

Internacia Fervojisto

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



ISSN 1397-4270

2023.6

La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn



Aŭtuno sur fervojo

Estimataj gelegantoj

Jam proksimiĝas fino de la jaro, tiam ordinare ni rerigardas la pasintajn semajnojn kaj monatojn kun la celo rememorigi ĉion belan kaj interesan kion ni travivis aŭ spertis.

Ankaŭ en E-medio ni observis multajn interesajn kaj neforgeseblajn okazaĵojn, kiuj post kovidlimigaj jaroj revenis al siaj tradiciaj procedoj. Por ni, esperantistoj-fervojistoj tio estis sendube la 74-a kongreso en Antverpeno. Belgio havas tre longan kaj riĉan E-fervojistan tradicion, rememoru ekz. aktivadon de Lucien de Sutter. Des pli estas admirinde, ke la organizado de la kongreso prenis sur sin ne fervojistoj, sed AMIKOJ de fervojo kune kun siaj gekolegoj el pluraj E-grupoj en Belgio. Ilia kunlaboro estis tre sukcesa, kion konfirmis partoprenantoj de la evento.

Certe la plej grava okazaĵo por tuta esperantistaro estis la 108-a Universala Kongreso en Torino, dum kiu E-fervojistoj estis ankaŭ bone videblaj.

Ankaŭ mi ne volas forgesi renkontiĝojn kaj aranĝojn en diversaj lokoj, ekzemple la prezenton de FFEA dum Forumo de Asocioj en Parizo (vidu artikolon sur paĝo 115), aŭ seminarion Eŭropaj fervojoj - daŭripova fervojtransporto en Pardubice.

En monato Oktobro finiĝis, por IFEF grava, projekto VERDEN, kiun nia federacio partoprenis kune kun partneroj: FFEA, FEL, ĈeFEA, E-klubo Parma kaj BEMI sub gvidado de firmao Kosmo Ltd. Dum du jaroj, dum kiuj la projekto daŭris, okazis multaj seminarioj kaj laboraj kunvenoj, kiuj celis al plenumo de baza intenco de la projekto – internacia kunlaboro inter diversaj E-organizaĵoj kun temo de fervojo kaj ĝia daŭripoveco. Kio ankoraŭ ne estas plenumita el projekto VERDEN, estas eldono de broŝuro kun artikoloj pri diversaj aspektoj de la fervoja transporto kompare kun aliaj tipoj de transporto.

Feliĉan novan jaron!

Enhavo:

D-ro Imre Ferenczy, 25.07.1932 – 01.09.2023	104
Eŭropa Kongreso de Esperanto kaj 75-a IFK	105
Kiel ni vojaĝis al Antverpeno – profilo de vojaĝanto	106
Ĝenerala asembleo de FISAIC okazis en Aarhus, Danio.....	107
Normigo – ne je ĉiu ajn prezo	108
NZ fervojo Auckland	109
La estonteco de fervojo en Ĉinio	110
Nokta trajno Berlino-Bruselo	111
Fervojrilata muziko.....	112
Esperanto super abismo	114
Forumo de asocioj en Parizo	115
Seminario en Grekio	115
Mistero de Zanetti-trajno	116
Anstataŭ tri horoj 40 minutoj.....	118
Titolpaĝo: Aŭtuno sur fervojo, 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: FR3320041010110929374Y03237

BIC: PSSTFRPPNTE

UEA-konto: iffk-o

Retejo: www.ifef.net

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

D-ro IMRE FERENCZY, 25.07.1932 – 01.09.2023



La 1-an de Septembro 2023 mortis **D-ro Imre Ferenczy** en sia 91-a vivojaro.

La mezlernejajn studojn li finfaris en urbo *Esztergom*. Poste li daŭrigis la studojn en la Universitato de *Szeged*, poste en la Universitato de Medicinaj Sciencoj en Budapeŝto, akirante ĝeneralan medicinan diplomon en la jaro 1957. Li laboris pri interna medicino en hospitalo *Parádfürdő* inter la jaroj 1957 kaj 1960, kaj poste li translokiĝis al la *MÁV*-hospitalo en *Pécel* por unu jaro. Inter la jaroj 1961

kaj 1998 li laboris kiel fervojista ĉefkuracisto de la fervoja nodo *Győr*. Li ankaŭ aktivis kiel sportkuracisto ĉe la futbalklubo *Győri MÁV DAC* dum 43 jaroj. Pro tio li ricevis diplomon kiel „Hungara rekordulo”.

Li estis esperantisto ekde 1950 kaj elstara individuo de la fervojista Esperanto-movado. Li plenumis multajn taskojn sur tereno de la enlanda kaj internacia Esperanto-movado. Lia unua Esperanto-aktiveco estis en la jaro 1955 kiam li kunfondis la Hungarlandan Esperanto-Konsilantaron. En la kadro de la 14-a IFEF-kongreso la komitato elektis lin prezidanto de la Internacia Komitato de Junuloj. Li estis ekde la jaro 1985 dum jardekoj prezidanto de la Universala Medicina Esperanto-Asocio (UMEA), kaj samtempe estis membro de la redaktantaro de *Medicina Internacia Revuo (MIR)*, la organo de UMEA. Samtempe li estis gvidanto de la radioamatora sekcio de la fervojistoj. Krome delonge li estis estrarano de la hungara fervojista organizaĵo. Li establis Esperanto-grupon en la *MÁV-Hospitalo Pécel*, kaj poste li estigis fervojistan fakgrupon en urbo *Győr*. Li organizis kelkajn ”Landajn Amikajn Fervojistajn E-Renkontiĝojn”. Li estis komitatano „A” de UMEA ĉe UEA dum multaj jardekoj, kaj ĝis nun li estis la gvidanto de la Kontrola Komitato de nia Asocio. Li iniciatis kunlaboran interkonsenton inter la IFEF kaj UMEA, kiun IFEF plue daŭrigis kun ceteraj asocioj.

D-ro Imre Ferenczy ricevis multajn honorigojn, kiel la Premio Shinoda de UMEA pro sia elstara medicinmovada agado, Honora Membro de Hungara Esperanto-Asocio (1994), Honora Membro de UEA (2003), Honora Prezidanto de UMEA ktp. En la jaro 2007 li ricevis la jubilean oran diplomon pro sia 50-jara kuracista agado, en la jaro 2017 la diamantan diplomon kaj en la jaro 2022 la feran diplomon ĉe la Medicina Universitato *Semmelweis*.

Li aŭtoris du verkojn: „Esperanta Medicina Vortaro” (2009), kaj „Mi estis fervojista kuracisto” (2012), en kiu li priskribis travivaĵojn en la pli ol 40 Universalaj Kongresoj kiujn li partoprenis en la tuta mondo.

D-ro Imre Ferenczy forlasis nin, sed la memoro pri li restos ĉiam ĉe ni. Ripozu en paco.

Budapeŝto, la 5-an de Septembro 2023

István Gulyás

Eŭropa Kongreso de Esperanto 2024 kaj 75-a IFEF-kongreso



Temo de la kongreso:

„Dialogo inter eŭropaj popoloj, portanto de paco”

La kongreso okazos la tagojn de la 8-a de Majo ĝis la 12-a de Majo 2024 en Strasburgo okaze de la Eŭropa Tago. Bunta kultura kaj kleriga programo estas jam preparata. La evento estas kunorganizata de Germana Esperanto-Asocio, IFEF kaj Unuiĝo Franca por Esperanto.

Ĉefaj aranĝoj okazos en la Universitato de Strasburgo (Le Patio, 22 strato René Descartes), meze de la universitata kvartalo kaj proksime de la historia kvartalo de Strasburgo.

Detalajn informojn – aliĝilon kaj pliajn informojn – bonvolu rigardi en retejo:

<https://eventaservo.org/e/EK2024>

Liston de hoteloj vidu en:

<https://esperanto-france.org/IMG/pdf/hoteloj-kongreso-2024.pdf>

Ladislav Kovář

Kiel ni vojaĝis al Antverpeno – profilo de vojaĝanto

Dank' al enketo inter partoprenantoj de la 74-a IFK en Antverpeno ni povas starigi „vojaĝ-profilon“ de kongresanoj. Iomete pli ol duono el ili plenigis enketilon. Inter 51 redonitaj ekzempleroj estis kelkaj kun mankantaj respondoj aŭ nur parte plenigitaj. Pro tio la „sampla“ ne estas samnombra. Laŭ la plej oftaj respondoj oni povas konstati, ke tipa partoprenanto de tiuĉijara kongreso:



- vojaĝis duope (35 %) aŭ grupe (17 %),
- ne elspezis pli multe ol 100 eŭrojn por unudirekta bileto (70 %),
- veturis trajne – sole aŭ en kombino kun alia(j) veturilo(j) – plej ofte kun buso,
- uzas favorprezajn biletojn (64 %) kaj aĉetis ilin minimume unu monaton antaŭe (pli ol 60 %),
- ŝanĝis veturilojn du- aŭ trifoje, sed 8 % de Ĉeĥio 6-foje!
- atingis Antverpenon ĝis post 4 horoj (40 %); krom niaj belgaj amikoj ankaŭ kongresanoj el kelkaj partoj de Germanio, Francio aŭ el Nederlando; ĉiu oka partoprenanto de enketilo veturis dum pli ol 17 horojn,



- ĉiu kvina bezonis 3 veturilojn, plej ofte trajnon, buson kaj aliajn



amastransportilojn (tramon/metroon) aŭ taksion. Preskaŭ ĉiu sepa uzis por vojaĝo al Antverpeno aŭtomobilon, sen kombino kun alia transportilo. Unu partoprenanto – rekordulo – uzis biciklon, trajnon (dufoje), urban buson, aviadilon kaj taksion,

- havis plej longe 40-60 minutan tempon por trajnŝanĝo; ĉiu kvara vojaĝanto havis tiun ĉi tempon nur 10 minutoj,
- ne scias kiom da karbondioksido produktis lia vojaĝo al Antverpeno. Pro tio mi preparis komparan tabelon kun ekzemploj de produktado de karbondioksido pere de trajno, aŭtomobilo (2 pasaĝeroj, dizela motoro

EURO 4) kaj aviadilo (inkl. vojaĝon al/el flughaveno per aŭtomobilo); rezultoj estas proksimumaj kaj kalkulitaj laŭ enmetitaj datenoj.

Tab. 1 Kvanto de CO₂ emisioj (en kg) dum vojaĝo al Antverpeno

El	Trajno	Aŭtomobilo	Aviadilo
Varsovio	80	107	112
Prago	43	70	132
Bukareŝto	105	166	168
Parizo	4	32	128
Bolonjo	34	89	149
Zagrebo	43	98	175
Kaselo	24	37	134
Gento	1	6	-

Noto: absolutaj kvantoj povas varii, pli grava estas proporcio de kvantoj de unuopaj transportiloj. Por serioza karakterizo de unuopaj transportrimedoj estu menciite, ke ekz. aŭtomobilo povas produkti malpli da kvanto de fiksa partikloj (polvo) ol trajno.

Jaroslav Matuška

Ĝenerala asembleo de FISAIC okazis en Aarhus, Danio



Ĝenerala asembleo de FISAIC okazis de la 28-a de Septembro ĝis la 1-a de Oktobro 2023 en Danio.

La evento estis malfermita de la Ĝenerala Prezidanto Kurt Neuwirth kaj Bjarne Jensen Prezidanto de Dana Fervoja Asocio por libera tempo kiu prezentis inaŭguran parolon.

S-ro Roman Štěrba dediĉis sian parolon al aktuala evoluo en unuopaj teknikaj kategorioj – Muziko, Foto-Video, Koruso, Arto, Folkloro, Fervojheredaĵo kaj modeloj, Esperanto (IFEF), Filatelio (CIP) kaj Radioamatoroj (FIRAC).

La Ĝenerala Asembleo aprobis kasistan raporton por la jaro 2022, jarraporton 2022 kaj raporton de aŭditorio, same kiel buĝeton por la

jaro 2024. Raportoj de individuaj naciaj asocioj montris multajn novigajn agadojn kaj inspirajn aktivadojn koncerne de fervoj-komunumo.

En la nomo de prezidantaro prezentis Neuwirth jenan deklaron: „Mi volonte volus danki al vi pro via aktiva kontribuaĵo kaj pro proponoj pri la organizado de venontaj eventoj. Denove montriĝis, ke kun aktiva laboro kaj oferema aliro ni sukcesos organizi elstarajn aranĝojn kaj tiamaniere plu proponi al niaj fervojistoj okazojn montri nian kreivecon en diversaj fakoj. Sen ĉiuj tiuj homoj kiel pentristoj, fotistoj, kantistoj, muzikistoj, folkloristoj, korusokantistoj, entuziasmuloj de videofilmoj kaj radioelsendoj, filatelistoj, esperantistoj, fervojmodelistoj, brîĝoludantoj, kune kun ni kiel kunliga elemento, tiuj aranĝoj ne estus eblaj. Ĉar arto kaj kulturo bezonas komunumon estas necese ne nur pluteni kaj postrestigi tion kio estis jam kreita, sed ankaŭ plu disvolvi kaj malkovri novajn aferojn. Kaj kiel ĉiam ni ne povas forgesi FISAIC-devizon – Unu por ĉiuj kaj ne kontraŭ sin.“

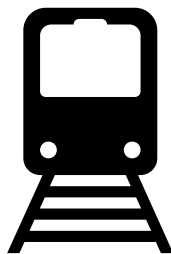
FISAIC estas Internacia Federacio por Fervojista Kultura kaj Libertempa aktivado. La 1-an de Decembro 2016 ĝi subskribis Memorandon pri interkonsento kun *UIC*. *FISAIC* celas vastigi kaj subteni kulturalan aktivadon de fervojistoj de ĉiuj naciecoj en ilia libera tempo, krei kunligojn inter kreiva fervojservistaro de naciaj unuiĝoj kaj asocioj kun celo organizi kulturajn aranĝojn kaj kontribui al disvolvigo de kultura komprenemo kaj aktivado. *FISAIC* estis fondata en Strasburgo en la jaro 1952 kun devizo- „Unu por ĉiuj kaj ne kontraŭ sin“.

Roman Štěrba, *UIC* novaĵoj 12.10.2023, fotoj: *FISAIC*

Normigo – ne je ĉiu ajn prezo

Momente en Norvegio oni diskutas, ĉu aĉeti normigitajn motorvagonkombinaĵojn aŭ ne. En ĉiuj aliaj landoj ankaŭ, se ne ĝuste nun. Ĉiu decido havas sian prezon. El *NJT* ni ĉerpis de debatartikolo de norvega Sven Skartsæterhagen (*SvSk*).

Iam fervojoj estis ŝtataj. Ĉiuj, ĉu malgrandaj aŭ grandaj landoj, konstruis mem relveturilojn kaj aliajn teknikajn instalaĵojn kaj ekipaĵojn. Nun pli kaj



pli oni uzas normigitajn veturilojn, sed la demando estas, ĉu la avantaĝoj respondas je la kostoj, kaj ĉu entute estas bona ideo.

Nun ne plu estas tiom da ŝtataj fervojoj, kaj la diversaj fervojaj entreprenoj elektas diversajn solvojn. *SvSk* havas malantaŭ si longan karieron ĉe la norvegaj ŝtataj fervojoj *NSB* kaj poste ĉe la infrastruktur-entrepreno *Jernbaneverket* kaj ĉe la norvega ŝtata instanco *Jernbanedirektoratet*, kaj kompreneble lia elirpunkto estas la norvegaj okazaĵoj kaj kondiĉoj.

Multaj fervojoj/entreprenoj aĉetas normigitajn motorvagonkombinaĵojn por loka trafiko, regiona trafiko, internacia trafiko kaj noktaj trajnoj (se la landoj estas sufiĉe grandaj por nokttrajna trafiko). Tio ja kostas malpli ol mem konstrui, sed en multaj lokoj oni devas tamen „tajlorigi” la materialon normigan, kaj tio kostas.

Cetere ne sufiĉas, ke la trajnoj estas normigitaj, ĉar ekzistas ankaŭ sekurigaj sistemoj, signalsistemoj ktp., kaj se oni ne laboras pri tio kaj ne normigas tion, la avantaĝo pri la veturiloj sole ne donas multon. *SvSk* donas ekzemplon pri dormvagonoj en Svedio. Oni bezonas novajn. Svedio elektas aĉeti anstataŭ trajnunuojn lokomotivojn, dormvagonojn kaj kuŝvagonojn. Cetere oni volas normigi relveturilaron, kiu povas veturi en la tuta eŭropa kontinento KAJ samtempe havu izoladon por - 40 °C por la trafiko en norda Svedio.

Tio postulas multekostan laboron. Rilate al izolado la kupeoj iĝos malpli grandaj ol la „normigitaj”, kaj estos loko en ĉiu kupeo por nur du personoj ... loko por bagaĝo estos problemo. Certe tio plialtigos la prezojn por la pasaĝeroj, kaj verŝajne malpli multaj vojaĝos.

Jen la diskuto pri ŝtataj subvencioj por vivteni la trafikon ekas!

JUN & LN Fonto: *NJT* 3/2023

NZ fervojo Auckland

Pli bona fervojo por *Auckland*.

Progresas la kompletigo de plejparte cirkla subtera fervojo sub la centro de *Auckland*, la plej granda urbo de Nov-Zelando. La trak-instalado ekis en 2022 per uzo de betonbloka trako kaj devos veni al fino en la jaro 2024. Tiu vojo havos du tunelojn kun suma longo de 3,45 km. La antaŭa finstacio troviĝis ĉe la komenco de la ĉefa butikuma

strato en *Auckland*. Ĝis nun ĝi nomiĝis *Britomart*. La nomo ŝanĝiĝis al la maoria nomo *Waitemata* („wai” signifas „akvo”), kiu estas la nomo de



Fina kompletigo de trakbazo

la apuda haveno de *Auckland*. La nova linio havos du novajn staciojn, ambaŭ kun maoriaj nomoj: *Te Waihorotiu* kaj *Karanga-a-Hape*. Ekzistanta stacio *Mount Eden* fariĝas *Maungawhau*. Kiam ĝi estos preta, la linio kapablos transporti 54.000 pasaĝerojn hore.

Auckland havas ĉ. 1,6 milionojn da loĝantoj en lando kun entute ĉ. kvin milionoj. Kiel kutime, la fina kosto de la konstruado signife altiĝis kompare kun la plano – interalie pro la noka influo de koronavirusa malsano.

Stefan MacGill ILEI> Partneroj>IFEFF

La estonteco de fervojo en Ĉinio

„Dum la lastaj jardekoj, ĉina fervoja reto ne nur multobliĝis, sed ankaŭ trajnvojaĝoj inter ĉinaj urboj fariĝis pli komfortaj kaj rapidaj. Ankaŭ enurbaj vojaĝoj fariĝis pli konvenaj rezulte de la rapida kresko de metroo en ĉinaj urbegoj.”

La supra teksto enkondukas interesan artikolon pri disvolvigo de fervoj-transporto en Ĉinio. La aŭtoro konstatas, ke malgraŭ rapida konstruado de grandrapida fervoja reto, metroo en multaj grandurboj kaj kresko de novaj trajnstacioj kaj kunligoj kun flughavenoj, ne sufiĉos en estonteco por solvi kreskantajn postulojn rilate pasaĝer- kaj vartransporton.

Pro tio teknike altevoluigintaj ĉinaj firmaoj serĉas novajn procedojn kaj metodojn, kiamaniere pligrandigi nombron de transportitaj pasaĝeroj dum certa tempo. Ekzemple ili studas eblojn de sendependaj



Moderna trajnsimulilo.

vagonoj, kiuj povas dumvoje disiĝi de vagonaro kaj ŝanĝi direkton kaj aliloke seninterrompe kuniĝi kun aliaj.

Alia temo estas streboj evoluigi kajutojn facile apartigeblajn de vagono kaj tiamaniere laŭbezone rapide ŝanĝi nombron da seĝoj, litoj ktp.

Detale vi povas legi en:

http://esperanto.china.org.cn/2023-08/11/content_100831570.htm

Ladislav Kovář. Laŭ artikolo de Rafael Henrique Zerbetto en Esperanto.CHINA.ORG.CN, 11.08.2023, foto: aŭtoro de artikolo

Nokta trajno Berlino-Bruselo

Kompanio *European Sleeper* (www.europeansleeper.eu) komencis noktan pasaĝertransporton unuan fojon post la jaro 2008 inter Bruselo kaj Berlino.



La inaŭgura trajno ekveturis el berlina fervojstacio *Gesundbrunnen* la 25-an de Majo 2023, ĉar konstrulaboroj ne permesis uzi la ĉefan stacion. La trajno konsistis el 11 vagonoj luprenitaj de kompanioj *TRI*, *GfE* kaj *Euro*

Express, inkluzive de du estintajn litvagonojn *CIWL* tipo *P* kaj ok kuŝvagonojn. La trajnon trakciis lokomotivo *Lineas Class 186 Traxx*, kiuj apartenas al luiga kompanio *Railpool*.

Trajnkonektoj kiuj direktas al okcidento ekveturas el Berlino dimanĉe, marde kaj ĵaŭde, dum male konektoj el *Brusel Midi* forveturas lunde, merkrede kaj vendrede.

Prezoj varias de 69 eŭroj por sidloko ĝis 99 eŭroj por kuŝseĝo, 159 eŭroj por loko kun lito kaj 199 eŭroj por unulita kupeo. Matenmanĝo estas kalkulita en prezo por vojaĝantoj en kuŝ- kaj litvagono.

Kunfondinto de la kompanio Chris Engelsman diris al *Railway Gazette International*, ke la unua trajno en direkto al okcidento estis okupita 65 procente kaj la trajno reen al oriento estis plena.

La nederlanda kompanio *European Sleeper* estis fondata en la jaro 2021 kaj ĝia servo funkcias sur komerca bazo sen kontrakto pri publikaj servoj.

La kompanio *AllRail*, kiu kunigas novajn pasaĝertransportistojn en la transportmerkato danke perceptis anoncon de la belga registara vic-prezidanto Georges Gilkinet, ke Belgio aprobis leĝon laŭ kiu noktatrajnaj transportistoj dum venontaj du jaroj ne pagos nek frajtojn por aliro al fervojlinio nek elspezojn por energio.

La kompanio *European Sleeper* menciis, ke la servo estas taŭga ne nur por urboj laŭ la itinero, sed ankaŭ proponas eblecojn de konektoj kun trajnoj al/el Londono, Parizo kaj Varsovio.

En printempo 2024 la itinero povus esti etendita el Berlino al Dresdeno kaj Prago kaj estos plivastigita por dumtaga trafiko, kiam estos je dispono sufiĉa nombro da relveturiloj.

Ladislav Kovář, laŭ artikolo kun bildo „*European Sleeper begins operations with Berlin-Brussels night train*”, *Railway Gazette International*, 31.5.2023

Fervojrilata muziko



Verŝajne ni ĉiuj scias pri multaj fervojrilataj muzikpecoj kaj laŭ mia opinio tiu flanko de la „fervoja kulturo” estas grava.

De unu el miaj fervoj-amikoj mi ricevis la plimulto de la melodioj/kantoj estas en angla lingvo (multaj venas de Usono). Mi scias, ke kelkaj opinias, ke angla en ĉia senco estas LA malamiko, sed oni devas konstati, ke la konstruo de fervojo en Usono kreis informon, ke en „lia” loka radio (*Sachsen-Anhalt*, Germanio) oni la 3-an de Aŭgusto nunjare havis trihoran programon kun NUR fervojrilata muziko.

La specialan fervoj-muzik-kulturon, kiun la tiutempaj kaj nunaj artistoj interpretas.

Kiel la lastaj en la listo mi kunmetis esperantlingvan ekzemplon kaj danan ekzemplon.

Tute dekstre en la tabelo vi trovas la ligilojn al *Youtube*.

Bonan plezuron kaj dankon al mia amiko Reinhard.

Titolo	Artisto	Ligilo
Blue train (of the heartbreak line)	Jon Loudermilk	https://www.youtube.com/watch?v=z-YoKbjgcgQ
Mystery train	Elvis Presley	https://www.youtube.com/watch?v=njw2oB8oRTs
Downbround train	Chuck Berry	https://www.youtube.com/watch?v=wZTonKSWc7w
This train	Sister Rosetta Tharpe	https://www.youtube.com/watch?v=jOrhigt-Qc
Casey Jones	Johny Cash	https://www.youtube.com/watch?v=T_XUV3HJajQ
500 miles away from home	Peter, Paul & Mary	https://www.youtube.com/watch?v=HBhoJDC_200
All abroad	Muddy Waters	https://www.youtube.com/watch?v=Kr-Rt2whjRI
When the train comes back	Chicken Shack	https://www.youtube.com/watch?v=51yWnDOryQo
Train to an island	Topas	https://www.youtube.com/watch?v=B90TwYwcwAI
Crazy train	Ozzy Osbourne	https://www.youtube.com/watch?v=tMDFv5m18Pw
Wie ein Pfeil	Puhdys	https://www.youtube.com/watch?v=AcVXFHQ8ptg
Hear my train a comin'	Jimi Hendrix	https://www.youtube.com/watch?v=Vrs0XgnXsXk
Catch that train	John Mayall	https://www.youtube.com/watch?v=ORDwfpjbiwU
Silver train	The Rolling Stones	https://www.youtube.com/watch?v=iOUetwr3h04
Trans Europa Express	Kratftwerk	https://www.youtube.com/watch?v=XMVokT5e0zs
Train song	Smokie	https://www.youtube.com/watch?v=4zHNvnQkn6Y
Casey Jones	Grateful Dead	https://www.youtube.com/watch?v=d160GSGtPxY
Night train	Steve Winwood	https://www.youtube.com/watch?v=kpXG23PlvF4
Midnight train to Georgia	Gladys Night & The Pips	https://www.youtube.com/watch?v=A0F9lh8TiSM
Kleine Eisenbahnballade	Maryla Rodowiz	https://www.youtube.com/watch?v=bXrC1WuXuSA
Locomotive breath	Jethro Tull	https://www.youtube.com/watch?v=i19d1QnstsA
Stop that train	Bob Marley & The Wailers	https://www.youtube.com/watch?v=Jp_HijVrpX0
Reichsbahn blues	Stefan Diestelmann	https://www.youtube.com/watch?v=ShSg-BccBu4
Peace train	Cat Stevens	https://www.youtube.com/watch?v=Sdq4T3iRV80
Lokomotivo, rulu nun!	Kajto	https://www.youtube.com/watch?v=2MpBVbFEI4U&list=OLAK5uy_lpl-F1iNh0B31avnL1NQDPew2FyzQy42g
Kopenhaga fervoj-vapor-galopo	H. C. Lumbye (komponisto, 1847)	https://www.youtube.com/watch?v=KeyFWvdSonk

La fervoj-galopo estas verkita en la jaro 1847 por la inaŭguro de la fervojo inter *Roskilde* kaj Kopenhago.

Jan U. Niemann

Esperanto super abismo



Tio ne estas pesimisma antaŭvido pri Esperanto, sed reala sperto de miaj geamikoj dum internacia renkontiĝo, kiu okazis la 5-an de Aŭgusto 2023 en urbo *Hranice* (Ĉeĥio) kaj ĉirkaŭaĵo. La renkontiĝon organizis ĈeFEA kaj amikoj de Esperanto en *Hranice*. Ĉefa celo de la renkontiĝo estis „Abismo de Hranice” (oni taksas ĝin kiel la plej profundan abismon en la mondo, sed ankoraŭ ne estis atingita ĝia fundo), kiu troviĝas en ĉirkaŭaĵo de *Hranice*

proksime de fervojstacio *Teplice nad Bečvou* (fama banloko). En ĝia stacidomo funkcias informcentro kaj muzeo dediĉita al la abismo. Tie eblas sperti (kun helpo de 3-dimensiaj okulvitroj) kiel aspektas la abismo, se vi estus ene – tre miriga sperto. Same interesa estis la filmo pri laboro de speleologoj dum esplorado de la abismo. Post mallonga promeno partoprenantoj atingis la abismon mem, kie ili estis konsternitaj de la loko. Post fotado de kelkaj kuraĝuloj ĉiuj revenis per agrabla promeno al urbo *Hranice*, kie daŭris la renkontiĝo per tagmanĝo en restoracio „*U Kramplů*”. Tie jam atendis la dua grupo de partoprenantoj, kiuj ne kuraĝis tiel multe promeni. Post bona manĝo kaj bongusta biero sekvis vigla babilado de la tuta grupo (entute 22 personojn, inkluzive kun geedzoj Peyrouty el Francio) kun kvizo pri urbo *Hranice* kaj ĝia ĉirkaŭaĵo.

Hubert Peyrouty, Ladislav Hakl

Forumo de asocioj en Parizo

Dimanĉon la 10-an de Septembro.

Proksime de la trajnstacio "*Gare de l'Est*", en la 10-a arondismento de Parizo, Denise, Christian kaj Hubert, membroj de FFEA, Franca Fervojista Esperanto-Asocio, prezentis la asocion kaj Esperanton, kadre de "Forumo de asocioj".



Estis sufiĉe multe da vizitantoj, kiuj ricevis informojn ĉe la budo. Plejmulto el ili jam sciis tion, kio estas Esperanto, sed neniam ĝin lernis. Tamen du personoj diris, ke ili deziras nun lerni. Ili do estis invititaj al la kurso proponita de Denise ekde la 3-a de Oktobro en la FFEA-sidejo, ĉe la trajnstacio "*Gare de l'Est*".

Ankaŭ notindas, ke responsulo de biblioteko en najbara arondismento proponis, ke FFEA prezentu Esperanton en lia biblioteko la 30-an de Marto 2024 dum okazaĵo nomita "Festo de la lingvoj". Resume, la tago estis kontaktriĉa kaj ankaŭ agrabla... malgraŭ temperaturo preskaŭ 30-grada!

Laurent Vignaud

Seminario en Grekio

En tagoj de la 14-a ĝis 17-a de Septembro 2023 okazis en *Leptokaria* (Grekio) en ripozloko *ORION*, kiu apartenas al OSŽ (Sindikata Asocio de Fervojistoj), seminario de FISAIC kaj ĈeFEA-membroj komune kun FISAIC-sekcio de vidartoj. La aranĝon partoprenis 17 esperantistojn kaj 7 membrojn de la partnera grupo.





Dum la seminario okazis kurso de Esperanto, kiun gvidis inĝ. Jaroslav Pokorný kun helpo de inĝ. Viktor Dvořák. Partoprenantoj ricevis broŝuron „Esperanton vi havas en poŝto“ kun simpla trarigardo de E-gramatiko. La kurso vekis intereson inter la partoprenantoj.

Dum restado estis ankaŭ preparita testo en Esperanto kaj ĉeĥa lingvo, en kiu partoprenantoj

respondis 10 demandojn pri diversaj temoj. La plej altan eblan nombron de poentoj ricevis en ambaŭ partoj Dagmar Potišková el ĈeFEA. Al la lasta IFEF-kongreso revenis en sia prelego Jan Kukla.

Membro de la grupo vidarto Jaroslav Mokřý dum restado pentris kvin bildojn, kiuj estis solene surloke prezentataj.

Ĉiuj gepartoprenantoj pozitive taksis la seminarion. S-ino Abelovská prizorgis ĝian glatan fluon kaj fine dankis al OSŽ-centralo por eblo aranĝi la eventon.

Anna Abelovská

Mistero de Zanetti-trajno.

(Kredu – ne kredu!)

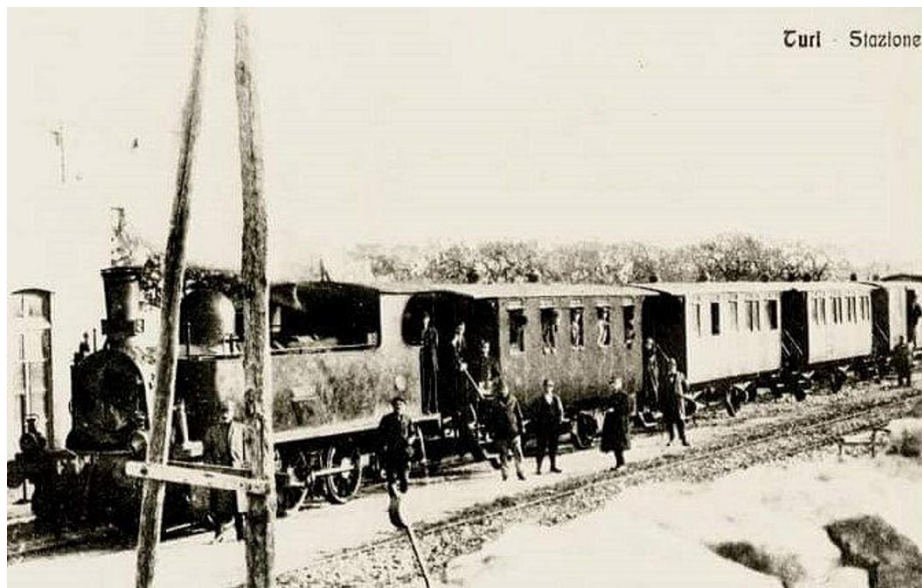
Legendo asertas, ke la trajno enveturis tunelon, poste ĝi malaperis.

Al la dato 14-a de Junio (en aliaj fontoj 14-a de Julio) estas ligita mistera legendo, kiun volonte solvas misteruloj. En tiu tago en la jaro 1911 oni rakontas, ke ekskursaj trajnoj kun pli ol cent vojaĝantoj enveturis tunelon inter italaj regionoj *Lombardio* kaj *Emilia-Romagna* kaj neniam elveturis.

Ĝiaj pasaĝeroj kaj la trajno mem estis poste laŭdire videbla sur diversaj lokoj en la mondo, kvazaŭ ili vojaĝus trans spaco kaj tempo. Kie ĉi tiu rakonto aperis?

Priskribon pri mistera malapero de la trajno estas eble trovi en diverslingvaj retejoj.

Detale ĝi estas angle priskribita en retotaglibro *e-borghi* en la teksto nomigita „Mistero de *Zanetti*-trajno“, kiu malaperis en la jaro 1911 kaj plu vojaĝas en spaco kaj tempo. La teksto aperis pasintjare la 27-an de Majo.



Itala trajno en la jaro 1911. *Wikimedia Commons*, Francescocap96

La trajnon absorbis nebulo en tunelo.

La 14-an de Junio 1911 (aŭ 14-an de Julio) ekveturis el Romo al Milano tute nova ekskurso-trajno de itala fervojkompanio *Zanetti*, kiu volis ĝin propagandigi en kolosa reklamveturo tra famaj italaj regionoj *Lazio*, *Umbrio*, *Toskanio*, *Emilia-Romagna* kaj *Lombardio*. En la trajno estis tri luksaj vagonoj trakciataj per vaporlokomotivo. Okaze de la unua veturo la kompanio ofertis vojaĝon al centoj da vojaĝantoj el pli alta societo kaj al kelkaj familioj de dungitoj. Ĉiujn prizorgis ses-membra servistaro. Dumvoje inter *Emilia-Romagna* kaj *Lombardio* la nova trajno traveturis ankaŭ novan preskaŭ unu kilometron longan tunelon, kiu estis tiutempe taksita kiel la plej longa tunelo, kiu estis trafosita tra iu ajn monto.

Ĉio iris glate, la veturo progresis pli ol kontentige kaj post kelkaj horoj la trajno atingis tunelon. Ĉe ĝia enir- kaj elirportalo amasiĝis grupo da

spektantoj, kiuj sopiris rigardi traveturon de la trajno tra ĉi tiu atentinda tunelo (tra kiu jam antaŭe traveturis aliaj trajnoj). La trajno proksimiĝis kun ĝojkrio de ĉiuj ĉeestantoj kaj enveturis tenebron de la monto ... kaj ĝi neniam reaperis. La grupo, kiu atendis ĝin ĉe elirportalo ne vidis ĝin elveturi.

Tiel priskribas la okazaĵon pasintjare blogisto *e-borghi*.

La atendanta publiko laŭdire finfine vokis policon, ĉar ili supozis, ke verŝajne okazis akcidento interne en la monto. Policianoj komencis trarigardon de la tunelo. Ili trovis nenion krom du vojaĝantoj en tre grava ŝoko, kiuj elparolis, ke antaŭ eniro en tunelon kovris tutan trajnon blanka nebulo kiu tiel timigis ilin, ke antaŭ ol ilia vagono envenis en malhelon ili elsaltis el la trajno (tion ebligis al ili hazardo, ke ili staris sur malantaŭa platformo de lasta vagono, kie ili fumis).

La trajnon oni neniam trovis. La fervojkompanio kaŭze de antaŭtimo de pliaj akcidentoj fermis liniosekcion kun la tunelo kaj tutan aferon definitive finigis bombado dum la dua mondmilito pro kiu estis la tunelo detruita.

Skeptikuloj klarigas malaperon de la trajno simple: neniu trajno neniam ekveturis el neniu stacio. Ĝia historieto estas rezulto de persista laboro de verkisto Nikolaj Ĉerkasin kaj kelkaj liaj posteuloj kiuj sukcesis dum kelkaj jaroj konvinki homojn en kredo, ke la trajno ekzistis kaj ke ĝi kun vojaĝantoj fakte malaperis.

Ladislav Kovář, laŭ artikolo de Jaroslav Krupka, Julio 2023, retejo *Deník.cz*, mallongigita.

Anstataŭ tri horoj 40 minutoj

Grandrapida trajno *Whoosh* jam veturas

En Indonezio estis malfermita unua grandrapida fervojlinio en sudorienta Azio. Trajno kun nomo *Whoosh* mallongigis veturon el *Jakarta* al *Bandung* (la kvara plej homplena urbo en Indonezio) el antaŭaj tri horoj al 40 minutoj. Ĝi veturas per rapideco ĝis 350 km/h. Definitiva prezo de la projekto atingis 7,3 miliardojn da dolaroj.

La fervojliniojn konstruis kaj financis de la jaro 2016 indonezia-ĉina konzorcio de firmaoj *Kereta Cepat Indonesia China*. La projekto devus esti preta jam antaŭ kvar jaroj, sed ĝi ofte renkontis problemojn kun

parcelproprio, rezisto de naturprotektantoj kaj pandemio de koronvira malsano.

La kompanio du semajnojn antaŭ oficiala inaŭguro de fervojo ofertis liberajn veturojn por publiko, kiuj estis disponeblaj ĝis la mezo de Oktobro.



La trajno *Whoosh*.

Inter unuaj pasaĝeroj dum inaŭgura malfermo estis prezidento Joko Widodo.

La ĉina-indonezia konzorcio dum konkurso venkis Japanion, kies registaro ofertis tegmentigon de la linio.

Komence estis intenco, ke la projekto ekestos surbaze de kontrakto inter firmaoj sen registara financado kaj garantio. Malgraŭ tio en la jaro 2021 post kreskantaj elspezoj la prezidento rompis promeson, ke indonezia registaro ne investos publikan monon.

Aperas ankaŭ plendoj, ke haltejoj sur fervojlinio troviĝas tro malproksime de urbocentroj kiujn la trajno traveturas.

Nomo de la trajno *Whoosh* en indonezia lingvo estas mallongigo de „tempoŝparema, optimuma kaj fidinda sistemo“.

Ladislav Kovář, laŭ artikolo kaj foto en retejo *iDNES.cz*, 25.10.2023, aŭtoroj *iDNES.cz*, ČTK

Enhavo 2023

IF 2023.1

VERDEN-projekto progresas	4
Novaĵoj pri la IFEF-kongreso 2023	5
Ekskursoj dum la 74-a IFK	7
Valonio atendas vin	9
Fervoja stacidomo en Antverpeno	10
La 70-a datreveno de FISAIC	11
La plej longa trajno en la mondo	13
<i>SJ-Euronight</i> – nova vino en malnovaj boteloj	13
Repliko al Taylor Hammerschmied	16
Nova TGV venis en Ĉeĥion	17
Rememoro al <i>Innotrans</i> 2022	18
Ana Medić (* 14.02.1925 - † 05.12.2022)	19
Honorigitaj membroj de IFEF	20

IF 2023.2

Raporto de IFEF-ĉefkomitatano por la jaro 2022	24
Tagordo de la ĝenerala asembleo	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 volis, ke homoj sciu pri aliaj homoj	32
<i>Semmering</i> -fervojo	33
ĈD <i>Cargo</i> solvas krizon de energiindustrio	36
Ukrainia fervojo kreis „ <i>Rail Force One</i> ”	36
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

IF 2023.3

Jarraporto de la sekretario pri la jaro 2022	44
La 4-a kunveno de VERDEN-projekto	48
Eŭropaj fervojoj – jam trian fojon en <i>Pardubice</i>	50
Resumoj de fakaj prelegoj dum la IFK 2023	51

Kiajn riskojn de kibernetikaj atakoj alfrontas fervojo?	54
<i>Stadler</i> provas sian unuan hidrogenan trajnon	58
Kvĉtuŝe Kafková (07.08.1923 – 10.3.2023)	59
Informo de la redaktoro	60

IF 2023.4

Salutvortoj por la 74-a IEF-kongreso, Antverpeno, Belgio	64
Resuma jarraporto de la landaj asocioj de IFEF pri la jaro 2022	66
Kia estis la 74-a?	70
<i>Europaspåret</i> -nova tunelo inter Svedio kaj Danio?	74
Studentoj kaj esperantistoj komune en <i>Olomouc</i>	76
Porfervoja okazaĵo en <i>Umeå</i> 2023-04-29	77
Kion povas alporti Esperanto?	78

IF 2023.5

Universala Kongreso en Torino	84
Venonta IFEF-kongreso 2024	88
Svislando?	88
Rajtoj de pasaĝeroj en fervojtrafiko	95
Estonio – <i>Turba-Haapsalu-Rohoküla</i>	97
Karaj iĉoj kaj sinjaŭlinoj	99
Informoj pri proksimaj foiroj	100

IF 2023.6

D-ro Imre Ferenczy, 25.07.1932 – 01.09.2023	104
Eŭropa Kongreso de Esperanto kaj 75-a IFK	105
Kiel ni vojaĝis al Antverpeno – profilo de vojaĝanto	106
Ĝenerala asembleo de FISAIC okazis en <i>Aarhus</i> , Danio	107
Normigo – ne je ĉiu ajn prezo	108
NZ fervojo <i>Auckland</i>	109
La estonteco de fervojo en Ĉinio	110
Nokta trajno Berlino-Bruselo	111
Fervojrilata muziko	112
Esperanto super abismo	114
Forumo de asocioj en Parizo	115
Seminario en Grekio	115
Mistero de <i>Zanetti</i> -trajno	116
Anstataŭ tri horoj 40 minutoj	118