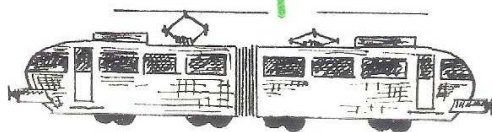
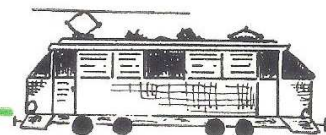
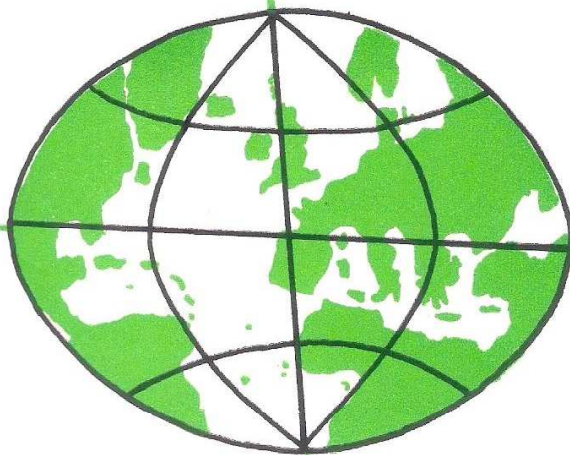


G.L. GHELLI

ITALIA

Organo
Associazione
Italiana
Ferrovieri
Esperantisti

ferroviario



F. I. S. A. I. C.

I.F.E.F. - I.F.E.A.

Dopolavoro Ferroviario

Internacia Fervoĵista Esperanto-Federacio
Itala Fervoĵista Esperanto-Asocio22-a INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-KONGRESO

RIMINI (Italio) de la 16-a ĝis la 22-a de majo 1970-a

Sub la aŭspicioj de F.I.S.A.I.C. kaj de Dopolavoro Ferroviario.

KONSTANTA ADRESO: 22-a IFEEF-KONGRESO, Via Donato Creti, 61 = I-40128 BOLOGNA (Italio). Post la 1-a de majo 1970-a: ĉe DOPOLAVORO FERROVIARIO, Viale Regina Margherita, 109 = I-47037 RIMINI (Italio).POŝTKONTO: N-ro 8/24094 de IFEA, Via Donato Creti, 61 = I-40128 BOLOGNABANKKONTO: C/C n-ro 02486 de D.L.F. ĉe BANCA NAZIONALE DELLE COMUNICAZIONI, Via Rizzoli, 20 = I-40100 BOLOGNA. Notu bone la n-ron de Bankkonto!KONGRESEJO: Palazzina dell'Azienda Autonoma di Soggiorno - RIMINI.AKCEPTEJO: La akceptejo estos aranĝota en la Turisma Oficejo antaŭ la stacidomo de Rimini (maldekstre), tie oni povas ricevi informojn por atingi la kongresejon kaj la hotelojn.I N F O R M O JKongresaj kotizoj: Kongresano: Post la 31-1-1970 ĝis la 30-4-1970: £.6000. Familiano, Pensiulo, Junulo ĝis 21-jaroj: pagas la duonon. Simbola aliĝo: £.1000 minimume. LA KONGRESKOTIZO NE ESTAS REPAGEBLA!Glumarkoj: L.K.K. pretigis kvinkolorajn glumarkojn kiuj simboligas la kongresa-urbon, Esperanton kaj fervojon, pere de skizita velo sur maro kaj fluganta rado sur verda kvinpinta stelo. La prezo estas, po folio de 4 ekzempleroj: 50 italaj liroj plus sendkosto.Statistiko de la aliĝintoj ĝis la 15-a de marto: Aŭstrio 18, Britio 4, Bulgario 111, Ĉeĥoslovakio 12, Belgio 2, Danlando 17, Francio 58, Germanio 67, Hispanio 39, Hungario 58, Italio 56, Jugoslavio 29, Kanado, 2, Nederlando 14, Norvegujo 9, Pollando 32, Rumanio 13, Svedio 14, Svislando 10, Usono 1. Entute 566 el 20 landojP R O V I Z O R A P R O G R A M OVendredon 15-5: La tutan tagon. Akcepto de la unuaj gepartoprenantoj, disdonado de la dokumentoj.Sabaton 16-5: H.10 - Akcepto de la gepartoprenantoj, disdonado de la kongres-dokumentoj. H.11 - Gazetara konferenco. H.16 - Informa kunveno L.K.K. kaj I.F.E.F.-Estraro. H.20 - Interkonatiĝa vespero.Dimanĉon 17-5: H.9 - En preĝejo San Bernardino. Katolika Diservo. Prelegos Pastro Albino Ciccanti. H.10 - Solena malfermo en Salono "Arengo"; placo Cavour. H.13 Komuna fotografado. H. 20.00 - Kongresa balo.Lundon 18-5: Estrara kaj Komitata Kunsido: H.8.30 ne publika. 10,30 publika. H.14 - Duontaga ekskurso al San Marino kaj vizito de Rimini kaj ĉirkaŭ.Mardon 19-5: H.9 - Terminara kaj Junulara Komisionoj. H.11 - Statuta kaj Fakprelega Komisionoj. H.15 - Fakprelegoj kaj filmoj. H.20,45 - Teatra vespero en Teatro Miramare.Merkredon 20-5: H.9 - Plenkunsido. H.15 - Piedpilka ludo kaj filmoj. H.17 - Junularaj aranĝoj. H.20,45 Polklora vespero en Teatro Miramare.Ĵaŭdon 21-5: H.8,30 Duontaga aŭtobus-ekskurso al Ravenna kaj inaŭguro de Zamenhof-strato. H.15,30 - Fermo de la kongreso en Rimini.Vendredon 22-5: Tuttaga ekskurso per vagonaro al Bologna kun aŭtobusa ekskurso al "Castel San Pietro Terme" kie oni inaŭguros Zamenhof-straton kaj tagmanĝos en la Restoracio de la Varmbanejoj. Reveno al Rimini vespere (por tiuj kiuj deziras reiri tien).

La diversaj aranĝoj okazos en la Kongresejo (Salonoj de "Azienda Autonoma di Soggiorno"). Fakte pro la aŭtunaj strikoj ne estos preta en majo "teatro Novelli" kiun oni renovigas.

A T E N T U

- Esperantistoj venu multnombraj al Rimini. La programo estas alloga, per ĉiuj. Vi povos vivi semajnon en la plej bela strando de Eŭropo! Vi povas viziti la plej antikvan Respublikon en la mondo! Vi admiros la mirindajn mozaikojn de Ravenna kaj povos, se vi volas, kuraci viajn reŭmatismojn en la Varmbanejoj de "Castel San Pietro Terme". Venu do amase! Ni atendas vin plenkore! Ne gravas se vi ne povu, pro devizaj malfacilaĵoj, sendi tuj la monon, ni akceptos ĝin je via alveno!
- Okaze de la ekskurso al Ravenna, dum la kongreso, estos, en tiu urbo, inaŭgurata "Strato L.L.Zamenhof". Partoprenu multnombraj al tiu ekskurso.
- Lastan tagon de la kongreso: la ekskurso al Bologna estos tre alloga: en la prezo estos enkalkulita la trajna vojaĝo de Rimini al Bologna kaj reiro; aŭtobusekskurso tra Bologna kaj ĉirkaŭaĵo, iro kaj reiro al "Castel San Pietro Terme" fama kuraĉloko, kun vizito de la urbeto kaj Varmbanejoj, akcepto de la urbestro, inaŭguro de strato L.L.Zamenhof kaj komuna tagmanĝo en la fama Restoracio de la Varmbanejoj. La menuo estos tiel riĉa, ke de nun al ni kolektiĝas la salivo en la buŝo.
- Bonvolu menciigi ĉu vi partoprenos la ekskursojn aŭ ne, eĉ se vi ne pagas ilin samtempe kun la aliĝo. LKK bezonas tiujn informojn kaj ne povas garanti lokon al tiuj, kiuj ne antaŭe anoncis sin. Tiuj, kiuj jam sendis ne kompletan aliĝilon povas informi la LKK pri siaj intencoj partopreni la ekskursojn. Postkongresa ekskurso al Romo: Petu informojn ĉe D-ro Alberto Menabene, Via Monti Sibillini, 3 = I-00141 Roma (Italio).
- La 17-an, 18-an, 19-an kaj 20-an de majo funkcios, en la kongresejo, speciala poŝtoŝtanco. Oni povos tie, stampi la korespondaĵon per speciala poŝta-stampo.

La Loka Kongresa Komitato

I T A L A K O N G R E S O S U R M A R E

De la 19-a ĝis la 26-a de Septembro 1970-a

Ĉar Italujo estas kvazaŭ mediteranea ponto, oni decidis aranĝi la 41-an Italan Kongreson de Esperanto ekster la ĝisnuna tradicia formo.

Temas pri krosad-kongreso sur granda ŝipo "Caribia" (24.500 tunoj), al kiu estas aparte invitataj la eksterlandaj geesperantistoj. Ili rajtos enŝipiĝi ne nur en Genova (de kie la ŝipo forveturos la 19-an de Septembro), sed ankaŭ en Cannes, Barcelona kaj Palma de Majorca, kie okazos la unuaj tri haltoj. Poste, la "kongres-urbo", atingos Bizerte (Tunis), Palermo kaj Capri (Napoli).

La reveno al Genova okazos la 26-an de Septembro, post tuta semajno en amika esperantista medio.

La ŝipo estas komforte ekipita per 27 sociaj kunvenejoj, 3 restoracioj, 3 orĥestroj, 4 naĝejoj kaj ĉiuj kajutoj estas klimatizitaj.

Ĉu por tiu eksterordinara kongreso ankaŭ la kosto estos tia? Tute ne: favora rabato ebligos partopreni la krosadon elspezante eĉ nur 69.000 it. lirojn, ĉio inkluzive, kun aranĝo en 4-lita kajuto turist-klasa. Gejunuloj ĝis 25-jaroj ĝuos kroman rabaton kaj pagos entute 54.000 it. lirojn. La kongres-aliĝo estas senpaga por eksterlandanoj.

Petu detalajn informojn ĉe: "Torixa Esperanto-Grupo - 41-a Itala Kongreso de Esperanto - Poŝtkesto 198 - TORINO 10121 - Italujo".

B O N D E Z I R O J

La Redaktoro de "Itala Fervojisto" malhelpata sendi persone Paskajn bondezirojn al ĉiuj siaj amikoj tra la mondo, per tiuj ĉi liniuoj varme bondeziras al ĉiuj kaj recipokas.

MINISTROJ KORESPONDAS EN LA INTERNACIA LINGVO

La Ministro pri Komunikado de la Latva Soveta Socialista Respubliko A. Aleksandrov salutis sian bulgaran kolegon Ministron Stoĵan Tonĉev, okaze de la 25-a datreveno de la socialisma revolucio de la bulgara popolo. La salutletero kaj ankaŭ la respondo estis en Esperanto.

TRA ĈI TIE MARŜIS NAPOLEONO

(Pri centjara jubileo de borrenkontiĝo en la tunelgalerio de Mont Genis laŭ artikolo en la libro de Josef Hons: "Souboj s preriù - Lukto kun ste po", tradukas kaj libere rakontas -eto)

La urbdoma turhorloĝo de Torino sonorilanoncis la kvinan horon posttag meze, kiam la 25. de decembro 1870 atingis la urbon jena memorinda depeŝo el Bardonecchia:

"Al inĝeniero Sommeiller en Torino. Ĉi momente en tunelo sondo trapene tris la lastan dividtavolon, kiu estis unu metron dika. Ni interparolis de unu flanko al la alia. La unua ĝojkria, kiu aŭdiĝis ambaŭflanke, estis: Vivu Italujo! - Vĝnu morgaŭ matene. Grattoni."

Tiu ĉi novaĵo telegrafe tuj traflugis la tutan mondon kaj emociigis ĝin, precipe la teknikulojn. Nemirinde! Temis pri grava inĝeniera verko, tunelo tra unu el la montĉenoj de Alpoj, tunelo sub la pinto de Col de Fréjus, nemalproksime de la montpasejo de Mont Genis. La unuan fojon oni traboris tunelon, kies longo estis 12 847m! Tamen en Eŭropo la eŝo ne estis tro laŭta la gazetaro estis okupata per multe pli "aktualaj" sciigoj -pri la sekvoj de la fatala batalo ĉe Sedan, pri la inundo de la germanaj armeoj en Francio.

Hodiaŭ eble tiutema sciigo ankaŭ ne plu ekzaltigus la homaron, alkiutimi ĝintan jam al multe pli gravaj inventoj de la homa intelekto, kiuj ebligas trabori la mondgloban kruston kvazaŭ talpo, pretigante subterajn fervojliniojn de grandurbaj rapidtransportiloj. Ja el la tero kaj subtero la homo jam penetras en la kosmon! Tamen eble ne estos neinterese rememori la jubileon de Mont Genis per kelkaj etaj detalaĵoj -ek de la historio pri la montpasejo mem.

Montpasejoj estis en la historio lokoj, tra kiuj kutimis marŝadi armeoj kun certe neniam bonintencaj celoj. Du jarcentoj antaŭ la nuna erao trapa sis la montpasejon Mont Genis Hasdrubal frunte de kartagenaj helptrupoj por sia frato Hannibal, kiu minacis konkeri per sia granda armeo Romon. La Kartagenanoj estis venkitaj -kiel oni kutimas de tiam diri: "antaŭ la pordegoj de Romo". Sed ilian atakvojon trans la altega montarĉeno sekvis poste Gaius Julius Caesar, batalirante kontraŭ la Svisoj, poste Britannicus, Constantinus, Pipin la Mallonga, Karlo la Granda, Ludoviko la Pia, Henriko IV. kaj la vicon fermis Napoléon Bonaparte, konkerirante en la jaro 1796 tra Italio ĝis Egiptio. Tiu lasta nur, konsciante la gravecon de tiu ĉi vojo en la alto de 2700m s.m., konstruigis tie la unuan veturvojon, ŝoseon -kompreneble nur por celoj militistaj. Tamen post la packontrakto de Wien en la jaro 1815 ekvigliĝis ankaŭ ekonomiaj interrilatoj inter la landoj ambaŭflanke de la montegaro Alpoj, kiuj eldevigis la konstruadon de plujaj montarŝoseoj, kaj pli poste eĉ -de fervojoj. La unua fervojo lokiĝis trans Semmering (1854), la dua trans Brenner (1867).

Sed jam en la jaro 1855 ekprojektis inĝeniera "trionuo" Sommeiller, Grattoni kaj Grandis pluan transalpan -aŭ pli ĝuste dirite traalpan- fervojlinion, sekvante malfacilegan terenon en la okcidenta parto de Alpoj, kies flu disiga tunelo mem atingis proksimume meze la plej altan punkton de la linio, nome nur 1295, do malpli ol nur duonon de la montpasejo mem. La linio estis ebligonta rapidan kontakton inter Francio kaj reĝlando Sardinio. Feliĉe por la projektintoj, pri ilia propono ekinteresiĝis tre influa itala ŝtatulo, grafo Cavour, per kies subteno la Piemonta parlamento fine aprobis la konstruon de tiu ĉi fervojlinio inter la franca Chambéry kaj la itala Torino. La tiam plej grava liniparto estis -la tunelo, ŝiatepe ege kuraĝa projekto. Ĝia franca portalo situis apud Modane, la itala apud Bardonecchia. En aŭgusto 1857 la eksplodon de la unua ŝargo en Modane ĉeestis Vittorio Emanuele, reĝo de Sardinio, kaj Napoléon III, imperiestro de Francio, por tiel akcenti la grandan signifon de tiu ĉi konstruaĵo por ambaŭ ŝtatoj, tiam aliancaj.

Ni tuŝu nur per kelkaj vortoj la laboron mem. Ĝi estis penega tra la tuta linio, kondukante tra ja romantikaj, pitoreskaj, sovaĝaj montarvaloj, sed tra valoj kun krutegaj, rokoplenaj deklivoj, kie la laboristoj ofte ekfosis la teron, pendante desur la rokegoj. Krom la terenobstakloj ankaŭ la klima

taj faktoroj, neĝamasoj, ŝton- kaj neĝ-lavangoj en la montegaro malfaciligas dis la laborojn. Ne malpli da organiza scio necesis por provizadi la konstruadon per bezonata materialo, la laborulojn per nutraĵoj. Ni legu historian noton:

"Alte super la valfundo la laboristoj konstruas la fervojlinion en roko plena deklivo super Susa. Profunde malsupre ili vidas ruinaĵojn de malnova fortikaĵo, kiun preterpasas griza rubando de napoleon-ŝoseo, supreniĝante inter krutaj montpintoj de konataj nomoj al la montpasejo de Mont Cenis. Ĝis ekspresoj veturados ĉi tie, la fantazio de vojaĝantoj viviĝos pli verŝajne per nebulaj estaĵoj de iamaj famaj militestroj kaj armeoj, kiuj trapasadis ĉi tie dum jarcentoj por konkerado, ol per resonco de malmilda, sovaĝa kaj danĝera laboro de miloj da italaj laboristoj, ŝtonhakistoj, inĝenieroj. Tunoj kaj malhelaj, frostigaj, sovaĝaj kaj akraj valoj kun grandegaj abioj kvazaŭ dramatika interrompo en pitoreskaj panoramoj. Kvardekkvin metrojn alta fervoja ponto apud Combasseur kvazaŭ sceneja bordo perfekte elpensita de teatra belartista. Montaraj grandeguloj, brilantaj rubandetoj de torentoj kaj blankaj rubandoj de alpsoseo formas brilan fonon, la horizonton de la scenejo. Nur nemultaj vojaĝantoj imagos la viglecon de la laboro sur la konstruejoj, malpurajn kaj malvastajn barakarojn kaj ĉion, kio apartenas al la vivo de kelkmila laboristarmeo en montegaro".

Plej gravajn zorgojn kompreneble kaŭzis -la tunelego. Ni konsciu, ke en tiama tempo ne ekzistis ankoraŭ elprovitaj bormaŝinoj por tunelado. La unuajn tri jarojn oni do uzis la primitivan bormanieron por rokoj per stango kaj martelo. Pro tio ankaŭ estis pretigitaj nur 1646m de la tunelgalerio. Nur poste, ek de la jaro 1862, post multaj elprovoj kaj perfektigoj oni ekkonsciis bormaŝinojn, kiuj ĉiujare plirapidigis la laborojn, dum en la jaro 1862 la elkavigo de unu galeriometro daŭris 22 horojn, ek de la jaro 1869 nur 7 horojn! Sed ne nur la borado mem kaŭzis zorgojn. Estis pliaj diversaj problemoj en la laboroj de tiom longa tunelo. Inter ili estis ekz. la efika funkciado de aerkompresoroj, pelataj per akvoenergio, la aerumado de tunelgalerio ĝis ĝia laborfrunto ne nur por la spirado, se ankaŭ por malvarmigado de la labormedio, konduko de akvo por senvarmigado de la bormaŝindj ktp. La masonado de la tuneltubo per bonkvalita ŝtono postulis vastajn deponojn, prilaborejojn antaŭ la tunelportaloj kaj garantiatan seninterrompan alveturadon de ĉiuspeca materialo. Imagu, ke oni enmasonis 120000m³ da hakformigitaj ŝtonblokoj, 16 milionojn da brikoj, 2 milionojn Kg da kalko. En la raporto pri la konstruado oni legas:

"La laboron en la tunelo malfaciligas varmego, akvo penetranta tra rokaro en la galerion, fumo kaj polvo pro la eksplodigado. En la tunelon devas esti pelata freŝa montaraero per kompresoroj, starigitaj ĉe la tunelportaloj, por eĉ nur ebligi la spiradon. La aeron oni kondukas per tubaro ĝis la frunto de borata galerio, je ĉiu kilometro troviĝas speciala kamero, el kiu fluas senĉese freŝa, malvarma aero. Je ĉiuj 200m estas enmuntitaj kranoj, kiujn povas uzi la laboranta taĉmento por aerumi sian laborejon."

Ankaŭ la deponado de ŝtonmaterialo, elfosita en la galerio kaj tunelo kaŭzis zorgeman solvon. Ni ne forgesu, ke oni elfosis 800 000m³ da rokrubaĵo, kiun elŝiris la tunelistoj el la interno de la monto per 3,5 milionoj da bortruoj kaj unu miliono Kg da pulvo (dinamito tiam ne estis ankoraŭ konata).

La penega laboro estis do rekompencita la 26.12.1870 per renkontiĝo de ambaŭ laborgrupoj -la norda, startinta de Modane kaj la suda de Bardonecchia. Jen, kion oni rakontas pri tio:

"Estis la 5-a horo kaj 20 minutoj (26.12.1870) de la rema zontempo, kiam fine eksplodis la lastaj galerioŝargoj. Ŝajnis, kvazaŭ la bruege devenus de iuj apudstarantaj kanonoj. La aera premo estis tiom forta, ke ĉiuj lanternoj estingiĝis. La forta aerblovo ĉirkaŭigis nin ĉiujn per densa fumo... Kiam estis forigita eksplode detruita ŝtonamaso, ni kuris al la trarompita aperturo. Ega trablovo, venanta el la direkto de Modane, ĵetis en nian vizagon sablon. Sed neniu atentis tion, ĉiuj ĉeestantoj volis estis atestantoj al la lasta sceno de tiu ĉi triumfo de homa intelekto! La rubaĵo de la roktavolo estis atakitaj kaj ĉiu celis ĉirkaŭbraki iun amikon de la alia flanko. Ili trapuŝis sin tra la frakasitaj rokoj kaj ŝtonamasoj, en la aperturon,

ili ĉirkaŭbrakis sin, vualitaj de fumo kaj polvo. Laŭta triumfkriado, muziko kaj bondeziroj finis la memorindan momenton."

Tamen daŭris kompreneble ankoraŭ preskaŭ unu jaron, ĝis nome la 17-9-1871 la unua trajno solene trapasis la tutan linion, inaŭgurante tiamaniere la regulan trafikon inter Parizo kaj Romo.

Jen koncize pri la estiĝo de la tunelo de Mont Cenis, kiu tenis la primaton de longeco preskaŭ 35 jarojn. Nur la 24-a de februaro 1905 ĝi estis superigita per la plej longa alptunelo, respektive per ĝia galerio, kies longo estas 19.803 m.

Nu, karaj gekolegoj, eble kelkaj el vi trapasis aŭ trapasos tiun ĉi fervojlinion, vizitonte aŭ vizitinte nian kongreson en Rimini. Vi memoru, perceptante la pitoreskan trapasatan naturon, ankaŭ la penon, kiu akompanis neforigebla ĉi tiun eminentan teknikan verkon. Kaj ni ĉiuj, fervojistoj, rememoru kun profunda kliniĝo kaj estimo ankaŭ tiujn, kiuj sur la batal-kampo de teknika progreso oferis siajn vivojn pro akcidento, malsano kaj elĉerpigo, luktante per sia penega laboro kontraŭ la obstakloj de la naturo, de la mistera montegaro, gardanta tiamaniere siajn admirindajn trezorojn kaj enspezanta sian kontribuon.

Inĝ. Jaromir ŘEBÍČEK, HAVLIČKŮV BROD
(Ĉeĥoslovakio-Ĉ.S.S.R.)

===== N I L E G I S =====

ĈESKÁ TŘEBOVÁ - Tiu ĉi libreto parolas ne nur pri la famkonata fervoja kruciĝo (pro la nombro de fervojistoj, la urbo Ĉeská Třebová estas nomata "la urbo de la bluj uniformoj), kaj industria urbo, sed ĝi prezentas la historion de la urbo, unu el la plej malnovaj de orienta Bohemio, ĝiajn ĉefajn monumentojn, ĝian kulturan vivon, ĝian popol-arton kaj ĝiajn amuzlokojn. Informojn mendu ĉe:

Závodní klub železničářů Esperanský kroužek, ĈESKÁ TŘEBOVÁ (Ĉeĥoslovakio)

FAKTOJ PRI SVEDUJO - Eldonita de Sveda Instituto por Kultura interŝanĝo kun eksterlando: la du faldfolioj kiujn ni ricevis, donas informojn pri geografio kaj historio de la lando, pri ĝia enlanda kaj eksterlanda politiko, pri ĝia naturriĉeco kaj ekonomio. Multajn klarigojn ĝi donas pri la vivnivelo (la plej alta en Eŭropo), la sociaj problemoj, la kulturo kaj edukado. Por informoj bonvolu kontakti:

Sveda Instituto - Kungsgatan 42 STOCKHOLM C., Svedujo.

===== PUPTATRAJ TURNEOJ EN POLLANDO KAJ JUGOSLAVIO =====

La Pup- kaj Maskteatro "Grotoska" el Krakovo prezentos en Esperanto sian spektaklon "De Krakovo mi iras" (kun belegaj folkloraj kantoj) okaze de plursemajna turneo tra Italujo en majo 1970-a.

La Zagreba Pupteatro siaflanke entreprenos pentekoste turneon tra Hungario, Ĉeĥoslovakio, G.D.R., al Danlando, Svedujo, Finnlando kaj Norvegujo kun Esperant-lingva prezentaĵo. Revenvoje, ĝi eventuale haltos ankaŭ en G.F.R. kaj Aŭstrio.

Ĉar la programo de ambaŭ turneoj ankoraŭ ne estas definitive detale fiksita, se vi troviĝas en uru el la vizitotaj landoj, eblas inviti la pupteatrojn al via urbo pere de: P.I.F., Esperanto-centro, Amruŝeva 5/I Zagrebo (Jugoslavio).

===== TELEVIDA INTERVJUO EN ARUBA (NEDERLANDAJ ANTILOJ) =====

Dum sia vojaĝo al Eŭropo, nia amikino S-ino Gigi HARABAGIU el Usono haltis kelkajn tagojn en ARUBA (Nederlandaj Antiloj), kie ŝi intervjuis en la loka televidstacio S-ron E.N.Mulders, la gajninton de la premio "Nova Talento" en 1966-a.