

Internacia Fervojisto



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

ISSN 1397-4270



2022.3

La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn



VERDEN-kunveno

Estimataj gelegantoj

Tre malfacile kaj kun forta maltrankvilo mi skribas la sekvantajn liniojn. Ankoraŭ ne malaperis minaco de malsano, kiu ĉirkaŭbrakis tutan terglobon kaj kaŭzis milionojn da mortintoj, tuj aperis nova problemo – milito sur eŭropa kontinento. Ĝi montras al ni, kiel rompebla estas nia ekzistado, trankvila vivo kaj laboro. La plej minaca fakto estas, ke unuflanke ni povas vidi bombadon, mortigadon de senkulpaj homoj, amasan fuĝadon de milionoj da homoj el siaj hejmoj kaj aliflanke profundan malamikecon kaj kontestadon de realaj faktoj.

Mi ne estas rajtigita taksii historiajn kaj politikajn kialojn de tiu ĉi konflikto, sed el vidpunkto de esperantisto kaj mia konvinko pri interkompreniĝo inter diversparolantaj homoj, absolute mankas tie iu ajn klopodo proponi solvon, kiu gvidus al fino de tiu ĉi senutila kaj danĝera milito.

Ni, ordinaraj homoj devas nur atendi, ĝis la potenculoj finfine ekkomprenos sencon de frazo el romano kaj filmo *Dobrý voják Švejk* (Bona soldato Ŝvejk) de Jaroslav Hašek: „Ne pafu, ĉi tie estas homoj!“, kiam li levis sian kapon el elfosejo.



Enhavo:

Jarraporto de la sekretario pri la jaro 2021	44
Raporto de la IFEF-ĉefkomitato pri la jaro 2021	49
Vojaĝo al Italio. Parto 2 – La vojaĝo reen	50
Stato de la fervojo en norda Skandinavio	53
La 73-a IFK malantaŭ la pordo	62
Ladislav Částečka (31.05.1947 – 04.03.2022)	63
Štefica Orešković (14.10.1934 – 23.02.2022)	63
VERDEN–kunveno en <i>Grésillon</i> , Francio	63
Amuza anguleto	64

Titolpaĝo: Gepartoprenantoj de la VERDEN–kunveno en *Grésillon*

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) prezidantino@ifef.net

Sekretario: Vito Tornillo (Italio) sekretario@ifef.net

Kasisto: Laurent Vignaud (Francio) kasisto@ifef.net

Redaktoro: Ladislav Kovář (Ĉeĥa Respubliko) redaktoro@ifef.net

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:FR3320041010110929374Y03237

BIC: PSSTFRPPNTE

UEA-konto: iffk-o

Retejo: www.ifef.net

Facebook: <https://www.facebook.com/pages/IFEF-Internacia-Fervojista-Esperanto-Federacio/726039834155372>

JARRAPORTO DE LA SEKRETARIO PRI LA JARO 2021

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: 244 laŭ la pagitaj kotizoj (el kiuj 10 IM), malpli 27 ol la antaŭa jaro, kaj 785 (jaro 2020) laŭ la sumo de la membroj de la unuopaj LA-j. La landaj asocioj estas 14.



2. Interna laboro

2.1. Estrarkunvenoj

Estrarkunvenoj ankaŭ ĉi jare okazis rete. La estraro abonis por IFEF retan kunvenejon "Zoom" por kunigi estraranojn kaj gastojn el diversaj landoj. Entute en 2021 okazis 10 retaj estrarkunsidoj kaj kelkaj alitemaj kunvenoj. Okazis ankaŭ retkunvenoj kun Kosmo por plani la projekton "Erasmus+" (poste Verden), kiu finfine realiĝis per la unua renkontiĝo en Parma de la 20-a ĝis la 22-a de Novembro.

Averaĝe dum la jaro la estraro kunvenis minimume unu fojon monate. La temoj estis pluraj, sed ĉefe, je la komenco de la jaro, estis traktata la IFK okazonta en Majo en Germanio/Pollando. Tiam, ni ankoraŭ ne sciis pri la sekvo de la limigoj pro pandemio, oni esperis ke ĉio finiĝos ĝis kongreso. La situacio ne pliboniĝis en ĉiuj landoj. Pro tio LKK kaj estraro decidis okazigi ĝin nur rete.

La temoj traktataj dum la kunvenoj estis pluraj - la ĉi jara kongreso unue, sed ankaŭ la planado de la sekvaj kongresoj en Ĉeĥio kaj Belgio. Fakte, ofte la IFEF-estraro kunvenis kun ties LKK-oj por konsili kaj decidi organizajn aferojn.

La temoj estis diskutataj ankaŭ en la sekvaj retaj kunsidoj kaj poste aprobatataj fare de la komitato. Dum la sekvaj kunvenoj oni aldonis aliajn temojn, nome la ĝisdatigo de la demandilo pri la jarraporto de la landaj asocioj, la ĝisdatigo de la adresaro, necesaj decidoj de la komitato pri ĉefaj punktoj en la tagordo de la plenkunsido dum la kongreso kaj organizo de reta programo kun LKK de la kongreso.

La estraro diskutis ankaŭ pri la prezentadoj dum la virtualaj kunvenoj “IRIS” (Internacia Reta Interfaka Simpozio), la Irana kongreso (AMO-seminario), la UK enkadre de movadaj foiroj kaj prelegoj en tempo dediĉita al IFEF, la seminario ĉe Universitato Pardubice per prelegoj retaj kaj ĉeestaj.

2.2. Ĉefkomitatano

Zlatko HINŠT plenumis akurate siajn multflankajn taskojn; i.a. li forsendis cirkuleron kun la demandilo pri la landaj raportoj por la jara resumo. Kune kun la Ks kaj la Sk, li daŭre ĝisdatigis la adresaron de la IFEF-funkciuloj, prizorgis 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 la 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 aldonitaj ĝisdatigita adresaro kaj informoj.

2.3. Vizitoj

Ili ne okazis, ĉar ĉiuj estrarkunvenoj estis retaj. Tamen kelkaj estraranoj kaj IFEF-membroj partoprenis la seminarion en universitato de Pardubice kaj la renkontiĝon en Parma pri la projekto Verden.

2.4. Situacio kaj estonto de IFEF en kelkaj landoj

La situacio de la landaj asocioj de IFEF ŝanĝiĝis. Bedaŭrinde ni ne plu ricevis reagojn de Kubo, pro tio estis decidite ne plu subteni la kuban sektion ekde 2021. Ĉinio ĝis nun ne pagis la membro-kotizojn por la pasinta jaro 2021. Oni esperas ke pere de la direktorino de ĈEL ĝi plenumos la pagon. En Pollando la situacio iomete stagnas pro okupoj de la prezidanto, kiu ne havas eblon dediĉi multe da tempo al la asocio, kvankam tie estas pluraj homoj interesitaj pri IFEF. Ankaŭ en la aliaj landoj la situacio stagnas, ankaŭ pro la fermo de agadoj kaj fizikaj kongresoj, kies manko malpermesas aliĝi al IFEF kaj partopreni en ili. La rilatoj kun aliaj fakaj asocioj daŭre estas bonaj. Pro la agado dum la jaro dum la UK, IRIS, AMO, la seminario en Pardubice kaj VERDEN, IFEF havis multajn kontaktojn kun diversfakaj asocioj kaj esperantistoj en la mondo. Jam kelkaj novaj membroj aliĝis al IFEF, eĉ gejunuloj. Do tio povus esti semado por nia estonteco.

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 *Facebook* ricevi kaj doni informojn. Per la paĝo ifef.net la membroj kaj la eksteruloj povas ricevi ĉiujn informojn kaj elŝuti IFEF-dokumentojn enretigitajn. La du IFEF-diskutlistoj, unu kiel forumo por ĉiuj IFEF membroj, la dua por la IFEF-aktivuloj, daŭre funkcias. La faldfolio pri IFEF estas je dispono de L.A. por printi ĝin en la gepatra lingvo.

3.2. Junularo

La oferto gastigi junan fervojistan esperantiston dum kongreso estas ĉiam valida. En la kunveno en Parma IFEF gastigis ĉeĥan junulon de la Universitato de Pardubice.

3.3. Faka Komisiono

3.3.1 Terminara Sekcio

Dum la jaro 2021 Guido BRANDENBURG preparis Terminaran Kurieron n-ro 159. En Februaro kaj dum la reta kongreso, la terminara komisiono renkontiĝis por diskuti terminajn proponojn. La kontaktoj kun UIC kaj ties terminologia grupo estas bonaj.

Estis reviziataj multaj fakaj tekstoj por artikoloj kaj prelegoj.

3.3.2 Fake Aplika Sekcio

En 2021 aperis la "Fervojfaka Kajero" n-ro 29. La Fervojfakaj Kajeroj ĝis la n-ro 27 kaj aliaj fakaj publikaĵoj estas enretigitaj en la paĝo "ifef.net".

Fakaj prelegoj estis prezentataj dum la reta IFEF-kongreso kaj en diversaj aliaj retaj kunvenoj, IRIS, UK, AMO-seminario.

3.4 Komisionoj kaj laborgrupoj

La laborgrupoj ne tro agadis dum la jaro.

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

La informada grupo daŭre ĝisdatigas novaĵojn en la paĝoj de ifef.net kaj *Facebook* kaj donas informojn pere de la nunaj telekomunikad-rimedoj.

3.5. Fervojista kontaktkunveno dum la UK - Virtuala Kongreso (17.–24.07.2021)

Kelkdekoj da IFEF-membroj aliĝis en la Virtuala UK. IFEF havis siajn spacojn en la Movada Foiro kaj prezentis fakajn prelegojn, nome: - Ladislav Kovář: El la nova mondo - Antonín Dvořák kaj la fascino de fervojo; - Ladislav Hakl: Fervojtrafiko translima inter PL kaj CZ (la prelegon prezentis Jaroslav Matuška); - Zlatko Hinšt: Max Weber, unu el la fondintoj de sociologio; - Andreas Diemel: Renesanco de noktaj trajnoj en Eŭropo.

En pluraj spacoj de la reta Movada Foiro prezentis R. Todor bildprelegon pri IFEF kaj L.Kovář inviton al la IFK 2022 en Beroun. Spektis la prezentadojn esperantistoj el pluraj landoj.

4. Aranĝoj

4.1. IFEF-aranĝoj de LA

Nur kelkaj landaj asocioj sukcesis aranĝi kunvenojn aŭ ĝeneralajn asembleojn, kelkaj aranĝis nur la ĝeneralan asembleon virtualan. Ankaŭ la kutima programo kun prelegoj kaj ekskursoj ne povis okazi.

4.2. IFEF-Kongreso

Dum la kunveno de la Faka Komisiono okazis la balotoj pri la postenoj ene de FK mem. Pri la du postenoj en FK, TS kaj FAS, la faka komisiono reelektis la sekretariojn, Guido BRANDENBURG pri TS kaj Jaroslav MATUŠKA pri FAS. Post demisio de la Gv Jan NIEMANN neniu sin proponis por ĉi tiu posteno, ĝi restos vaka ĝis kiam venos propono.

Elektio de la ĉefkomitatano kaj anstataŭanto de Ĉk:

La Sk. disponigis al la k-anoj voĉdonilon por elekti la kandidatojn de la du postenoj, ĝi estis sendita kun ĉiuj dokumentoj de la plenkunsido. Por la venonta trijara oficperiodo agados kiel Ĉk Zlatko HINŠT kaj anst.Ĉk Ladislav HAKL.

Dum la kongreso okazis pluraj prelegoj, ĉu fakaj, ĉu pri ĝeneralaj temoj. La fakaj estis la jenaj: German-polaj limtranspaŝaj fervojaj projektoj - Rega kaj sekuriga tekniko por regionaj linioj - Guido BRANDENBURG; Komercaj ŝancoj de ĉinaj lokomotivoj - WANG Tianyi Chielismo; Tririmeda transkargadinstalaĵo de la magdeburga haveno - Manfred TRENNE; D-ro Ernst KLIEMKE, respondeculo por la orientafrika fervojo - Roland SCHNELL; El la nova mondo, Antonín Dvořák kaj la fascino de

fervojo - Ladislav KOVÁŘ; Akcidentoj kaj epizodoj – poŝvagonoj kaj duonremorkoj - Jan NIEMANN; 160 jaroj de fervojoj en Kroatio – ĉefaj detaloj el koncerna historio - Zlatko HINŠT; Renesanco de noktaj trajnoj - Andreas DIEMEL; Fervojtrafiko translima inter Ĉeĥio kaj Pollando - Jaroslav MATUŠKA.

5. Eksteraj rilatoj

5.1. UEA

Kontaktoj kaj kunlaboro inter UEA kaj IFEF daŭre estas bonaj. La Pr-ino partoprenis la virtualan UK-on kiel K-ano “A” ĉe UEA; ŝi partoprenis retajn diskutojn kaj voĉdonojn dum komitatkunsidoj kaj strategiaj forumoj.

Dank’ al instigo de la Pr-ino IFEF sukcesis atingi Erasmus-Projekton, financatan de Eŭropa Unio kaj kunordigata de Universala Esperanto-Asocio. La projekto estas nomita “VERDEN” kaj okazas en kunlaboro de IFEF (FFEA, ĈeFEA) kun Biciklista Esperantista Movado Internacia (BEMI) - faka sekcio de TEJO, kun la subteno de Parma Esperanto-Grupo kaj Flandra Esperanto-Ligo. Ĝi fokusiĝas al internacia kunlaboro pri daŭripoveco kaj transporto.

VERDEN havas duoblan direkton: Je unu flanko ĝi celas antaŭenigi verdajn daŭripovajn kutimojn kaj je la alia uzi nian verdan lingvon kaj montri, ke per Esperanto eblas trakti seriozajn temojn havante signifan efikon.

5.2. FISAIC

La informoj pri la IFEF-kongreso aperas en la FISAIC-kalendaro kaj en reta reklamilo. En la paĝaro de FISAIC ĉiam aperas esperantaj paĝoj kiel la kvara lingvo. La rilato daŭre estas bona ankaŭ persone kun kelkaj FISAIC-estraranoj. La Pr-ino kaj la Sk partoprenis la retan ĝeneralan asembleon de FISAIC en Oktobro.

Fina komentario

Ankaŭ la jaro 2021 estis nekutima jaro pro la pandemio de koronaviruso, kiu devigis ŝanĝi multajn planitajn kunvenojn. Pro tio la kutima IFEF-agado okazis virtuale.

La ĝenerala situacio de IFEF estas preskaŭ stabila. La membronombro (laŭ la kotizoj) estas pli malalta ol en la pasinta jaro. Dum la jaro ni perdis la landan asocion de Kubo, Ĉinio ne pagis kotizojn. 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 ofte ol la pasintajn jarojn. La estraro klopodos interesigi pli kaj pli ĉiujn IFEF-membrojn pere de virtualaj kunvenoj. Ankaŭ pro tio IFEF kontraktis abonon de reta kunvenejo “Zoom”, ĝi estas je dispono de ĉiuj landaj asocioj por okazigi ankaŭ landajn kunvenojn.

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

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

Bolonjo, 1-an de Marto 2022.

Vito Tornillo, la IFEF-Sekretario

RAPORTO DE LA IFEF-ĈEFKOMITATANO PRI LA JARO 2021

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO (IFEF)

Dum la jaro 2021 la ĉefkomitatano intense laboris je la kampo de rilatoj inter landaj asocioj kaj IFEF. La 5-an de Januaro mi sendis proponon de Cirkulero n-ro 1/2021 kaj demandilon/jarraporton 2020. Dum la sekvintaj du semajnoj mi ricevis rimarkojn kaj korektis ilin, ĉio kun subteno de la prezidantino. La 20-an de Januaro mi sendis al reprezentantoj de LA-j (prezidantoj, komitatanoj kaj anstataŭantoj de komitatano) kun akompana letero Cirkuleron de la ĉefkomitatano n-ro 1/2021 kaj demandilon/jarraporton 2020. Dua sendo de la Cirkulero kun nova akompanata letero/mesaĝo okazis la 1-an de Marto 2021, post la limdato por LA-j kaj post memorigo en IF 2021.1. Ĝis tiam siajn jarraportojn estis sendintaj nur 8 LA-j. Sekvis alsendo de pliaj raporto ligitaj kun jarraportoj 2020 en Marto kaj Aprilo 2021 kun po unu, du kaj tri dosieroj, lasta ĝis la 19-a de Aprilo. La ĉefkomitatano raportas ke li sukcesis ricevi de 15 LA-j entute 12 jarraportojn: Aŭstrio, Belgio, Bulgario, Ĉeĥio, Danio, Francio, Germanio, Hungario, Italio, Kroatio, Rumanio kaj Slovenio. Mankis tiuj de Ĉinio, Hispanio kaj Kubo. Belgio kiel BAFE ne plenigis mem demandilon sed en libera formo informis mallonge pri komenco de sia agado en la jaro 2019. Pri tio mi informis estraranojn kaj aliajn funkciulojn de IFEF la 19-an de Aprilo 2021 en mia „Raporto de la ĉefkomitatano pri la membraro de IFEF en la jaro 2020“.

Mi estis en konstantaj kontaktoj kun la sekretario Vito Tornillo kaj la kasisto Laurent Vignaud pro eventualaj plusendoj de ricevitaj jarraportoj. La sekretario jam la 20-an de Aprilo 2021 surbaze de ricevitaj LA-jarraportoj sukcesis fini sian „Resuman jarraporton de la landaj asocioj de IFEF pri la jaro 2020“ kaj sendi al estraranoj kaj aliaj funkciuloj. Ankaŭ mi faris mian „Raporton de la ĉefkomitatano de IFEF por la jaro 2020“ kiel unu el la dokumentoj por nia virtuala kongreso inter 21-a kaj 24-a de Majo 2021. Kolektas ilin la IFEF-sekretario por voĉdonado dum virtuala plenkunsido. La dokumentoj estis senditaj la 15-an de Majo 2020 kaj antaŭ tio aperigitaj en IF 2021.2 (Marto).

Mi kompilis aktualan IFEF-Adresaron 2021 kaj sendis al IFEF-estraranoj la 5-an de Majo 2021. Post rimarkoj kaj diskutoj mi faris novan version de la teksto kiun mi sendis la 13-an de Majo al komitatanoj kaj reprezentantoj de LA-j, individuaj membroj, amikoj de fervojo kaj al kunlaborantaj organizoj de IFEF (asocioj, muzeoj, bibliotekoj). Mi verkis finan version de la teksto kaj sendis ĝin la 31-an de Majo al komitatanoj kaj reprezentantoj de LA-j, individuaj membroj, amikoj de fervojo kaj al kunlaborantaj organizoj. Samtempe mi informis okaze de la 72-a IFEF-kongreso (virtuala) sub titolo „Raportado de ĉefkomitatano pri estrarelektoj, informoj pri komitatanoj, partoprenantoj ktp“.

Sekvis Cirkulero de la ĉefkomitatano n-ro 2/2021 la 27-an de Decembro al reprezentantoj de LA-j kaj individuaj membroj pri problemoj de nova sistemo de membrara statistiko de IFEF kaj mia „Raporto de la ĉefkomitatano pri la membraro de IFEF en la jaro 2020“ kun novealdonitaj analizoj unuafoje la 18-an de Novembro kaj duafoje la 27-an de Decembro. Tiam finiĝis mia laboro en la jaro 2021.

Zlatko Hinšt, IFEF-Ĉefkomitatano

Vojaĝo al Italio

PARTO 2 - LA VOJAĜO REEN (daŭrigo el IF 2022/2)

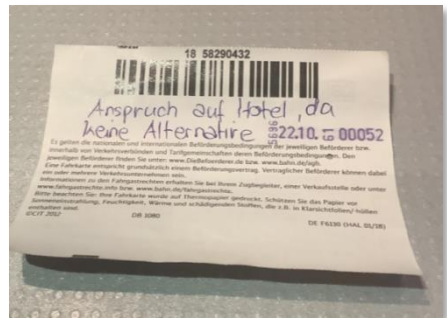
Ankaŭ reen mi vojaĝis de Italio al Belgio per trajno. Mi rezervis sidlokon en la trajno kiu ekiris iom post la 10-a horo en Parma kaj devintus alveni je la 21:30 en Bruselo. De tie mi planis plu vojaĝi hejmen per loka trajno.

Mi iom antaŭtimis, ke povus ekesti problemo, ĉar mi ne havis multe da tempo por ŝanĝi trajnon en Mannheim. Pluraj personoj tamen trankviligis min: tiaj internaciaj trajnoj kutime ne malfruas. Kutime ne :-) Sed ĉi-foje do jes ja. Tiel komenciĝas mia rakonto pri la vojaĝo reen al Belgio...

Estas nenio raportinda pri la vojaĝo de Parma al Milano, ene de Italio. Poste mi vojaĝis per internacia trajno de Milano al Mannheim, esperante tie kapti trajnon al Bruselo. "Surpapere" aspektis tre bone, kun nur limigita nombro de ŝanĝoj. Kiel dirite, mi havis tamen nur kelkajn minutojn por ŝanĝi en Mannheim... kaj la trajno malfruus 25 minutojn. Mi ne antaŭsupozis, kia defio estis solvi tion. Tute ne estis malfrua horo, sed tamen ne plu estis trajno al Bruselo la 22-an de Novembro! Marde ja veturas posta trajno, sed... lunde ne. Mi pripensis, ke tio estas interesa sperto por mia artikolo. Supozeble tio estis bona sinteno; gravas resti trankvila en tia situacio.

La unua biletkontrolisto kiu pasis, ne estis tre helpema. Dua feliĉe ja pretis helpi min; ŝi pretigis por mi kuponon kiu donis rajton al tranokto en hotelo je la kostoj de Deutsche Bahn (DB). Ŝi konsilis al mi plu vojaĝi ĝis Kolonjo kaj tie informpeti. Tion do mi faris. Tri DB-dungitoj 'okupiĝis pri mi' kvazaŭ neniam antaŭe okazis tia problemo. Ili multe stresigis, kiam post duonhora rondtelefonado evidentiĝis, ke liberan hotelĉambron ili ne povis proponi. "Ne plu estas disponeblaj lokoj en hoteloj, ĉar estas ĉi-semajne iu festo en Kolonjo. Kaj neniu respondas al miaj telefonvokoj". Tio kompreneble ne solvis mian problemon, do mi provis mem trovi hotelon. Ene de kvin minutoj mi trovis malmultekostan hotelon (43 EUR) per *Booking.com*. La DB-dungito donis al mi dokumentojn per kiuj mi povu repostuli la elspezitan monon, sendinte fakturon de la hotelo. Sukcese!

Ĉio estis en ordo, do, pri la tranokto. Sed. Mardon mi havis rendezvon je la 10:30 en Antverpeno. Mi antaŭsupozis, ke mi sukcesus atingi



Belgion almenaŭ je la 11:30. Tio estis tro optimisma supozo! La unua (iom pagebla) trajno al Belgio ekveturis je la 8:38 kaj... malfruis.

Rimarkinda konstato estas, ke komence de la vojaĝo, oni ĝentile bonvenigis nin en kvar lingvoj. Kiam aperis pli longa malfruo - post kiam ni atendis dum dek minutoj ie en kamparo - ĉiu komunikado subite 'unulingviĝis' al la germana. Iom regi la lokan lingvon tamen utilas! Pluraj homoj evidente absolute ne komprenis kio okazis. La anoncoj pli maltrankviligis ol trankviligis, kiam oni parolis pri ŝanĝo de direkto de la trajno... Tio efektive okazis; subite la trajno ekveturis en la alian direkton sur la sama trako. Tion mi neniam antaŭe spertis! Homoj ĉirkaŭ mi multe grumblis kiam oni komunikis, ke la trajno havas malfruon de 45 minutoj. Nekredeble multe. Ĝi faris grandan kromvojon tra Mönchengladbach.

Mi parolis kun lokulo kiu dum pasintaj jaroj regule vojaĝis per trajno

Wir bedauern die Ihnen entstandenen Unannehmlichkeiten und haben im Auftrag der DB Fernverkehr AG am 04.01.2022 den Betrag von 93,85 € auf das von Ihnen genannte Bankkonto überwiesen.

Der Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

Reisetag	Fahrkartennr. / Beleg	Verspätung am Zielort	Erklärung	Fahrtwert / Belegwert	Entschädigung
22.11.21	6HF4KO	120 min	Verspätung ab 120 min	37,90 €	18,95 €
22.11.21	Zusatzfahrkarte	120 min	Erstattung Hilfeleistung Ausland	31,90 €	31,90 €
22.11.21	Hotelrechnung	120 min	Erstattung Hilfeleistung Ausland	43,01 €	43,00 €
					93,85 €

Gern erläutern wir Ihnen die Gründe für unsere Entscheidung:

de Bochum al Bruselo. Li konfirmis al mi, ke la germana reputacio pri bona planado kaj efektivigo jam de pluraj jaroj ne plu validas - almenaŭ ne sur la ICE-linio Dortmund-Bruselo. Plurfoje semajne estas gravaj malfruoj. Ni iom filozofias pri kialoj; ĉu pro riparoj, konstrulaboroj aŭ pro misplanado/mistraktado ekde kiam 'liberiĝis' la fervojo en Eŭropo. Oni devigis eŭropajn landojn krei apartajn firmaojn: unu kiu okupiĝas pri infrastrukturo kaj pluraj kiuj uzas ĝin. Tio sonas bone teorie, sed ŝajnas esti unu el ĉefaj kialoj de fuŝoj en praktiko. Se ne plu eblas fidi la horarojn de germanaj trajnoj, tio multe malsimpligas la vojaĝadon per trajno tra Eŭropo. Mi triste konkludas, ke necesas ĉiam antaŭvidi

duonhoron por ŝanĝi trajnojn, sed ankaŭ, ke ne (plu) eblas vojaĝi ene de unu tago per trajno de Belgio al Italio (aŭ reen), eĉ se eblas mendi tion, kaj tio eblas laŭ la proponitaj horaroj. Vojaĝado per trajno en Eŭropo estas nur por aventuroloj kiuj havas multe da tempo. Mi preĝas, ke la anoncitaj noktaj trajnoj grandparte solvos tiun problemon. Ankaŭ ili eble malfruos, sed almenaŭ rekte veturos, kaj eblas ripozi. Kaj retumi per poŝtelefona reto. Almenaŭ se vi evitas vojaĝi tra Svislando...

Yves Nevelsteen

Stato de la fervojo en norda Skandinavio

Norda Skandinavio estas maldense loĝata areo, kio estas fakto kiu tradicie malfavoras fervojon kaj publikan transporton kaj favoras aŭton. Al tio aldoniĝas pliaj malhelpaj faktoroj iomete specifaj por Svedio, precipe pensmaniero pri fizika mono, kaj ekde la jaro 2020 la koronavirusaj restriktioj. Do, simpligite dirite, la stato ne estas bona.

Kelkaj eble jam aŭdis pri la tiel nomata "*Malmbanan*" ("fererca linio") *Luleå - Kiruna - Narvik*. La linio daŭre ekzistas, kaj daŭre bone funkcias por la kliento por kiu ĝi ĉefe estis konstruata, do la fererco. La materialo estas prenata el minejoj proksime de urbo *Kiruna* kaj "duobla urbo" *Gällivare / Malmberget*, kaj transportata al haveno de *Narvik*, haveno de *Luleå*, kaj fandfornegoj en *Luleå*. Eble temas pri la sola parto de la fervojo kiu (plej ofte) funkcias en norda Skandinavio, aŭ en tuta Svedio. La trajnoj kun fererco ne estas rapidaj, sed ili estas tre pezaj, kaj uzas aŭtomatajn kuplilojn de tipo "*Willison*"- la sama kiu estas uzata en Ruslando. Do temas ankaŭ pri la sola parto de eŭropa fervojo, krom la ĉirkaŭaĵo de landlimo kun Ruslando (en ĝia plena sovetia amplekso), kie tiaj aŭtomataj kupliloj estas uzataj, nur 105 jarojn post ilia invento, surprize en Britio. La trajnoj estas tirataj per specialaj elektraĵoj 12-aksaj dusekciaj lokomotivoj. La lokomotivoj kaj ercvagonoj neniam forlasas sian hejman linion, kaj neniam estas uzataj por aliaj celoj. Do la nekongruo de la aŭtomataj kupliloj kun la kutima mezepoka "*UIC*-interfaco" kun tirhoko kaj bufroj ne estas problemo, kaj male alportas avantaĝon de pli granda eltenebla tirforto.



Ferercarajno kun aŭtomata kuplilo.
Ĉiuj fotoj de aŭtoro

De la fandfornegoj de *Luleå*, la feraj blokoj estas transportataj suden per kutimaj vartrajnoj, sen aŭtomataj kupliloj. Foje videblas eĉ aliaj vartrajnoj. Kelkaj portas norvegajn surskribojn do prizorgas ŝajne parton de la provizado de norda Norveglando. La sola fervojlinio el la urbo *Narvik* iras al Svedio. Por vojaĝi inter suda Norveglando kaj *Narvik*, la teorie disponeblaj ebloj estas ŝipo, aŭtoŝoseo, kaj unutra

fervoja linio trans Svedio multe pli longa ol la birdfluga distanco. Ŝajne por certa parto de varoj oni daŭre fidis je la lastnomita rimedo.

Por pasaĝeroj, la oferto de servoj estas rekte senespera. Multaj linioj



Vartrajno.

estas ĉesigitaj, parte malgraŭ daŭra uzado de la trako por vartrajnoj. La kvanto da pasaĝertrajnoj sur la ceteraj linioj estas minimuma, ofte nur

unu aŭ du trajnoj dum tago. Samtempe la kvanto da apartaj kompanioj estas nesage granda, kaj multe pli alta ol kvanto da trajnoj, kaj biletojn por ili ne plu eblas aĉeti.

La nunan ĉefan linion inter *Gävle* kaj *Haparanda* oni iam konstruis laŭ tiel nomata "kontraŭmarborda principo". Tio signifas ke la linio iras ĉirkaŭ 50 km ... 100 km fore de marbordo kun la relative grandaj urboj. La tiam pripensitaj avantaĝoj jam delonge ne plu validas, sed la linio daŭre kuŝas tie kie oni konstruis ĝin, dum la aŭtoŝoseon oni kompreneble metis apud la marbordo kaj rekte tra la urboj. Por aliri la urbojn (*Kramfors*, *Umeå*, *Skellefteå*, *Piteå*, *Luleå*, *Kalix*) per trajno, la tradicia ege malfavora solvo estis ŝanĝi de la longdistanca trajno iranta



sur la ĉeflinio al aparta trajno por la lastaj 50 km ... 100 km por atingi la marbordon. Por vojaĝi ekzemple el *Piteå* al *Luleå*, ambaŭ ĉe la marbordo, kun birdfluga distanco je ĉirkaŭ 45 km, oni devis komence preni trajnon for de la marbordo al *Älvsbyn* (50 km), sekve duan trajnon al *Boden* (45 km), kaj fine trian trajnon reen al marbordo por atingi sian celon (35 km), do vojaĝi entute 130 km anstataŭ 45 km, kaj ŝanĝi trajnon dufoje. La vojaĝantoj Poŝtrajno.

komprenis la mesaĝon, aĉetis aŭtojn (jam inter la jaroj 1950 kaj 1970), kaj 4 el la 6 linioj estis ĉesigitaj (*Kramfors*, *Skellefteå*, *Piteå*, *Kalix*), kune kun parto de la "kontraŭmarborda" linio inter *Boden* kaj *Haparanda* mem.

Ĉirkaŭ la jaro 1900, post konstruo de la „malfeliĉa“ ĉeflinio, oni pensis ke indus havi pli ol unu linion, kaj decidis konstrui plian, lokitan ne ĉe la marbordo, sed plie ĉirkaŭ 100 km for de ĝi. La linio nomiĝas "*Inlandsbanan*" ("enlanda fervojlinio"). Kvankam oni pripensis fari ĝin



lama fervojstacio *Skellefteå*.

alia ĉeflinio, ĝia konstruado forte malfruiĝis dum la kvalito malpliĝis. Fine dum jaro 1937 oni festis malfermon de la nova linio kun maksimuma rapideco plejparte nur 40 km/h, sen elektrizo (dum la fererca linio jam

delonge bone funkciis elektre kaj elektrizo de la antaŭa ĉeflinio bone progresadis norden) kaj kun malalta transportkapablo. Ĝi neniam estis grava aŭ sukcesa, kaj post nur kelkaj jardekoj oni konstruis paralelan aŭtoŝoseon "*Inlandsvägen*" ("enlanda vojo") kaj ĉesigis la fervojlinion. Ekzistas planoj aŭ ideoj por plibonigi kaj reaktivigi ĝin, aŭ por kutimaj vartrajnoj, aŭ por transporto de hidrogeno. Sed ideoj estas io tute alia ol plenumitaj agoj, kaj ne estas probable ke io utila okazos dum superrigardebla estonteco.

(La mortinta fervojlinio "*Inlandsbanan*" ĉirkaŭ 10 km sude de *Jokkmokk* kaj 2 km sude de la polusa cirklo, lignaj ŝpaloj, nevelditaj reloj, permane ŝaltataj trakforkoj, maksimuma rapideco 40 km/h.)

(La mortinta fervojlinio "*Inlands-banan*" ĉirkaŭ 15 km sude de *Jokkmokk* kaj 7 km sude de la polusa cirklo, kruciĝo kun la aŭtoŝoseo, la reloj ankoraŭ ne estas forprenitaj.)



Inlandsbanan 10

Fine (dum jaroj 1980-aj) oni ekhavis ideon ke estus bone havi fervojlinion "*Botniaban*" tra la marbordaj urboj, kaj eĉ duonkore ekkonstruis ĝin. Dum jaro 2010 la parto inter *Kramfors* kaj *Umeå* estis

ekfunkcigata. Planoj plilongigi la linion norden tra *Skellefteå*, *Piteå*, *Luleå* ĝis *Kalix* ekzistas, sed poste la kvanto da realiga progreso estis minimuma ĝis nula. Kaj la kvanto de pasaĝeraj trajnoj sur la nova jam enservigita mojosa linio estas, jes, minimuma.

Malgraŭ pluraj iomete multekostaj investoj en la linio de *Stockholm* al *Luleå*, la rezulto tute ne estas optimuma. La trajno bezonas almenaŭ 12 horojn por ĉirkaŭ 800 km birdfluga distanco, supoze ke ĝi entute iras, escepte ne malfruas je pluraj horoj, kaj oni eĉ iel rajtas vojaĝi per ĝi.



Inlandsbanan 15

Kiel jam aludite, alia kaj eble la plej grava ĝeno estas neeblo aĉeti biletojn. Iom post iom oni fermis ĉiujn biletvendejojn escepte *Stockholm*, alifaris "ordinaraj biletojn" (ne ligitaj al certa persono nek trajno) al strikte personaj biletoj strikte ligitaj al unuopaj trajnoj, anstataŭigis biletaŭtomatojn kiuj vendis "ordinarajn biletojn" pageblajn per "ordinara" fizika mono per novaj modeloj ("verdaj") kiuj vendas nur duoble ligitajn biletojn kaj postulas pagon per banka karto, kaj baldaŭ poste tute forigis ilin pro evidenta neutilo kaj manko da klientopostulo kaj limigis kaj fine forigis eblon aĉeti biletojn en la trajnoj. Anstataŭe oni metis impertinentan afiŝon sur ĉiujn pordojn de ĉiuj trajnoj "Ni ne vendas biletojn ene de la trajno. Vi nepre devas havi biletan antaŭ ol vi eniras trajnon, alimaniere tio sekvigos monpunon je almenaŭ 1 500 SEK.". Damne, kiel oni faru nun por vojaĝi per trajno? La kutima respondo estas "Rigardu vian poŝtelefonon!" Farite, kaj nun? Alternative, se mi ne havas iun? La vojaĝanto estas supozata havi tre novan poŝtelefonon, daŭran aliron al interreto, konton ĉe Guglo, bankan konton, kaj apojn de ĉiuj fervojaj kompanioj en Svedio ligitaj al la banka konto. Krom tio, oni devas akcepti la diktatorecajn komerckondiĉojn ne nur de la fervoja kompanio aŭ de pluraj tiaj por unu vojaĝo, sen ankaŭ de Guglo, de la banko, de la funkciigisto de la poŝtelefona reto kaj de pluraj pliaj perantoj. Oni devas

malkaŝi sian plenan nomon, retroŝtan adreson, bankan konton, naskiĝdaton kaj tiel plu. Ĉu oni rajtas vojaĝi nun? Eble jes, eble ne! Ĉiukaze oni rajtas hazardludi.

Duoble ligitaj biletoj kaj devo rezervi seĝon aplikeblas por ĉiuj longdistancaj trajnoj kaj la plejparto da ceteraj trajnoj. Kiam la lasta seĝo estas rezervita, tiam ne plu eblas aĉeti bileton, eĉ ne post plenumo de ĉiuj supre listigitaj ĉikanoj! Ĉu la vojaĝanto prenu alian trajnon anstataŭe? Eble jes, nur en suda Svedio kaj kelkajn horojn pli malfrue, sed ofte eĉ tio ne estas efektivebla opcio. Dum certaj tempoj (fakte ĉiusomere kaj jam antaŭ la koronavirusaj restriktioj), ĉe certaj linioj, ekzemple inter *Stockholm* kaj *Luleå*, ne disponeblas iu ajn bileto dum unu semajno aŭ eĉ du semajnoj! Kaj sen bileto oni ne rajtas vojaĝi, ĉu?

Bone, mi ne sukcesis aĉeti trajnbileton kaj devos piediri 900 km, pro manko da alternativoj sur la aŭtoŝoseo, kion oni fakte ankaŭ ne rajtas fari. Ĉar ne plu disponeblis bileto por mi, aliaj pli feliĉaj personoj ja povos vojaĝi, ĉu ne? Foje, aŭ ofte, oni ricevos poŝtelefonan mesaĝon ke la trajno por kiu oni rezervis kaj pagis antaŭ longa tempo (alimaniere ne plu estas biletoj) estas nuligita! Kion fari? Pli-malpli nenion, oni povas resti hejme. Alternative, se oni ne estas hejme, sed intencis vojaĝi hejmen? Ne estas problemo de la fervojkompanio. Ja, la monon pagitan antaŭ pluraj monatoj eble oni rericevos, post komplika burokrata procedo kaj kelkaj pluraj monatoj da atendotempo.

En norda Svedio oni ofte aŭdas pri principo "*Hela Sverige ska leva*" do "Tuta Svedio vivu". Oni povus spontane subteni ĝin, ĝis kiam oni ekscias pri kio temas, nome per impostdevena mono ebligita multe agresema subvencio de flugado, aŭtovojaĝado kaj konstruado de luksaj aŭtoŝoseoj, kaj ĉiuspeca uzo de fosiliaj brulaĵoj importataj el malpli demokrataj ŝtatoj. Evidente, la aspiro neniel utilas al la fervojo. La fervojo estas forigita kaj forgesita, sed ĉiu unuopa vilaĝeto havas sian flughavenon. Tion oni taksas kiel rajto kaj justeco. *Östersund*, *Dorotea*, *Vilhelmina*, *Storuman*, *Arvidsjaur*, *Gällivare*, iam fervojstacioj laŭlonge de la linio "*Inlandsbanan*", nun estas flughavenoj rekte konektitaj al la granda mondo. Aldone *Åre*, *Luleå*, *Kiruna*, *Pajala*, *Nordkap* kaj multaj pliaj ekstere de la nomita linio. Antaŭ ĉirkaŭ 3 jaroj okazis interesa "incidento": Malgraŭ ĉiuj subvencioj, la flugkompanio kiu servis tiujn

vilaĝetojn sukcesis bankroti kaj ne plu povis helpi al pasaĝeroj atingi nordan Svedion. Katastrofo! Laŭraporte kelkaj do rememoris la fervojon, kaj esploris eblon vojaĝi per trajno. La fervojo neatendite ricevis sian ŝancon, sed tute ne prenis ĝin. La multaj fervojaj kompanioj ne reklamis, sed silentis. La resursoj (trakoj, trajnoj, riparejoj, fervojistoj, ...) ja estis jam delonge forigitaj aŭ senutiligitaj. Tiuj, kiuj klopodis uzi trajnon ŝajne plejparte malsukcesis, kaj aŭ alvenis per aŭto, aŭ nuligis siajn vojaĝplanojn. Post kelkaj semajnoj, oni ŝajne atingis restarigon de la flugado, supozeble per plia investo de impostmono.

Kelkfoje dum jaro estiĝas tre bonaj novaĵoj ĉe iu el la neutile vasta aro da fervojkompanioj. Ofte tio okazas dum somero kaj dum kristnasko. Sed kio estas la rava faritaĵo? La kompanioj ellasas biletojn! Dum la somero oni ellasas biletojn por la kristnaska tempo kaj male dum la kristnaska tempo oni ellasas biletojn por la sekva somero. La vojaĝantoj rajtas aŭ devas aĉeti kaj pagi biletojn (per poŝtelefono kaj ĉirkaŭ 17 perantoj) por vojaĝo kiun ili efektivigu nur post duonjaro. Tiuj, kiuj atendas tro longe riskas draste altigitajn kostojn kaj fine maleblon vojaĝi. Sed kiu scias dum la somero kion li intencas fari dum la Kristnasko kaj inverse? Oni povus viziti amikon, interesan urbon, vidindaĵon aŭ simile. Dum la pluraj monatoj, io ajn povas okazi. Amikeco rompiĝas, koronavirusaj restriktaj ekvalidas, oni perdas laboron, aŭ io ajn alia. Oni havas bileton por vojaĝo kiun oni planis antaŭ longa tempo, kaj kiu nun estas rekte senvalora. Oni perdis kaj tempon kaj monon. Ĉu oni venontfoje prenu aŭton? Sed foje oni estas bonŝanca. La kaŭzo de la vojaĝo travivis la tempon, oni pakis siajn valizojn kaj intencas iri al la fervojstacio. Oni eĉ povas antaŭĝui. Sed neatendite pepas la poŝtelefono: "Via trajno estas nuligita".

Laŭ la dezirpensado de la tre multaj fervojaj kompanioj, la vojaĝanto planu sian vivon je pluraj monatoj antaŭe. Vi respondecas pri ĉio: la antaŭpago, la poŝtelefono, la konto ĉe Guglo, la pasporto sen kiu la bileto ne estas valida, la bonhora alveno al la fervojstacio, via bagaĝo, ktp. Sed pri kio respondecas la fervojkompanioj? Pri ekzakte nenio. Ili estas oficiale privataj, do rajtas fari kiel ili volas, tute laŭplaĉe kaj laŭvole.

Kiel dirite, la lastajn, finevoluigitajn kaj senutiligitajn, "verdajn" biletaŭtomatojn oni forigis. Sed samtempe novaj mojosaj teknikaĵoj aperis en la fervojstacioj. Aperis ekzemple grandaj "flavaj" maŝinoj. Mi ĝis nun ne tute sukcesis kompreni ilian utilon, sed ŝajne ili ne estas por vojaĝantoj, sed por personoj kun certaj sanaj problemoj aŭ variaĵoj. Ĉiukaze mi neniam vidis iun uzi ilin. Alia novaĵo estas defibrilaciaj aparatoj. Miaj observaĵoj estas samaj. Neniu uzas ilin, sed ŝajne ili estas nepre devigaj. Foje iu ulo, tenante monbiletojn en sia mano, demandas kie oni aĉetas trajnbiletojn. Neniu el la malmultaj ĉeestantoj havas solvon. Eĉ la defibrilacian aparaton ne ŝajnas tre utili en la situacio. La



Vandalismo.

tria novaĵo estas liftoj, ĉie. Ekzemple en la stacidomo de *Älvsbyn*, oni antaŭ nelonge instalas lifton kiu helpas superi diferencon de alteco je ĉirkaŭ 0,4 m. Neniu uzas ĝin, sed foje infanoj ludas per ĝi. Dekliva ebenaĵo povus solvi la problemon pli simple kaj malmultekoste, sed bedaŭrinde la

leĝo senescepte postulas liftojn en ĉiuj publikaj ejoj. Kial la "flavaj", la defibrilaciaj aparatoj kaj neutilaj liftoj disponeblas, sed ne trajnoj (aŭ apenaŭ trajnoj), kaj neniu eblo aĉeti bileton? La tri novajn akcesoraĵojn postulas leĝo, sed neniu leĝo postulas trajnojn, uzeblan publikan transporton, aŭ eblon aĉeti bileton en la fervojstacio en minutoj antaŭ foriro de ies trajno kaj sen enmiksiĝo de Guglo.

Personoj kun certaj sanecaj problemoj aŭ variaĵoj kompreneble ekzistas, sed neniam aliras fervojstaciojn, ĉar ili simple ne bezonas fari tion. Ili havas rajton uzi specialan servon "taksio je kosto de publika transporto". La preskaŭ senpaga taksio iras kiam ajn oni bezonas ĝin, kaj iras kien ajn oni volas. Do al kiu celo servas la novaj multekostaj akcesoraĵoj en ĉiuj fervojstacioj kaj busaj stacioj?

Ĉirkaŭ 25 Km sude de *Älvsbyn*, sur la malnova kaj nun sola "kontraŭmarborda" ĉeflinio, troviĝas la vilaĝo *Storsund*. La fervojstacio estas jam delonge fermita, en la iama atendejo kuŝas nur rubo. Malmultaj trajnoj de *Stockholm* al *Luleå* trairas, sed neniu trajno haltas tie. Disponeblas buso, aŭ pli ĝuste dirite "laŭbezona buso" kiun oni devas mendi dum antaŭa tago por



Iama stacio Storsund.

ke ĝi iru. Oni ne scias kiel ofte ĝi estas uzata. Ĉiukaze mi neniam vidis ĝin. Malgraŭ la devo mendi, oni ne rajtas deziri tempon. La tempo estas fiksita, kaj temas pri unu vojaĝokazo dum la tago, valida nur por labortagoj. Mi certas ke iu uzanto de rulseĝo loĝanta en *Storsund* kaj vizitanta la ĉefurbon *Stockholm* tre ŝatos la novan sistemon. Aĉeti trajnbiletojn (per poŝtele-fono) je almenaŭ unu monato antaŭ la vojaĝo,

mendi buson je almenaŭ unu tago antaŭe, vojaĝo per buso norden al *Älvsbyn* (kontraŭ la intencita direkto suden al *Stockholm*), senpage 0.4 m supren per la luksa lifto, atendi dum multaj horoj la trajnon tra *Storsund* suden al *Stockholm* - fine alvenas mesaĝo "trajno nuligita", do 0.4 m malsupren per la luksa lifto,



Fervojstacio Bastutraesk.

sed neniu buso reen al *Storsund* disponeblas, do ruli per propra povumo 7 km sur ĉefvojo kun intensa aŭtotrafiko, kaj sekve 18 km sur mallarĝa vojo kun multaj deklivoj, tra neĝo, mallumo kaj malvarmo.

El fervojstacio *Bastutraesk* vi povas dufoje dum tago vojaĝi al *Stockholm*, supoze ke vi iel permagie sukcesas akiri validan bileton, kaj la trajno ne estos nuligita.

La fervojlinio de *Älvsbyn* al *Piteå* estas jam delonge fermita por pasaĝeroj. disponeblas ja busoj. Sed ekde la jaro 2016 ankaŭ busoj ne plu estas pageblaj per fizika mono. Pro la disfalo de la fervojo, en multaj urboj la busa stacio transprenis la rolon de la fervojstacio kiel centro de aktiveco. Ekzemple, oni vidas ĉiutage samajn ulojn tie. Ili neniam prenas iun buson, ĉar ili ne estas vojaĝantoj, sed senhejmuloj kaj droguloj. En la busa stacio en *Umeå* oni povas aĉeti trajnbiletojn, dum tio ne eblas en la apuda fervojstacio. Pli ĝuste dirite, tio ankoraŭ eblis kiam mi lastatempe vizitis la urbon antaŭ ĉirkaŭ 3 jaroj. Sed ĝisnune neniu pruvis ke la disfalo, aŭ laŭcela detruo, jam atingis sian finon.

Fino de la 1-a parto.

Daŭrigo en IF 2022.4

Taylor Hammerschmied

La 73-a IFK antaŭ la pordo



Fakte, restas nur kelkaj semajnoj antaŭ inaŭguro de la 73-a IFEF-kongreso en Beroun, Ĉeĥio kaj por vi, kiuj legos la revuon nur kelkaj tagoj. Ŝajnas, ke la plej grava obstaklo, kaŭze de kiu estis forŝovita la 72-a kongreso en

Germanio/Pollando kaj sekve ankaŭ la nunjara en Beroun, jam forpasis. Kulpanto de tiuj problemoj ne malaperis, sed eble ni jam ekkomencis kunvivi kun ĝi. Grava afero estas, ke kontraŭpandemiaj limigoj mildiĝis tiamaniere, ke estas eble organizi amasaranĝojn kaj vojaĝi pli simple ol en la pasintaj du jaroj.

LKK dissendis al aliĝintoj de la 73-a kongreso detalajn informojn pri vojaĝeblecoj kaj restantaj limigoj validaj komence de la monato Aprilo 2022 kun espero, ke ili ne ŝanĝiĝos al pli malfavora stato antaŭ komenco de la kongreso. (*Freŝa informo de la 14-a de Aprilo – maskoj ne estas devigaj en publika transporto.*)

La organizantoj ankaŭ devis fari kelkajn ne gravajn ŝanĝojn en la programo. Bonvolu rigardi kongresan retpaĝon de ĈeFEA: [73-a IFEF kongreso / Beroun | 6.5-11.5. 2022 \(wz.cz\)](https://www.wz.cz/73-afef-kongreso-beroun).

Spite la malfavoran situacion en loĝadeblecoj en la kongresurbo kaŭzitan de alvenantaj rifuĝintoj el Ukrainio, la loĝado en la kongreshotelo estas certigita.

LKK antaŭĝojas akcepti partoprenantojn de la 73-a IFEF-kongreso.

Ĝis revido en Beroun.

LKK-prezidanto de la 73-a IFK, Ladislav Kovář

Ladislav Částečka (31.05.1947 – 04.03.2022)



S-ro Ladislav Částečka loĝis en *Lipník nad Bečvou* kaj dum sia profesia vivo li laboris en fervojo kiel kondukisto. Li interesiĝis pri ĉio, kio estis ligita kun fervojo kaj lia laboro. Krom multaj aliaj hobiaj li eklernis ankaŭ Esperanton en *Přerov*-klubo kaj dum multaj jaroj li aktive laboris en Ĉeĥa Fervojista Esperanto-Asocio. Honoron al lia memoro.

Ladislav Kovář

Štefica Orešković (14.10.1934 – 23.02.2022)

La 23-an de Februaro mortis post longa kaj malfacila malsano membrino de Kroata Fervojista Esperanto-Asocio Štefica Orešković. Ŝi estis emerita librotenistino kaj vivis en *Slavonski Brod*. Ekde la jaro 1956 ŝi fariĝis membrino de tiama Fervojista Esperanto-Societo *Zagreb* kaj ankaŭ ekde la jaro 1978 ŝi estis membro kaj sekretario de Esperanto-Societo *Slavonski Brod*. Ŝi partoprenis plurajn IFEF kaj kroatajn kongresojn. S-ino Orešković restas en niaj memoroj.

Gloron al ŝi kaj ripozu en paco.

Zlatko Hinšt

VERDEN-kunveno en Grésillon, Francio



En tagoj de la 31-a Marto ĝis la 4-a Aprilo okazis en *Grésillon* dua kunveno dediĉita al projekto VERDEN enkadre de EU-fonduso *Erasmus+*.

En la venonta numero de la Internacia Fervojisto vi povos legi detalan raporton.

Amuza anguleto

En ĉiu linio vortoj diferencas nur per unu litero. Tiun literon el la dua vorto vi enskribu en la lastan kvadraton. Vi ricevos kaŝfrazon.

1	T	R	A	M	O	T	R	A	B	O	B
2											
3	K	O	R	K	O	K	R	O	N	O	N
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											

1 – surstrata relveturilo

2 – nigra hejtaĵo

3 – materialo por ŝtopiloj

4 - servivo

5 – vilaĝa mastrumo

6 - vizitanto

7 – blanka skribilo

8 –lerneja ĉambro

9 – flora cepo

10 – papera ludpeco

granda ligno

plektita ujo

reĝa simbolo

tria monato

rabobesto

Apetito

kremaĵo

substaraĵo

rusa valuto

areo apud domo

Solvo de enigmo el la pasinta numero de IF:

