Internacia Fervojisto

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

ISSN 1397-4270

2023.2

La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn

Estimataj gelegantoj

Ĉu vi sentas ankaŭ nostalgion? Mi opinias pri la titolfotografaĵo frontpaĝa. Kiomfoje tio okazis al vi, atendante lastan trajnon en via direkto kaj … nekredeble, ĝi ne haltas. Sed tiu situacio estas preskaŭ ne ebla, ĉar vi certe zorgeme studas horarlibrojn kaj via trajno ankoraŭ venos. Verŝajne nur traveturis rapidtrajno kaj vi atendas vian „hejman“ trajnon, kiu kvankam ĝi haltas en ĉiu haltejo survoje, tamen ĝi sekure transportos vin al via hejmo.

Eble mi nun estas iomete sentimentala, sed fakte tiu bildo realportis al mi rememorojn je mia juneco, kiam mi foje veturadis viziti mian onklin-familion uzante trajnon al ne tro malproksima loko de mia hejmo, postulanta tamen iomete komplikan vojaĝon, ĉar estis necese ŝanĝi trajnon al buso kaj reen simile. Estis jam vespero, kiam mi alvenis per buso al stacidomo, kie mi devis atendi iun tempon por kapti lastan trajnon en mia direkto. Ankoraŭ nun post multaj jaroj mi emas reimagi odoron de la oleo per kiu estis impregnita la ligna ŝtuparo en la stacidomo de la biletkaso en surstrata nivelo al la unua etaĝo – nivelo de la trakaro.

Kaj tie estis videbla vera spektaklo.

La stacio, kie mi atendis trajnon ne estis granda, sed tamen tie oni efektivigadis lokan manovradon kun varvagonoj per vaporlokomotivo. Sed tiu manovrado ne estis ordinara manovrado sed manovrado per „ŝirtiro“ – fervojistoj certe scias pri kio temas. La lokomotivo devis esti hejtigita al plena premo de vaporo en kaldronoj, ĝi ekmovis vagongrupon kaj post atingo de ĝusta rapideco, kondukisto iomete ekbremsis, manovristo per stango malkuplis lokomotivon de vagonoj kaj en tiu momento la lokomotivo forte akcelis por malproksimiĝi de la ruliĝantaj vagonoj. Kiam ĝi atingis sufiĉan distancon de vagonoj, ĝi intertempe preterpasis trakforkon, kiun alia manovristo rapide komutis kaj alvenantajn vagonojn direktis al ĝusta trako – vere danĝera laboro!

Mi tiam multe admiris tiun spektaklon, sed la plej impresa estis rigardo al la akcelanta vaporlokomotivo kiam el ĝia fumtubo ŝprucis garboj da fajreroj.

Ĉu vi jam komprenas, kial mi fariĝis fervojisto?

Via redaktoro

Enhavo:

Raporto de IFEF-ĉefkomitatano por la jaro 2022 24
Tagordo de la ĝenerala asembleo (komitatkunsido) 26
Tagordo por la kunveno de FK dum la 74-a IFK en Antverpeno 27
Raporto de la kasisto pri la jaro 2022 27
Raporto de la redaktoro 2022 28
IFEF-kongreso 2023 (Antverpeno, 6-12 Majo 2023) 29
En Varsovio oni plilongigis metroon je pliaj stacioj 31
Ne nur Zamenhof volís, ke homoj sciu pri aliaj homoj 32
Semmering-fervojo 33
ČD Cargo solvas krizon de energi-industrio 36
Ukrainia fervojo kreis *„Rail Force One“* por surpriza vizito de Biden 36
La plej rapida korea trajno 37
Kio estas nova en projekto VERDEN?... 38
Vivo kaj morto de Dimitrije Janičič (09.11.1935 – 05.05.2022) 39

Frontpaĝo: Foto Ondřej Kovář

Internacia Fervojisto
Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)
Apero: Januaro, Marto, Majo, Julio, Septembro, Novembro
Redaktofino: La 10-a de la antaŭa monato

Estraro de IFEF
Prezidantino: Rodica Todor (Rumanio) 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), ts@ifef.net
Jaroslav Matuška (Ĉeĥa Respubliko), fas@ifef.net

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

RAPORTO DE IFEF-ĈEFKOMITATANO POR LA JARO 2022

Dum la jaro 2022 la ĉefkomitatano plenumadis multe de siaj taskoj. La 6-an de Januaro mi sendis proponon de cirkulero n-ro 1/2022 kaj demandilon - jarraporto 2021 al IFEF-estraranoj kaj anstataŭanto de ĉefkomitatano. Jam la 10-an de Januaro reagis anstataŭanto de ĉk tiamaniere, ke li sendis jarraporton de ĈeFEA (Ĉeĥa Fervojista Esperanto-Asocio) pri la jaro 2021. Do, tro frue, eĉ dum periodo de kolektado de rimarkoj pri la senditaj dokumentoj. Mi korektis la demandilon - jarraporton laŭ la rimarkoj, inkluzive postulon de la prezidantino pri ĝia mallongigo. Post tiu parto de niaj klopodoj estis diskutoj pri statistiko de membraro kies koncepto kaj klarigoj estis konsideritaj dum la jaro 2021, inkluzive en cirkuleroj de la ĉefkomitatano kaj raportoj pri ĝia apliko. Mi defendis proponitan manieron de prezentado de koncernaj datumoj. La 21-an de Februaro mi sendis al la estraranoj kaj al kolegoj Hakl kaj Matuška adaptitan mallongigitan version de demandilo – jarraporto 2021 kaj cirkuleron de la ĉefkomitatano. La 24-an de Februaro mi sendis raporton de la IFEF-ĉefkomitatano por la jaro 2021 al estraranoj kaj anstataŭanto de ĉk, kiu poste aperis en IF-o 2022.3. La 26-an de Februaro mi sendis plenigitan demandilon – jarraporton 2021 pri KFEA (Kroata Fervojista Esperanto-Asocio) kiel komitatano de KFEA al estraranoj kaj anstataŭanto de ĉk. Tio estis ekzemplo por montri koncepton kaj aplikon de membrara statistiko. Finfine, la 1-an de Marto 2022 mi sendis al reprezentantoj de IFEF-membroj el la 14 landaj asocioj (LA-j kiel prezidantoj, komitatanoj kaj anstataŭantoj de komitatanoj kaj aliaj) kun akompana elektronika letero cirkuleron de la ĉefkomitatano n-ro 1/2022 kaj demandilon – jarraporton 2021. Okaze de ricevoj de plenigitaj demandiloj – jarraportoj mi al kritika maniero sendas rimarkojn al landaj asocioj. Dua sendo de cirkulero kun nova akompana letero/mesaĝo okazis la 22-an de Marto 2022 por sendi plenigitajn demandilojn – jarraportojn por LA-j pri la jaro 2021 kiuj ankoraŭ ne sendis ilin, ĉar ĝis tiam siajn jarraportojn sendis nur 4 LA-j. Sekvis novaj plurfojaj sendoj de raportoj ligitaj kun jarraportoj 2021. La 1-an de Aprilo trian fojon, la 8-an de Aprilo kvaran fojon, la 14-an de Aprilo kvinan fojon kaj la 20-an de Aprilo sesan fojon. La lasta jarraporto

alvenis de HAFE (Hispana Amikaro de Fevojistoj Esperantistaj) la 27-an de Aprilo. La ĉefkomitatano raportis ke li sukcesis inter 14 LA-j ricevi entute 12 jarraportojn de LA-j: Aŭstrio, Belgio, Bulgario, Ĉeĥio, Francio, Germanio, Hispanio, Hungario, Italio, Kroatio, Pollando kaj Rumanio sed sen jarraporto de Ĉinio kaj Slovenio. La 18-an de Majo prezidanto de IFEF-a slovena landa asocio (Fervojista Esperanto-Societo Maribor) sendis mallongan jarraporton pri la jaro 2021. Mi ankaŭ petis lastajn du fojojn Kubon por sendi jarraporton, sed ĝi ne faris tion. Mi estis en konstantaj kontaktoj kun sekretario Vito Tornillo kaj kasisto Laurent Vignaud pro eventualaj plusendoj de ricevitaj jarraportoj. La sekretario la 3-an de Majo 2022 surbaze de ricevitaj LA-jarraportoj sukcesis fini sian resuman jarraporton de la landaj asocioj de IFEF pri la jaro 2021 kaj sendi ĝin al estraranoj kaj aliaj funkciuloj.

Mi faris aktualan IFEF-adresaron 2021 kaj sendis al IFEF-estraranoj la 23-an de Aprilo 2022. Post rimarkoj kaj diskutoj mi faris novan version de la teksto kiun mi sendis la 30-an de Aprilo al komitatanoj kaj reprezentantoj de LA-j, individuaj membroj, amikoj de fervojo kaj al kunlaborantaj organizoj de IFEF (asocioj, muzeoj, bibliotekoj). Mi faris finan version de la teksto kaj sendis ĝin la 2-an de Junio al komitatanoj kaj reprezentantoj de LA-j, individuaj membroj, amikoj de fervojo kaj al kunlaborantaj organizoj. Tiel mi finis laboron en la jaro 2022.

Mi faris la raporton de la ĉefkomitatano pri la membraro de landaj asocioj kaj de IFEF en la jaro 2021 kaj sendis ĝin al estraranoj kaj anstataŭanto de ĉk la 27-an de Aprilo, kaj la 30-an de Aprilo al reprezentantoj de LA-j, individuaj membroj de IFEF kaj amikoj de fervojo. Finan version de raporto mi sendis al koncernaj retadresoj la 3-an de Junio 2022.

Ankaŭ mi faris antaŭ la IFEF-kongreso raporton de ĉefkomitatano pri estrarelektoj, informoj pri komitatanoj, partoprenantoj ktp., senditan la 27-an de Aprilo 2022 al estraranoj kaj anstataŭanto de ĉ-k. La 30-an de Aprilo 2022 mi sendis ĉi-tiun raporton al reprezentantoj, precipe al komitatanoj, de landaj asocioj kaj al individuaj membroj de IFEF. Finan version de raporto mi sendis post la IFEF-kongreso al reprezentantoj de LA-j kaj al individuaj membroj la 3-an de Junio 2022.

Zlatko Hinšt, IFEF-ĉefkomitatano, *Zagreb*, la 1-an de Februaro 2023

TAGORDO DE LA ĜENERALA ASEMBLEO (Komitatkunsido)

en la 74-a IFEF-kongreso en Antverpeno (BE) 06.-12.05.2023

1. Malfermo, konstato de la mandatoj
2. Ricevitaj mesaĝoj
3. Honorigo al la mortintoj
4. Estraranaj raportoj
4.1. Sekretario
4.2. Redaktoro
4.3. Kasisto
5. Diskuto pri la kasraporto-bilanco 2022/buĝeto 2024, kotizkonfirmo
6. Protokolo de la IFK Beroun
7. Raporto de la ĉefkomitatano
8. Resumo de la jarraportoj 2022 el la landaj asocioj
9. Situacio de asocioj en kelkaj landoj
10. Raportoj de la Faka Komisiono (FK)
10.1 Sekretario de la Fake Aplika Sekcio (FAS),
10.2 Sekretario de la Terminara Sekcio (TS)
11. Raportoj de la komisiitoj
    11.1 Komitatano „A" de IFEF ĉe UEA.
    11.2 Rilatoj al aliaj organizoj: FISAIC; SAT; ILEI; UMEA; ISAE; TAKE; IKEF
    11.3 Raportoj de la laborgrupoj
    11.4 Fakdelegitoj ĉe UEA
12. Kongresproponoj?
13. Venontaj kongresoj
13.1 Konfirmo de la invito al la 75-a IFK en 2024 en la urbo Strasburgo (Francio)
13.2 Elekto de la lando por la 76-a IFK en 2025 Slovakio
13.3 Diskuto/propono pri pluaj eblecoj: 2026, 2027
14. Movadaj Aferoj: (dum la Movada Forumo)
    14.1 Analizo pri la situacio kaj la estonto de IFEF
    14.2 Strategia laborplano
15. Eventualaĵoj: Libera diskutado

Vito Tornillo, la sekretario IFEF

Tagordo por la kunveno de FK dum la 74-a IFK en Antverpeno

1. Bonvenigo.
2. Fakaj programeroj dum la 74-a IFK.
3. Raporto pri laboro de la Fake Aplika Sekcio.
4. Raportoj pri faka laboro en unuopaj IFEF landaj asocioj.
5. Raporto pri laboro de la Terminara Sekcio.
6. Trakto de nocioj laŭ informoj en la Terminara(j) Kuriero(j).
7. Fakaj programeroj dum la 108-a UK en Torino.
8. Ceteraĵoj/eventualaĵoj (korektado de la adreslisto).

Jaroslav Matuška, Guido Brandenburg

Raporto de la kasisto pri la jaro 2022 (sumoj en eŭroj)

Enspezoj	**2022**	2021	**Elspezoj**	**2022**	2021
Kotizoj 2022	2514.00	2373.00	IF-presado	568,27	440,70
FFK-vendo			IF,FFK-sendo	310,20	258,40
Donaco	5001,00	3,00	UEA - kotizo	132,00	132,00
IFK 2021 profito	684,57		Estraro	324,10	
			Reprezentado	1204,94	14,00
			FISAIC	150,00	150,00
			Fak-eldonaĵoj	158,42	119,37
			Bankkostoj	16,20	14,10
			Fonduso Instigo		150,00
			Zoom-abono	170,68	170,68
			ifef.net	22,44	20,40
Sumo:	8199,57	2376,00	**Sumo:**	3057,25	1469,65

Kotizoj: Kelkaj pliaj kotizoj venis el la belga kaj pola landaj asocioj, sed en ĉiuj aliaj landaj asocioj la membronombro apenaŭ variis.

Elspezoj: Pro la tutmonda ekonomia situacio, pres- kaj send-kostoj kreskis kaj tio probable plu daŭros en la jaro 2023.

Kompare kun la jaro 2021, repagoj de vojaĝkostoj multe kreskis ĉar, dank'al la kvazaŭfino de la "koronvirusa krizo", reokazis pluraj aranĝoj, dum kiuj IFEF-aktivuloj povis reprezenti la federacion.

Bilanco je la 31-a Decembro 2022					
Aktivoj	**2022**	2021	**Pasivoj**	**2022**	2021
Banko	5416,96	665,64	Fondusoj diversaj	4205,86	4247,86
UEA-konto	4880,12	5002,12	„Historia libro (IFEF 100 jaroj)"	1459,29	1459,29
Kaso	2268,56	3451,56	Jarrezultoj sumigitaj	10561,17	9654,82
Greziljono		935,00	Ĉijara rezulto	5142,32	906,35
Belgio IFK 2023	9148,00	6382,00	Antaŭricevitaj kotizoj	345,00	168,00
Sumo:	21713,64	16436,32	**Sumo:**	21713,64	16436,32

Ĉi-jara rezulto: Ĝi estas escepte granda pro la donaco farita de Martin Stuppnig.

Belgio: Temas pri alpruntoj subtene al organizado de la IFEF-kongreso kaj -postkongreso en Belgio en Majo 2023. En Februaro 2023, parto (2200 €) jam estas repagita.

Propono de buĝeto por la jaro 2024			
Enspezoj	**EUR**	**Elspezoj**	**EUR**
Kotizoj	2500,00	IF-presado	550,00
FFK-vendo	20,00	IF-sendo	300,00
		UEA-kotizo	132,00
		Estontaj agadoj/Reprezentado	850,00
		FISAIC	150,00
		Estraro	350,00
		Zoom-abono	65,00
		Bankkostoj	20,00
		Fak-eldonaĵo	80,00
		ifef.net	23,00
Sumo:	2520,00	**Sumo:**	2520,00

Laurent Vignaud

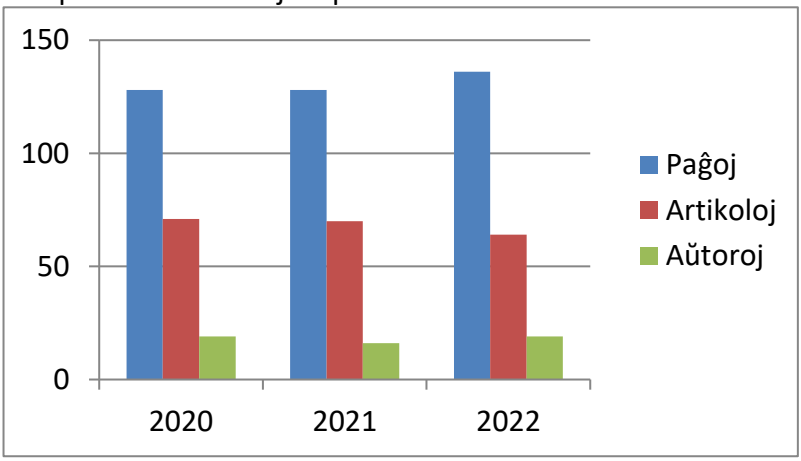
Raporto de la redaktoro 2022.

Same kiel en pasintaj jaroj estis ankaŭ en la jaro 2022 publikigataj 6 eldonoj de la Internacia Fervojisto kun 136 paĝoj. La altigita nombro de paĝoj estis influata de aperigo de aliĝiloj por la kongreso en Antverpeno kaj postkongreso en *Charleroi*. La nombro de artikoloj

malaltiĝis kompare kun antaŭaj jaroj. Tiun staton kaŭzis fakto, ke en numeroj 2022.3, 2022.4, 2022.5 kaj 2022.6 aperis longaj artikoloj de s-ro Hammerschmied, en la numero 2022.5 longa artikolo de Jan Niemann kaj raportoj de la sekretario en numeroj 2022.3 kaj 2022.4. Dum la nombro de artikoloj malaltiĝis kompare kun la pasinta jaro, male la nombro de aŭtoroj, kiuj kontribuis enhavon de la revuo kreskis al nivelo de la jaro 2020.

Laŭ enhavo, la plej nombraj estis artikoloj pri teknikaj aferoj, pri kongresoj kaj pri interesaĵoj. Nove aperis 7 artikoloj kun temo de Verden. Kio senĉese aperas en malgranda nombro estas artikoloj pri agado de LA kaj aliaj aranĝoj – entute 4. Mi volas peti ĉiujn membrojn de IFEF – skribu pri via agado, pri viaj aranĝoj, por konatigi aliajn kun via laboro!

Fine de mia raporto mi sincere dankas al membroj de la redaktora komisiono por ilia laboro kaj helpo.



Ladislav Kovář

IFEF-KONGRESO 2023 (ANTVERPENO, 06.- 12. MAJO 2023)

Novaĵoj kaj lasta alvoko.

La preparaj laboroj por la baldaŭa IFEF-kongreso bone progresas. Ni faras ĉion eblan por havigi al vi neforgeseblan restadon en la plej granda urbo de

Flandrio.

Ni povas anonci al vi ke la artan programon pliriĉigos koncerto-teatraĵo de la konata duopo de aktoroj/kantistoj Saša Pilipović (el Serbio) kaj Georgo Handzlik (el Pollando). Jen serioze, jen komike ili distros la publikon marde, la 9-an de Majo. Krome ĵaŭdon la 11-an Saša muzike ornamos la adiaŭan vesperon.

Dimanĉon vespere la 7-an de Majo, prizorgos la flandran vesperon la duopo Bernard Van Lent kaj Lief Verbeeck. Bernard akompanis akordione la plej famajn artistojn kiel Wannes Van de Velde kaj Herman van Veen, por nur nomi kelkajn. Lief vivigis/as muzikatelieron en Antverpeno, ankaŭ nomatan la “popola muziklernejo”. Ŝi instruos kaj ludos tiun dimanĉon vjelon (*draailier*). Lode Van de Velde prizorgos la informan parton de la vespero.

Por rapiduloj… ankoraŭ kelkaj lokoj disponeblaj !
Se vi bonŝancas, vi povas tranokti ankoraŭ en la kongresejo.
Informpetu, skribante al info@ifef2023.net.

Sed ni ne forgesu ke estas kongreso de fervojistoj/amikoj de la fervojoj kun prelegoj kaj ekskursoj tiurilataj. Jen kelkaj temoj kiujn prelegantoj pritraktos: “Emisiaj kalkuliloj”, „La stato de fervojo konektanta *Zagreb* (Kroatio) kaj *Rijeka* (Slovenio)”, „Kombinita transporto relŝosea en Italio”, „Bicikloj kaj trajnoj en Eŭropo”, „La rolo de fervojoj en la daŭripoveco” ktp…

Foto: *Train World* – fonto: Yet Another Blog

Por la ekskursoj al *Train World* ni ricevos valoran helpon de la Esperanto-Grupo Bruselo, kiu helpos prepari gvidilon kaj ĉiĉeroni en la muzeo. Tie oni prezentas en bela kadro la historion de la belgaj fervojoj kompreneble helpe de riĉa kolekto de trajnoj, kun i.a. la unua

vaporlokomotivo kaj trajnoj de la mita *Orient-Express*…
Se tio donas al vi la akvon en la buŝon, ne hezitu aliĝi!
Por aliĝintoj, por mendi ekskursojn, uzu la ekskurso-aliĝilon. Por mendi kromajn manĝojn uzu la mendilon. Vi trovas ambaŭ formularojn en la konata retejo ifef2023.net/.
LKK de IFEF-kongreso 2023 Antverpeno

En Varsovio oni plilongigis metroon je pliaj stacioj

La longo de la nova parto estas preskaŭ 4 kilometroj. La dua traceo

de la metroo kunligas *Bemowo* kun *Bródno* kaj ĝi havas 21 staciojn. Ankoraŭ restas finkonstrui 4 km longan okcidentan parton.

Metroo en Varsovio pligrandiĝis je tri statioj. Oni nove malfermis por vojaĝantoj plilongigitan nordorientan trakparton de la linio M2. Ĝia longeco estas preskaŭ 4 kilometroj. Laŭ la traceo troviĝas statioj *Zacisze*, *Kondratowicza* kaj *Bródno*. Pasaĝeroj de la finstacio atingos centron de la urbo dum 20 minutoj.

Parkadtrakaron, kun 11 trakoj, kiu servos interalie por returnigi vagonarojn, vi povas trovi malantaŭ lasta stacio. Pretiginto de konstruado je la prezo de pli ol 280 milionoj da eŭroj estas firmaoj *Gülermak* kaj *Astaldi*. La konstruadon subtenis finance Eŭropa Unio.

La aspekton de tri novaj statioj prizorgis kompanio *ILF*, kiu jam tri staciojn de la traceo projektis (*Szwedzka*, *Targówek Mieszkaniowy* kaj *Trocka*). Ili konservas spiriton de minimumismo en blanka kaj griza koloroj. Atenton kaptas stacio *Bródno*, kiu kun parkadtrakaro areas proksimume sur 3 hektaroj. En stacio *Kondratowicza* oni konstruis subpasejon direktan al estonta tramlinio. La tunelon kompletigas du moveblaj trotuaroj – unu longa 50 kaj la dua 36 metrojn. En varsovia metroo ili estas uzataj unuan fojon.

Longeco de la linio M2 kun nova parto estas proksimume 19 km. Je dispono de pasaĝeroj servas 18 statioj. Por kompletigo de la tuta linio restas finkonstrui 4 km longan okcidentan parton. Dua traceo de la metroo kunligas *Bemowo* kun *Bródno* kaj ĝi enhavas 21 staciojn. Linio M2 trafikas ekde la jaro 2015 kaj urba registaro planas ankaŭ novan linion M3.

https://zdopravy.cz/ve-varsave-prodlouzili-metro-o-dalsi-tri-stanice-novy-usek-meri-temer-4-kilometry-127553/

Ladislav Hakl, traduko kaj foto el gazeto Zdopravy, 28.9.2022

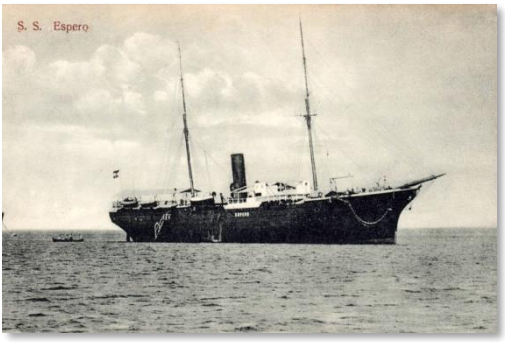
Ne nur Zamenhof volis, ke homoj sciu pri aliaj homoj …

Georges Nagelmackers (1845-1905) estis belga inĝeniero, kiu dum vojaĝo en Nordameriko multe interesiĝis kaj lernis pri la produktoj de *Pullmann* – lit- kaj restoracivagonoj.

Hejme li fondis la entreprenon *Compagnie Internationale des Wagons-Lits* (*CIWL*, Internacia entrepreno pri litvagonoj), kaj li multege

laboris por trafiki per ili en Eŭropo – li volis, ke homoj iru por vidi aliajn homojn, kulturojn kaj lokojn. Kaj li volis, ke la vojaĝo estu komforta travivaĵo, eĉ luksa … unu- kaj dulitaj kupeoj, luksa manĝaĵo k.s.

Li kontraktis kun la tiam tre multaj landoj en Eŭropo por povi trafiki, kaj en 1883 ekveturis de *Paris Est* (pariza orienta stacidomo) la unua trajno de *L'Orient Express* … de Parizo al Konstantinopolo estis la plano, sed oni povis nur ĝis *Ruse* veturi – post tio la pasaĝeroj iris per loka trajno al *Varna* kaj de tie per ŝipo ili iris al Konstantinopolo.



Ŝipo Espero

Nagelmackers restis estro de *CIWL* ĝis sia morto en 1905 kaj daŭre evoluigis vagonojn kaj servojn.

Ĵus la dana televido prezentis germanan programon pri la plej unua vojaĝo kaj pri la historio entute, „*Orient Express – A Train Writes History*" (Orient-ekspreso – trajno skribas historion), kaj montriĝas, ke la ŝipo, per kiu oni veturis de *Varna*, nomiĝis ESPERO. Konstruita en 1869 en Skotlando por *Austrian Lloyd Steam Navigation Company Trieste* (entrepreno en *Trieste*) …

Strange kaj amuze, ĉu? Nagelmackers volis kunigi homojn, kaj unu el la iloj nomiĝis ESPERO!

https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=1869&builder=&ref=14708&vessel=ESPERO#v

https://de.wikipedia.org/wiki/Georges_Nagelmackers

JN+LN

Semmering-fervojo

Dum la 19-a jarcento la veneciano Carl Ritter von Ghega konstruis la originan fervojtrapasejon trans la *Semmering*-pasejo. Tiam rezultis tre kurbiĝanta traceado kun multaj pontoj kaj tuneloj kaj krome la ascendoj kiuj postulas du kromlokomotivojn por vartrajnoj. Tial tiu pasejo fariĝis bremsilo sur la linio inter Aŭstrio kaj Italio. Interkonsente

kun la politikaj instancoj fine de la 20-a jarcento *ÖBB* (Aŭstria

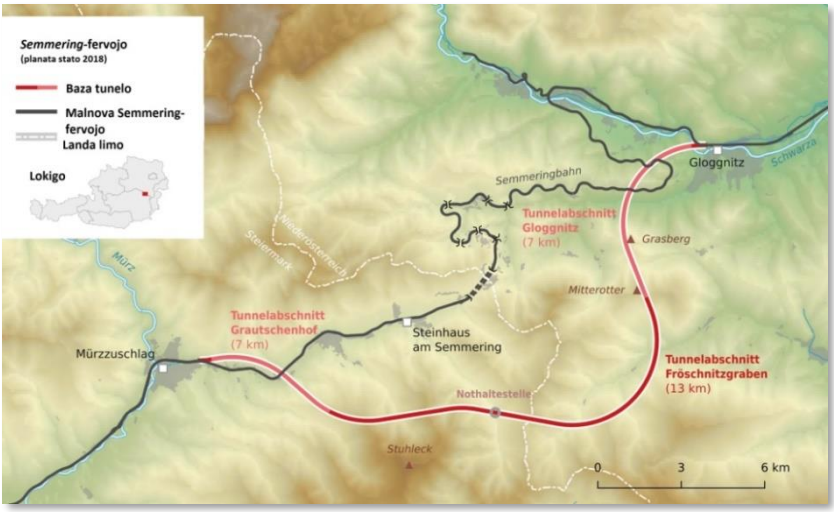
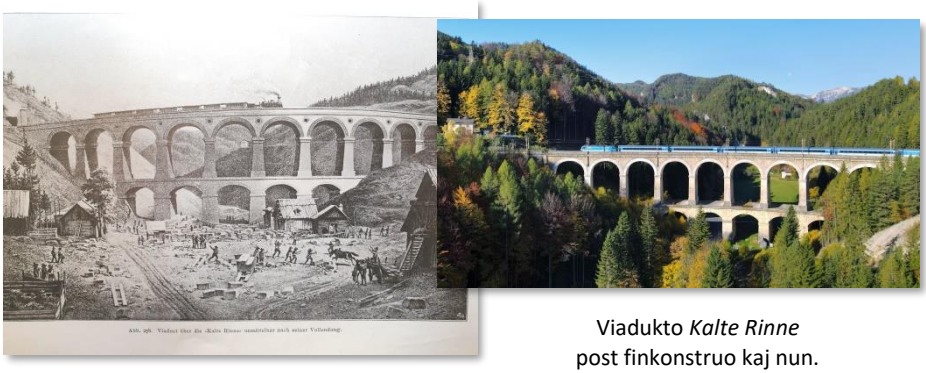


Foto WikiMedia

Fervojkompanio) decidis konstrui tunelon traborante la montpasejon. Sed nur en la 21-a jarcento, en la jaro 2012 oni komencis per konstruo de tiu 27,3 km longa tunelvojo inter la malsupraaŭstria urbo *Gloggnitz* kaj la stiria urbo *Mürzzuschlag* kaj antaŭvidas ĝian finkonstruon por la jaro 2030.

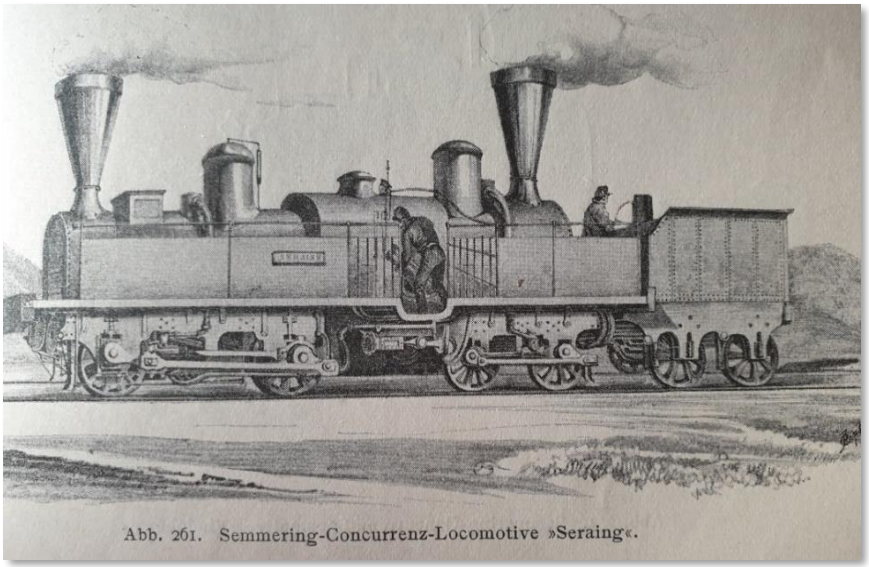
Pro la laboroj ankaŭ necesas adapti stacidomojn de ambaŭ urboj. En



Viadukto *Kalte Rinne*
post finkonstruo kaj nun.
Geschichte der Eisenbahnen kaj *WikiMedia*

la areo de la stacio *Mürzzuschlag* situas la *Südbahn*-muzeo en kies centro troviĝas turnoplato por trakveturiloj, tamen ne plu uzata. La

nuna muzeo pli frue servis kiel vagonriparejo, jam de pli ol jardekoj ne plu uzata. Vane oni serĉas teknikajn vagoninspektorojn, ĉar ankaŭ tiujn oni ne plu bezonas.



Lokomotivo *Seraing,* bildo el *Geschichte der Eisenbahnen…*

70 gekolegoj laboras en *Mürzzuschlag* kiel lokomotivestroj en person- kaj vartransporto, krome ili instruas novkondukistojn precipe por la kondiĉoj en krutvoja trako. Ĉar la *Semmering*-fervojo estas tipa krutvoja trako kiu montriĝas kiel defio por la novaj gelernantoj kio kondiĉas kaj postulas specialan trejnadon.

La laboroj en *Mürzzuschlag* progresas kontinue. Ekde Junio de la jaro 2021 la parkejo por 370 aŭtomobiloj, 20 bicikloj kaj 8 motorcikloj estas je dispono de la klientoj.

Post la malfermo de la tunelo la tuta regiono profitos, precipe ankaŭ la najbaraj regionoj *Niederösterreich* kaj Vieno. Oni atendas gravan kreskon de personfrekvenco inter tiuj regionoj. Similan evoluon oni jam spertis post finkonstruo de tunelo de la okcidenta linio inter Vieno kaj *St. Pölten*. Krome necesas pliaj kunlaborantoj kiel kondukistoj, trajnpersonaro kaj ankaŭ servodungitoj por la nove adaptita stacidomo *Mürzzuschlag*.

Ernst Quietensky

ČD Cargo solvas krizon de energi-industrio

La nuntempa krizo en energi-industrio devigas ŝtatojn reveni al tradiciaj fontoj de energio – nome karbo. Simile en Ĉeĥa Respubliko pro tiu motivo kreskas bezono de bruna karbo kaj sekve pligrandiĝas amplekso de ĝia transportado per fervojo. Laŭ vortoj de gvidanto de komerca sekcio por solidaj brulaĵoj en kompanio *ČD Cargo* la plialtigita intereso pri transportado de bruna karbo aperis jam en Septembro de la jaro 2021. Dum unuaj naŭ monatoj en la jaro 2022 la kompanio transportis 7,5 milionojn da tunoj de bruna karbo. Tio signifas pligrandigon de transportamplekso je 50 % kompare kun la sama periodo en la jaro 2021. Ĉe etforme sortimentita karbo por etkomerca merkato la kresko de amplekso estis eĉ 65 %. Kelkaj karbodeponejoj revenis al transportado de karbo per vagonoj rekte al propra branĉtrako anstataŭ kamionoj.

Altigita bezono de karbotransportado alportas por *ČD Cargo* neceson adaptiĝi al la novaj kondiĉoj. Ili estas en ĉiutaga kontakto kun karboproduktistoj unuflanke kaj elektro- kaj termocentraloj je alia flanko por adaptigi iliajn bezonojn al eblecoj de *ČD Cargo*. Ili devis ŝanĝi manieron de lokomotivuzo por karbotrajnoj, plialtigis nom-bron de kondukistoj en regiono de karbominejoj. Riparoj de karbo-vagonoj estas prioritataj.

Foto-ilustraĵo, Wikipedia,
Michal Roh ml., *Archiv ČD Cargo*

Ladislav Kovář, gazeto DopravaDnes.cz, 11/12 2022, artikolo: *ČD Cargo jako součást řešení energetické krize*, (god), konciza traduko.

Ukrainia fervojo kreis „*Rail Force One*“ por surpriza vizito de Biden

Usona prezidento Joe Biden lunde la 20-an de Februaro ŝoksurprize vizitis Ukrainion, kiam li aperis en Kievo kune kun ukrainia prezidento Volodymyr Zelenski, por montri subtenon. Same kiel multaj gravaj

gastoj antaŭ li veturis Joe Biden en Kievon trajne.

La surpriza vizito de Biden okazis nur kelkajn tagojn antaŭ unujara datreveno de rusa invado en Ukrainion. La ĉefo de ukrainiaj fervojoj Alexander Kamyšin rapide ´senkulpiĝis´ pro malkresko de ĉi-momenta produktiveco de la kompanio al ´nuraj´ 90 procentoj kaŭze de neceso liberigi lokon por „*Rail Force One*“. „Pri ĉi tiu misio mi ne diros multe pli. Nur kredu al mi, ke tio estis por ni sufiĉe komplika projekto.“ publikigis Kamyšin en *Twitter* kaj aldonis, ke Biden pasigis en la trajno entute 20 horojn.

Biden estas ĝenerale konata sub kromnomo „*Amtrak Joe*“, ĉar kiam li estis usona guberniestro, li ofte vojaĝis trajne. Komence de ĉi tiu jaro li asertis, ke li havas ŝlosilon de trajno kaj ke li ofte sidadis kun inĝenieroj dumvoje hejmen en *Delaware*. *Amtrak* tiam rifuzis komenti la aktualecon de la Biden-rakonto.

Dum lastaj 12 monatoj vico da politikistoj, *hollywood*-renomuloj kaj muzikfamuloj forvojaĝis trajne al Kievo, por esprimi sian subtenon. Ukrainiaj fervojoj rapide nomis tiujn vojaĝojn ´fera diplomatio´.

Ukrainia trajno, foto-ilustraĵo, *Wikipedia, By bodya3504-TrainPix, CC BY-SA 3,0*

La ĉefministroj de Pollando, Slovenio kaj Ĉeĥio iniciatis tiun diplomation en Marto pasintjare. Ilian ekzemplon frue postsekvis tiama brita ĉefministro Boris Johnson kaj la prezidantino de la Eŭropa Komisiono Ursula von der Leyen, sed ankaŭ aktorino Angelina Jolie kaj membroj de ensemblo *U2* Bono kaj *The Edge*.

Ladislav Kovář, laŭ artikolo de Nick Augusteijn, *RailTech.com*, 21.2.2023

La plej rapida korea trajno

Firmao *Hyundai Rotem* prezentis elektran motorvagonaron por rapido de 320 km/h.

Ses el ok vagonoj havas trakciajn boĝiojn, komenco de trafikado okazis en la jaro 2022.

La sudkorea produktanto de fervoja tekniko *Hyundai Rotem* finis

laborojn je la ĝis nun plej rapida trajno en la lando. La motorunuo EMU-320 por korea fervoja firmao *Korail* estas kapabla atingi rapidon de 320 km/h.

La produktanto prezentis ĝin en sia entrepreno en urbo *Changwon*. La motorunuo jam estas aprobita por trafikado. *Korail* ekuzos ĝin sur la grandrapidaj fervojlinioj *Gyeongbu* (*Soul-Busan*) kaj *Honam* (inter urboj *Osong* kaj *Mokpo*). La dua motorvagonaro estis transdonata novembre. Temas pri sekvaj motorvagonaroj el serio de grandrapidaj trajnoj *KTX*. La okvagonaj motorvagonaroj havas kapaciton de 515 sidlokoj kaj estas longaj 198 metrojn. El ok vagonoj estas ses trakciataj. Laŭ la produktanto tio estas avantaĝo por traksekcioj kun pli granda nombro de kurboj kaj pli oftaj haltejoj. Ĝis nun la plej rapida trajno en la lando atingas rapidon maksimume 305 km/h.

Motorunuo *EMU 320*

https://zdopravy.cz/nejrychlejsi-korejsky-vlak-hyundai-rotem-predstavil-jednotku-na-320-km-h-128121/

Ladislav Hakl, laŭ artikolo en gazeto *Zdopravy* 4.10.2022

Kio estas nova en projekto VERDEN?

Depost la pasinta kunveno en Roterdamo jam pasis tri monatoj kaj laboroj en la projekto multe progresis. En Januaro kaj Februaro okazis du retkunvenoj kie estis kunordigataj pliaj paŝoj en la realigo. Nun estas jam preparitaj malnetoj de artikoloj por broŝuro, kiu aperos je la fino de la projekto. La artikolon pri transportado de bicikloj en trajnoj preparis Lars Sözüer kun gekolegoj el BEMI. IFEF-membroj vigle laboris en la kompletigo de materialoj ricevitaj surbaze de dissendita enketilo en la jaro 2022. El viaj respondoj estis preparataj dek kontribuaĵoj, inter ili ankaŭ artikolo pri emisio-kalkuliloj, kiun

preparis Jaroslav Matuška kun studentoj de la Universitato Pardubice. Surloke estas necese danki al ĉiuj, kiuj partoprenis prilaboron de respondoj el la enketilo. Entute venis dek kontribuaĵoj – el Aŭstrio, Belgio, Ĉeĥio, Danio, Francio, Germanio, Kroatio, Italio, Serbio, Svedio kaj eĉ kelkaj rimarkoj el Barato.

La kolektitaj respondoj ne povas montri kompletan bildon pri aferoj kiuj temas pri influo de fervoja transporto al vivmedio, organizadon de internacia kaj enlanda fervojtransporto kaj aliaj aferoj rilate al daŭripoveco de fervoja transporto en Eŭropo. Sed celo de la laboro estis montri kiamaniere oni strebas solvi gravajn problemojn de fervoja daŭripoveco en kelkaj eŭropaj landoj.

Ladislav Kovář

VIVO KAJ MORTO DE DIMITRIJE JANIČIĆ (09.11.1935 - 05.05.2022)

Dimitrije Janičić, kromnomita Diso, konata serba esperantisto naskiĝis la 9-an de Novembro 1935 en *Broćanac* (tiam Reĝolando Jugoslavio, nun Montenegro) kaj mortis la 5-an de Majo 2022 en *Beograd* (Serbio). Li estis multjara esperantista aktivulo en kadro de iama Jugoslavia Asocio de Fervojistoj Esperantistoj (JAFE) kaj membro de Fervojista Esperanto-Societo Beograd „Branko Maksimović“. Post instruista mezlernejo li studis kaj diplomiĝis en Fakultato de Politikaj Sciencoj en Beograd. Ekde la jaro 1969 li laboris kiel ĵurnalisto kaj fotoraportisto. Li estis redaktoro de „*Nikšičke novine*“ (Gazeto de *Nikšić*). Interalie li estis korespondanto de tiama Radio Televizio *Titograd* (nun *Podgorica*). Li ankaŭ aktivadis en komunumo de Jugoslaviaj Fervojoj kiel ĵurnalisto de „*Železničke novine*“ (Fervoja Gazeto) kaj redaktis fakrevuon „*Železnice*“ (Fervojoj), kaj laboris en administracio de Jugoslaviaj Fervojoj en *Beograd*. Li estis multjara membro de Asocio de ĵurnalistoj de Serbio. Lasta lia rolo en la fervojista Esperanto-movado estis tiu de Amiko de fervojo (vidu IFEF-Adresaron 2022). Li partoprenis multajn IFEF-kongresojn kaj verkis esperantajn artikolojn kaj prelegojn. Li kunlaboris kun konata

jugoslavia kaj serba esperantisto Gvozden Sredić, ankaŭ naskiĝinta en la jaro 1935 kaj forpasinta en la jaro 2011 (vidu „IFEF-historio suplemento 1999-2019“, 2020). Kiel pensiulo li multe laboris por Esperanto. La plej granda kontribuo estis preparado de grandaj eldonoj de Esperanta-Serba Vortaro kaj Serba-Esperanta Vortaro. Krom tio, li estas aŭtoro de la libro „Maturaj meditadoj“ en Esperanto kaj de verkoj en serba lingvo. Pro tio li estis rekonata verkisto, poeto kaj tradukisto, bona konanto de fantasta literaturo.

Gloron al Dimitrije, al lia viva verko. Li restas en memoroj de esperantistoj. Ripozu en paco.

Fontoj:

Dimitrije Janičić - Vikipedio (wikipedia.org)

https://www.uns.org.rs/sr/desk/UNS-news/129674/preminuo-dimitrije-janicic.html

http://www.avantartmagazin.com/dimitrije-diso-janicic-trazenje-odgovora/

Entajpu en Interreton per vortoj / nomoj Dimitrije Janičić por malfermi multe da fotoj.

Zlatko Hinšt

Amuza anguleto

Solvu proverbon!

En koncernaj kolumnoj enskribu literojn montritajn dekstre de la tabelo aranĝitajn tiamaniere, ke ili starigos proverbon.

1	2	3	4	5
B				

1	2	3	4	5
B	**B**	**I**	**N**	**O**
	O	**I**	**N**	**A**
	F	**O**	**A**	
	Ĉ	**N**	**O**	

Preparis Ivan Potiška

Solvo de enigmo el numero IF 2022.5: BONA HUMORO