm la 2-a, atakis la stacidomon *Troisvierges* en Luksemburgio. Sed nur dum du minutoj ... ĉar venis mesaĝo, ke la imperiestro ŝanĝis sian opinion, kaj la germana komandanto devis pardonpeti kaj iri hejmen. Tamen la imperiestro denove ŝanĝis sian



Fig. 1. Stacidomo de *Troisvierges*

opinion, kaj oni atakis post kelkaj tagoj denove la stacidomon de *Troisvierges* kaj la tutan landon (Fig. 1).

Tiu eta epizodo montras, ke la fervojo vere gravis dum la milito.

Komence de la 20-a jarcento en Eŭropo ekzistis granda reto de

fervojoj – plej pinta teknologio de la tempo. La milito venis post „vetkuro pri teknologio” inter la du aliancoj: Grandbritio, Francio kaj Rusio (la Entento) kontraŭ Germanio, Aŭstrio-Hungario kaj la turkoj.

La germanoj preparis sur la nun belga-germana limo la militon per alkonstruo kaj modernigo de la fervojoj. Ege malgranda stacio *Sourbrodt* (Fig. 2) subite ekhavis dutrakan fervojon kaj pli ol unu



Fig. 2. *Sourbrodt*

kilometron longan kajon. La loĝantoj verŝajne rimarkis kaj pripensis kial, sed ne imagis, ke estas preparoj por milito.

La plano de la germana imperiestro estis gajni militon rapide. La

imperiestro volis per uzo de fervoja transporto venki kontraŭ Francio dum 40 tagoj por poste iri orienten por batali kontraŭ Rusio, kiu estis en alianco kun Francio.

Estis transportitaj, dum la unuaj semajnoj de la milito, 3,2 milionoj da



Fig. 3. Dika Bertha

soldatoj kaj 860.000 ĉevaloj. Cetere MULTAJ armiloj pezaj.

La imperiestro volis atingi Francion tra Belgio, sed tute subtaksis la belgan reĝon kaj la belgan armeon. La reĝo sendis tre

faman mesaĝon al li: „Belgio estas lando, ne estas vojo.”

La germanoj devis venigi novkonstruitan armilon, grandan, pezan kanonon kun la „karesnomo” Dika Bertha (Fig. 3.). Sed kiam la trajnoj venis al la belga landlimo, montriĝis, ke la belgoj sabotis siajn proprajn fervojojn – simple por bari la vojon. La germanaj soldatoj devis malmunti Dikan Berthan en pecojn kaj transporti per aŭtoj ĉion al Liège. Daŭris ses ekstrajn tagojn, antaŭ ol Dika Bertha estis preta ataki



Fig. 4 . Fort de Loncin

la fortikaĵon Fort de Loncin (Fig. 4). Tiuj ses tagoj donis iom da tempo al la britoj kaj francoj mobilizi. Sed ili tute ne estis pretaj. Nur ĉar la fervojo ekzistis, oni en Grandbritio povis transporti tuj 100.000 soldatojn al la suda marbordo kaj poste al la kontinento. La germanoj

atakis Belgion kaj la fortikaĵon – la britoj deklaris militon ... kaj la fortikaĵo falis.

En Grandbritio oni sciis, ke por alfronti la germanan armeon oni devis transporti multajn soldatojn de ĉiu ajn loko de la lando (kaj de la kolonioj) al la marbordo kaj poste al la kontinento. Sed unue oni devis trejni ilin. Oni starigis kelkajn grandajn barakarojn por la trejnado, kaj esenca por transporto – en Grandbritio kaj poste sur la kontinento – estis la fervojo. De la trejnad-centroj oni transportis ilin suden al la lokoj, de kie oni povis ŝipveturi al Francio. Nur per la fervojo oni povis tiel amase transporti soldatojn, ĉevalojn kaj ekipaĵon.

Ekfunkciis registara fervoja instanco en Grandbritio, kiu kunordigis la trafikon de multaj fervojaj kompanioj, kiuj agis tie ... la instanco povis malpermesi ekz-e ekskurstrajnojn por fari lokon por militaj transportoj.

Ankaŭ de la francaj havenoj la fervojo portis ĉion al la okcidenta fronto.



Fig. 5. Tranĉejo de la milito 1914 - 1918

Ne nur la britoj, sed ankaŭ la germanoj uzis fervojon por transporti soldatojn al la okcidenta fronto. Sed la soldatoj de la du flankoj havis tute diversajn sintenojn ... la plimulto de la britaj soldatoj sentis devon, kaj ili sciis, ke plej verŝajne la afero finiĝos kun

malbona rezulto por ili persone, dum la germanaj soldatoj kompreneble havis la sintenon de atakanta flanko ... honoro, aventuro, bonhumoro ...

La milito ne estis rapida gajno ... kiam la fronto stabiligis kaj ne plu moviĝis, ambaŭ flankoj enfosis sin en tranĉeojn (Fig. 5) – milojn kaj milojn da kilometroj longaj estis tiuj tranĉeoj, kaj sub teruraj kondiĉoj la soldatoj vivis kaj mortis tie. Kaj de ambaŭ flankoj la fervojo provizis per

materialo kaj per mortpretaj junaj viroj.

Por provizi la fronton per ĉio tio - kaj ankaŭ per nutraĵoj por la soldatoj - necesis, ke la fervojo evoluigis kaj ŝanĝigis. Por pli bone trafiki tra la regionoj kun grenadoj, krateroj kaj entute malfacila tereno oni uzis malgrandajn lokomotivojn kaj etŝpurajn trakojn. Preskaŭ 2000 kilometrojn da nova fervojlinio oni konstruis sur la Francio-Grandbritio-flanko de la fronto. Kvankam estis etaj lokomotivoj, ili povis porti 1.500 tunojn ĉiutage al la fronto.

La plej ruza afero pri tiuj „malgrandaj fervojlinioj” (sistemo *Dacauville*) estis la reloj. Ili estis konstruataj kiel ŝtalaj sekcioj, kiujn oni povis

„kunmeti”, kiel oni muntas ludilan fervojon. Soldatoj sen scio pri fervojo povis munti 8 kilometrojn da linio dum unu tago.

Ankaŭ por la atako de *Somme* ĉio estis transportita per la fervojo. La batalo ĉe *Somme* daŭris de Julio ĝis Novembro 1916, tamen sen rompi la stagnon ĉe la fronto. Mortis 300.000 soldatoj kaj vundiĝis unu miliono. Post tio necesis pli da junaj mortpretaj viroj – por la batalejoj kaj por la fervojoj, kiuj provizis ilin.



Fig. 6 . La ĉina tombejo, *Noyelles-sur-Mer*

Oni varbis de la grandbrita flanko ankaŭ eksterlande, kaj 96.000 viroj de Ĉinio respondis al la varb-kampanjo. Oni transportis ilin per ŝipo trans la Pacifika Oceano, trans Kanado per trajno, poste per ŝipo al *Liverpool*, kaj fine per ŝipo kaj poste trajno al Francio. Multaj el ili deĵoris ĉe la fervojoj (ne sur la batalejoj). Estas ĉina milittombejo en

Noyelles-sur-Mer en norda Francio kun multaj tomboj (Fig. 6).

Post la *Somme*-bataloj, en aprilo 1917, la germanoj retiriĝis ĝis la *Hindenburg*-linio. La Entento ĉe la nordfranca urbo *Arras* fosis tunelon por fari tre kuraĝan atakon kontraŭ la germana armeo. Por forpreni la kalkon, kiun oni fosis (oni ne kuraĝis porti al la tersurfaco - la germanoj povus diveni, kio okazu), oni uzis malgrandajn trajnojn en la „minejo”. Oni volis ĵeti eksplodaĵojn en la tunelon kaj post la eksplodo kuri de siaj tranĉeoj al la tranĉeoj de la germanoj kaj surprizi ilin. Sed la atako ne estis sukcesa, daŭre la du armeoj nur „staris”.

En Belgio, ĉe la germana flanko de la fronto, en 1918 konstruiĝis la *Montzen*-viadukto de sklavlaboristoj kaj rusaj militkaptitoj. Ĝi konstruiĝis por provizi la okcidentan fronton, kaj dum la printempo-ofensivo ĝi ludis gravan rolon. Rusio retiriĝis de la milito, kaj 40 divizioj



Fig. 7. *Compiègne*-arbaro la 11-an de Novembro 1918

Komenciĝis la milito por multaj soldatoj per fervoja transporto al la bataloj ... finiĝis la milito por multaj kiel kaptitoj per transporttrajnoj aŭ kiel vunditoj en hospital-trajnoj. Kaj la 11-an de Novembro 1918 la deklaro pri batalhalto estis subskribita en trajnvagono en franca arbaro (Fig. 7).

Jan kaj Lene Niemann, Fonto: *Railways of the Western Front* kun Chris Tarrant, televidprogramo, *Whitworth media 2019*, Vikipedio

germanaj estis liberigitaj de la oriento. Ili venis por kunhelpi gajni finfine Francion. Sed ili avancis tro multe, tro rapide kaj pro tio estis „fortranĉitaj” de la proviza fervojlinio.

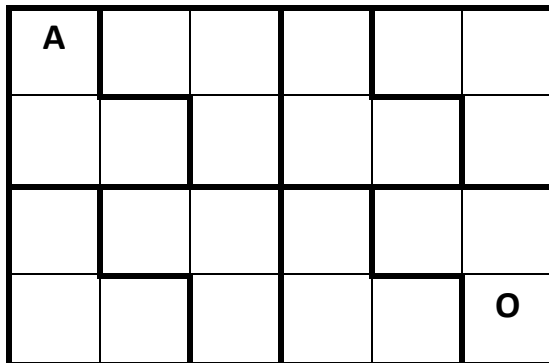
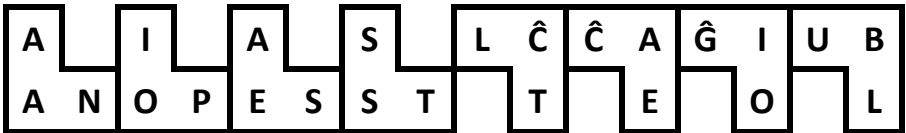
„Slovaka raketo” denove sur reloj

En la 6-a numero de IF/2018 mi skribis detale pri motorvagono „Slovaka raketo” kiam ĝi estis translokita el muzeo de *Tatra* en *Kopřivnice* pro rekonstruo. Nun post du jaroj de renovigaj laboroj la motorvagono kun numero M 290.002 estas komplete riparita kaj kapabla por surrela trafiko.

La rekonstrulaboroj okazis en Ĉeĥ-moravia fervojriparejo en *Přerov* dum kiuj estis finpretigitaj laboroj en interno de la motorvagono kaj je boĝioj. La plej malfacila estis riparo kaj ekfunkciigo de ekstertipa elektromekanika sistemo por transpreno de povumo el motoro al radaksoj kiu estas konstruita laŭ patentlicenco de iama konstruisto Sousedík. La novrekonstruitan motorvagonon vidu sur titolpaĝo.

Ladislav Kovář

Amuza anguleto



Plenigu la ortangulon per trilateraj figuroj kaj vi ricevos proverbon.

Preparis: Ivan Potiška

Solvo el pasinta numero de IF: ARGENTINO