

# Internacia Fervojisto

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



ISSN 1397-4270

## 2024.5

La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn

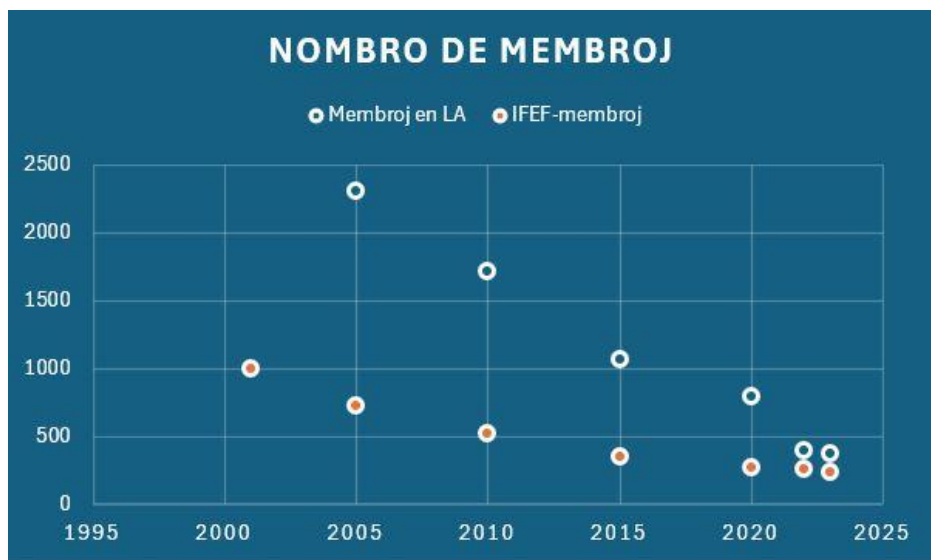


## UK Movada Foiro Aruŝo

## Estimataj gelegantoj

En la nuna numero de la Internacia Fervojisto vi povas trovi artikolojn pri diversaj temoj. Por mi estis tre agrable elekti el multaj tekstoj, kiujn mi ricevis kaj ankoraŭ restis iuj por la lasta ĉijara numero.

Certe la plej interesa estas kontribuo pri impresoj el la 109-a UK en Aruŝo. Se vi preferas informojn pri agado de IFEF-landaj asocioj, vi povas konatiĝi kun detala raporto de la sekretario komence de la revuo. En kelkaj partoj tio ne estas agrabla legado – mi celas la membrostaton de IFEF – vidu:



La kaŭzo de ĉi tiu tendenco estas ĝenerale konata – ĉefe influis socio-politikaj ŝanĝoj en fervojfako. Laŭ mia opinio tiu forta malprogresivo dependas ankaŭ de politikaj ŝanĝoj en iama socialisma bloko – Esperanto en tiuj landoj jam ne estas eskapo el limigita medio. Tamen, se vi rimarkas kurbecon de la evoluo en la lastaj dek jaroj ĝi ŝajnas iomete pozitiva – eble ni proksimiĝas al daŭripova stato. Ĉu?

## Enhavo:

|                                                                               |     |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Jean Bosco Malanda Lutete (10.10.1970 – 26.07.2024) .....                     | 88  |
| Resuma raporto de la landaj asocioj de IFEF pri la jaro 2023 .....            | 88  |
| Skize pri la 109-a UK en Aruŝo, Tanzanio (03. – 10.08.2024) .....             | 92  |
| Handikapitaj vojaĝantoj en fervojtrafiko .....                                | 96  |
| Du mendoj de lokomotivoj por Nov-Zelando .....                                | 97  |
| Transportpolitiko de la estonteco en Nordio .....                             | 97  |
| La plej malnova funkcia lokomotivo en Slovakio solenas .....                  | 100 |
| EU subtenas transportfakon .....                                              | 104 |
| Ciferecaj aŭtomataj kupliloj – jes aŭ ne? .....                               | 105 |
| Loĝi preskaŭ sur reloj .....                                                  | 106 |
| La 2-a Teplica Esperanto-Renkontiĝo .....                                     | 107 |
| Kunvenoj de Landaj Asocioj .....                                              | 108 |
| Amuza anguleto .....                                                          | 108 |
| Titolpaĝo: IFEF-partoprenantoj kun UEA-estrarano pri Afriko Jérémie Sabiyumva |     |

### 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>

## **Jean Bosco Malanda Lutete (10.10.1970 – 26.07.2024)**

Forpasis nia Individua Membro el DR Kongo. Ripozu en paco.

IFEF esprimas sinceran kondolencon al lia familio.

Laŭ revuo de UMEA n-ro 20, Aŭgusto 2024

## **Resuma jarraporto de la landaj asocioj de IFEF pri la jaro 2023**

La landaj asocioj de IFEF, surbaze de la dissendita demandilo, preparis siajn jarraportojn pri la jaro 2023.

En la jarfino de 2023 ekzistis 12 landaj asocioj de IFEF, jene: Aŭstrio, Belgio, Bulgario, Ĉeĥio, Francio, Germanio, Hispanio, Hungario, Italio, Kroatio, Pollando kaj Rumanio. IFEF havas individuajn membrojn en 10 landoj: Danio, D.R.Kongo, Israelo, Kubo, Nederlando, Norvegio, Slovakio, Svedio, Svisio kaj Tanzanio.



### **1. La landaj asocioj**

La landaj asocioj raportas pri 368 asociaj membroj (inkluzive 10 individuaj membroj) + 1 honora membro. Tio estas kun 19 membroj malpli ol en la antaŭa jaro.

Se ni ekzamenas la lastajn jardekojn la tendencon de la malkresko de la membro-nombro de fervojistaj esperantistoj, ni povas konstati ke en ĉiu jaro grave malkreskis tiu nombro. La membronombro en 2005 estis 2310, en la jaro 2010 estis 1710, en la jaro 2015 estis 1069, en la jaro 2020 estis 790.

Laŭ la jarraportoj 11 landoj havas inter 10 kaj 50 membrojn, 1 lando havas inter 51 kaj 100 membrojn. Inter ili ni povis konstati ke 26 estas aktivaj fervojistoj, 154 emeritaj fervojistoj, 6 iamaj fervojistoj, 182 nefervojistoj. Ĉeĥio, Germanio kaj Pollando raportas pri 6 junaj membroj (ĝis 30-jaraĝo). En kelkaj landoj estas E-klubo en diversaj urboj, sume 13.

Laŭ la kotizoj IFEF nombras en 2023 (inkluzive 10 individuaj membroj) +1 honora membro, 231 membrojn, kio estas kun 25 membroj malpli ol en la antaŭa jaro.

Se ni komparas dum la pasintaj jardekoj la membro-nombron de IFEF laŭ la pagitaj kotizoj, la rezulto montras konstantan malkreskon. En 2001 la membronombro de IFEF estis 992, en 2005 estis 718, en 2010 estis 515, en 2015 estis 346, en 2020 estis 270.

En multaj landoj la pagitaj IFEF-membrokotizoj estas malpli ol la enlandaj membroj.

## **2. Organizado de jarkunvenoj kaj aliaj renkontiĝoj**

En tri landoj ne okazis jarkunveno en la jaro 2023, naŭ l.a. kunvenis fizike aŭ rete. Entute 173 partoprenantoj ĉeestis dum la jarkunvenoj. En kelkaj jarkunvenoj okazis fakprelegoj, ekskursoj aŭ distraj programoj. Kvar l.a. organizis renkontiĝojn, kunlabore kun lokaj asocioj.

## **3. Faka agado**

8 landaj asocioj (Bulgario, Ĉeĥio, Francio, Germanio, Italio, Kroatio, Pollando, Rumanio) raportas pri la agado en la terminara laboro kaj pri faka aktiveco, pri verkado kaj traduko de fakaj tekstoj kaj materialoj, pri ili interesiĝas 12 personoj.

Fake aplika sekcio dum la jaro 2023 preparis la 32-an numeron de Fervojfakaj kajeroj kun 6 artikoloj de 7 aŭtoroj el 6 landoj. Dum la 74-a IFK en Antverpeno okazis krom la du ĉefaj prelegoj ankaŭ 8 fakaj prelegoj kaj faka ekskurso en ĉefa stacidomo kaj antverpena haveno.

Niaj membroj partoprenis la 108-an UK-on en Torino, kie ili prezentis IFEF-n kaj nian agadon.

En Septembro 2023 okazis Nacia tago de fervojo en *Bohumín* (CZ). Membroj de ĈeFEA prezentis IFEF-on, ĈeFEA-on kaj Esperanton.

Finiĝis la projekto VERDEN. Ekestis interalie broŝuro kun rezultoj de enketilo pri la fervojtransporto kaj daŭripoveco en kelkaj eŭropaj landoj (LA) kaj Barato, kolekto de „bonaj ekzemploj“, konsiloj por ŝpari emisiojn el transportado, informoj pri vojaĝado trajne kun biciklo kaj ankaŭ por organizado de daŭripovaj renkontiĝoj.

## **4. Instruado**

Ses landaj asocioj raportas pri la organizado de 7 Esperanto-kursoj, plue seminarioj kaj staĝoj, konversaciaj aŭ korespondaj (ankaŭ rete); ne okazis en Aŭstrio, Belgio, Bulgario, Hispanio, Hungario kaj Kroatio. Entute partoprenis 49 kursanoj, el kiuj 13 fervojistoj.

La lingvokursoj estis memstaraj en tri landoj, kaj tri landoj aranĝis ilin komune kun la landa aŭ loka Esperanto-asocio aŭ aliaj Esperanto-organizoj.

## **5. Informado en la plej vasta senco**

La fervojistaj esperantistoj en 2 landoj (Ĉeĥio, Francio) aranĝis ekspoziciojn, dum pluraj okazoj. En 3 landoj oni plenumis kromajn aktivecojn (flugfolioj, afiŝoj, retpaĝoj, ktp).

Du landaj asocioj en propra medio informis la publikon pri Esperanto-eventoj, movadaj aktualaĵoj pere de fervojistaj gazetoj kaj aliaj fakaj kaj publikaj regionaj ĵurnaloj, aŭ rete.

Du landaj asocioj (Ĉeĥio, Kroatio) raportas pri faritaj prelegoj ekster la E-movado, pri fakprelegoj kaj fak-artikoloj.

Preskaŭ ĉiu landa asocio kolektas materialon por arkivado kaj historio.

## **6. Landaj organoj**

En la jaro 2023 kvar landaj asocioj eldonis propran organon. En Francio, Germanio kaj Hungario aperis 4-foje; en Italio 3-foje. Hispanio havas fervojistan angulon en “Gazeto Andaluzio” kiu aperas 4 fojojn; entute 19 bultenoj. La nombro de la jara paĝaro estis 344, laŭlande ĝi varias inter 24 kaj 88 paĝoj en formato A5 aŭ A4. Unu lando (Hungario) eldonis ĝin pure en Esperanto, la aliaj dulingve kaj ĉiuj sendas ĝin ĉu rete, ĉu papere. Sep landoj havis spacon en aliaj organoj, kiam venis okazo.

## **7. Financo**

En preskaŭ ĉiuj landoj nur la enpagitaj jarkotizoj provizas la asocian kason, kelkaj ricevas malgrandajn subvenciojn, tamen nur per la redukto de la elspezoj povis ekvilibri la financon staton. Sed la situacio estis sufiĉe bona aŭ kontentiga, ili havis modestan ekvilibron.

## **8. Interrilatoj kun instancoj kaj aŭtoritatoj**

Kvin landoj raportas pri interrilatoj kun la fervoja administracio, plejparte neregulaj. El ili unu ricevis senpagan bileton por oficiale vojaĝi al kongresoj. La aliaj tute ne havas rilatojn kun la koncernaj fervojaj administracioj.

Tri landaj asocioj (Belgio, Hispanio kaj Kroatio) ne havis rilaton kun la landa FISAIC-sekcio, sep landaj asocioj (Aŭstrio, Ĉeĥio, Francio, Germanio, Hungario, Italio, Rumanio) ricevis financon subvencion aŭ alian helpon de

la landa FISAIC-sekcio. Du landaj asocioj havas oficon en la FISAIC-organizaĵoj.

Kvin landaj asocioj uzas ejon de la FISAIC-sekcio.

### **9. Interrilatoj kun Esperanto-organizo**

Laŭ la raportoĵoj ĉiuj landaj asocioj havis interrilatojn kun sia landa asocio de UEA.

Ĉiuj asocioj havis bonajn interrilatojn kun aliaj Esperanto-organizaĵoj.

Laŭ la informoj de landaj asocioj entute estas 19 IFEF-fakdelegitoj, sed IFEF celas doni informojn pri fervojo kaj fervojistoj pere de si mem.

### **10. Fina komentario**

La situacio de la fervojista Esperanto-movado estas pli-malpli la sama kiel en la pasinta jaro.

En Aprilo 2023 la estraro estis informita, bedaŭrinde, pri la ĉesigo de la slovena asocio post la forpaso de Jovan Mirkoviĉ. Hungario je la fino de la jaro ĉesigis sian asocian agadon, oni rezignis pri la iama statuso de registrita asocio, la kunsido decidis daŭrigi kiel fervojista rondo kaj aliĝis al IFEF kun 5 membroj.

Bedaŭrinde la majoritato de la membroj de IFEF rigardas pasive la agadon de la Federacio, krom la preteco okaze helpi. Nur kelkaj membroj de la landaj asocioj plenumas diversajn taskojn.

La IFK en Antverpeno bone sukcesis danke al la bona organizado de la belgaj amikoj kaj kolegoj. Ankaŭ la postkongreso en *Charleroi* estis bone organizata fare de Michèle Demeyere, kun vizitoj al diversaj interesaj lokoj en la ĉirkaŭaĵo.

La estraro kunvenis rete ok fojojn, plue okazis kelkaj alitemaj kunvenoj ĉefe kun LKK pro la organizado de la kongreso. IFEF organizis aŭ partoprenis plurajn renkontiĝojn kun sukceso. La novaj komunikrimedoj multe helpis nian federacion, ankaŭ pro tio ni denove subskribis abonon de la reta kunvenejo "Zoom".

Okazis ankaŭ retkunvenoj kun Kosmo pri la Projekto "Erasmus+ Verden". En la jaro 2023 okazis renkontiĝoj pri Verden: en Marto en *Pardubice*, ĉe la universitato, kie okazis fervoja seminario; en Majo en Antverpeno dum la IFEF-kongreso, parto de elspezoj de la kongreso estis subtenataj de la projekto; en Torino, dum la UK.

Laŭ la raportoj de landaj asocioj, ĉiuj sugestas pligrandigi la intereson pri IFEF en la Esperanto-movado. La kunlaborado kun aliaj fakaj asocioj de UEA pere de projektoj, (vidu AMO-seminarioj, Erasmus, EEU en Strasburgo 2024) estas la bona vojo por esti pli bone konata en aliaj medioj, kun la espero ke ĝi alportu en IFEF freŝajn kaj junajn fortojn. Bedaŭrinde ĉiuj substrekas, ke la membraro pli kaj pli maljuniĝas kaj ne venas novuloj. Estus bone por kelkaj, se oni povus renkontiĝi pli ofte rete kun la IFEF-membroj.

Dum la jaro IFEF ĉiam “semas” en pluraj direktoj, kun la espero ke venos novaj aktivuloj.

Tamen ĝenerale la Federacio kaj la estraro bone funkcias kaj por la eksteruloj ĝi aperas agema. Kadre de UEA, IFEF havas gravan rolon kaj ĝi estas respektinda kaj respektata.

*Bologna la 20-an de Aprilo 2024*

**Vito TORNILLO**

## Skize pri la 109-a UK en Aruŝo, Tanzanio (03. - 10.08.2024)

*Karibu Arusha...Bonvenon al Aruŝo!*

*Jambo...Saluton!*

*Kwaheri... Ĝis baldaŭ! Ĝis (la) revido!*

*Asante (sana)... (Multan) dankon!*

*...kaj ege ofte: Pole Pole...Trankvile, malrapide!*

...tio estas kelkaj vortoj kiuj akompanis nin...krom nia „saluton!” ... ĉiam kaj ĉie en la urbo Aruŝo, de komenco ĝis la fino de tiu nekredeble interesa travivaĵo en Tanzanio - la unua UK en Afriko!



En tiu historia Universala Kongreso de Esperanto aliĝis 836 homoj venintaj el 65 landoj, inter kiuj pli ol duono estis afrikanoj inter apenaŭaj komen-cintoj ĝis spertuloj.



La bonveniga kaj entuziasma etoso funkciis sen aparta interkonsento dum la tuta kongresa semajno.

Movada Foiro, kiel kutime prezentis la diversajn asociojn per ĝeneralaj informoj pri la asocia vivo, atingoj, projektoj, distribuo de flugfolioj al la vizitantoj, kiuj tion deziris ricevi. Ni prezentis la broŝuron Verden, disdonis faldfoliojn kun informoj pri IFEF kaj varbis novajn interesitojn pri nia agado (kvankam en Tanzanio la fervojo ne estas la ĉefa vojaĝrimedo).

La programo mem okazis en la granda Korto Hans Bakker per partopreno de centoj da landaj- fakaj asocioj, kulturaj centroj, eldonejoj, edukaj instancoj kaj multaj aliaj. Ĝi sukcese spegulis la vastecon kaj varion de la Esperanto-movado.

En Tanzanio IFEF havas unu individuan membron, John Magessa, kaj en DR Kongo la duan, Jérémie Sabiyumva - UEA-estrarano pri Afriko. Ni forte esperas estonte starigi tie landajn asociojn.

Pro malmultaj IFEF-membroj kiuj partoprenis tiun kongreson, ne povis okazi la kutima fervojista kunveno.

Krom la UEA-oficialuloj salutis la kongreson dum Solena Inaŭguro la urbestro de Aruŝo Maximilian Iranghe, kiu invitis interŝanĝi kaj festi la riĉecon de kultura diverseco kaj konatiĝi kun la tradicioj kaj valoroj de afrikaj popoloj.



La temo de la kongreso "Homo, lingvo kaj medio por pli bona mondo" ebligis per la multnombraj prelegoj kaj atelieroj esplori la profundajn ligojn inter homa interagado kun nia natura medio kaj nia kapablo komuniki kaj kunlabori.



Unu el la plej legataj aruŝaj ĉiusemajnaj gazetoj *The ARUSHA NEWS* aperigis artikolon en la angla lingvo pri la kongreso kaj Esperanto.

Kiel Komitatano A por IFEF mi ĉeestis komitatajn forumojn kaj kunsidojn dum kiuj estis analizata la agado



de UEA kaj oni proponis projektojn por la sekvantaj jaroj.

La Nacia Vesperto kaj aliaj kulturaj momentoj prezentis tipajn afrikajn



kaj regionajn dancojn kaj kantojn akompanatajn de viva muziko.

Unika sperto estis la mergiĝo en la Maasaj-kulturon...per partopreno en



ateliero pri manfaritaĵoj, lerni tradiciajn dancojn kaj kantojn, malkovri iliajn ritojn kaj valorojn...unuverte, dividi aŭtentikajn momentojn kun la Maasaj-komunumo.

Neforgeseblaj estis la ekskursoj dum kiuj ni havis la ŝancon sperti la nepre vizitindajn naturajn parkojn kun ekzotikaj faŭno kaj flaŭro.

Kiel dum ĉiuj esperantistaj aranĝoj, mi konstatis kun ĝojo kaj fiero, ke ankaŭ en tiu ĉi kongreso evidentiĝis, ke Esperanto plene taŭgas al internaciaj konatiĝo kaj interkompreniĝo.

Ĝis revido dum la 110-a Universala Kongreso, kiu okazos en Ĉeĥio, Brno, 19-26.07.2025.

**Rodica TODOR**

## Handikapitaj vojaĝantoj en fervojtrafiko

En enkondukvorto de IF 2024.3 la redaktoro menciis kondiĉojn kaj rajtojn de handikapuloj en fervojtrafiko en Britio. Dank'al tio mi trovis retpaĝaron ([www.orr.gov.uk](http://www.orr.gov.uk)) kun aliaj tre interesaj fakaj informoj. Mi dum longa tempo okupiĝas pri tiu ĉi temo kaj devas konfirmi, ke ankaŭ en Ĉeĥio la situacio de malfacilmoviĝantaj vojaĝantoj en fervoja trafiko pliboniĝis. Kelkaj ekzemploj:



Unu el la plej disvastigitaj basplankaj motorunuoj por regiona transporto en Ĉeĥio.

Ĉeĥaj Fervojoj (ČD) dum la lastaj 10 jaroj grandskale renovigas sian veturilaron kaj por regiona kaj por longdistanca/internacia pasaĝera transporto. En la jaro 2014 ČD ofertis tage 4404 trajnojn taŭgajn por rulseĝuloj (kaj aliaj vojaĝantoj kun limigita movebleco). En la horaro 2024 ofertas ČD tage preskaŭ 6700 tiajn trajnojn, t.e. tri kvaronoj de ĉiuj trajnoj de tiu ĉi trafikisto. Alia situacio estas ĉe „ne-ŝtataj“ fervojtrafikistoj- la kondiĉoj por handikapuloj tre malboniĝis en horarperiodo 2020, kiam privataj trafikistoj (*ARRIVA, RegioJet, LEO Express, Die Länderbahn, GW Train Regio* k.a.) lanĉis pasaĝertrajnojn en kelkaj regionoj de Ĉeĥa Respubliko. Tie, kie antaŭe trafikis ČD kun basplankaj trajnoj (motorvagonoj) aŭ kun vagonoj ekipitaj per levplatformoj, nove trafikis trajnoj kun malnovaj altplankaj vagonoj - 30-40 malnovaj vagonoj, importitaj el eksterlando, ĉefe el Germanio kaj Aŭstrio. Ankaŭ en

interregiona/longdistanca trafiko la situacio estis tiam la sama – ekz. inter la urboj *Pardubice* kaj *Liberec*, *Liberec* kaj *Ústí nad Labem* trafikis 100 % rapidtrajnoj de ČD taŭgaj por rulseĝuloj. Nova trafikisto (ekde 2020) *ARRIVA* trafikis ĝis nun kun malnovaj altplankaj motorvagonaroj el Germanio (serio *BR 628.2*, produkto 1986-1989). En regiona transporto la situacio poste iomete pliboniĝis (depende de la trafikistoj): ekz. kompanioj *AŽD*, *LEO Express*, *Die Länderbahn* trafikigas hodiaŭ 100 % trajnojn (motorvagonojn) basplankajn, *ARRIVA* parte, en kelkaj regionoj ofertas modernajn basplankajn motorvagonojn (*Alstom Coradia LINT*, *Stadler GTW*, *Siemens Desiro*). Ni esperu, ke la situacio en tiu ĉi areo daŭre pliboniĝos.

**Jaroslav MATUŠKA**; fotoilustraĵo – aŭtoro.

## Du mendoj de lokomotivoj por Nov-Zelando



La novzelanda *KiwiRail* anoncas du lokomotivajn mendojn. Ĉi tiu decido sekvas pli fruan mendon el la jaro 2021. La nova mendo celas al la svisa kompanio *Stadler* kaj temas entute pri 33 lokomotivoj, kiuj estos ekipitaj per *ETCS*. Pro tio la nombro de *ETCS*-kapablaj lokomotivoj funkciantaj en la

Norda Insulo de la lando kreskos nun ĝis 19.

Laŭ dua kontrakto, *Stadler* liveros 24 hibridajn bateri-dizelajn rang-lokomotivojn (*BEMU*), por la mallarĝŝpura sistemo (1067mm) kiun la lando adoptis pro la amaso da montoj. La lokomotivoj kapablos esti regataj defore kaj havos aŭtomatan stop-start-sistemon por elŝalti la motoron, kiam ĝi ne estas bezonata. Tio en rangado ofte okazas. La lokomotivo kapablos funkcii en ĉiuj rangĝejoj de la lando.

**Stefan MacGILL**

## Transportpolitiko de la estonteco en Nordio

La 24-an de Januaro 2024 kadre de *Foreningen Norden* (1) okazis perreta eta konferenco pri la trafikevoluo kaj la transportstrategio en la regiono.



fig. 1

Prelegis la direktoro de *STRING Mega-region* (2), la dano Thomas Becker, pri la verda regiono de la Nordio kaj pri la strategioj, kiujn *STRING* rekomendas al la registaroj. La *European Environmental Agency* (3) laboras pri tra-eŭropaj projektoj, kiuj certigu verdan infrastrukturon. Ĉar nun Svedio estas membro de *NATO*, la bezono por bone funkcia, medikongrua kaj portkapabla infrastrukturo kreskos.

En la *STRING*-regiono

(fig. 1) la transiro inter Svedio kaj Norvegio ĉe *Svinesund* (fig. 2) sud-oriente de Oslo ĉiam estas botelkolo pro la multaj ŝarĝaŭtoj, kaj ne povas okazi pligrandigo de la facilaĵoj tie (ponto). Pro tio (kaj pro multaj aliaj botelkoloj kun multaj kamionoj) *STRING* montras al la sekvaj infrastrukturaj gravaj konektoj:

- *Fehmarn Belt* (inter Germanio kaj Danio)
- Fervojo *Göteborg-Oslo* (*Göteborg* estas la plej granda haveno de Svedio (konteneroj))
- Firma konekto *Öresund (Helsingør-Helsingborg)*

Entute tio kreas transportkoridoron inter *Oslo* kaj *Hamburg*.

Kompreneble oni ne povas meti ĉion en fervojajn vagonojn, sed la estonteco por ŝarĝaŭtoj, precipe por la grandaj, estas hidrogeno. La teknologio jam ekzistas, sed certe oni devas evoluigi ĝin por havi bonan



Fig. 2

„hidrogen-koridoron” Norda Germanio – Danio – Svedio – Norvegio – kun sufiĉe da lokoj, kie oni povas plenigi la hidrogenujon (maksimume 150 km inter tiuj lokoj).

En la havenoj estas grava afero fuelo por la ŝipoj -

jam nun ekzistas pramŝipoj, kies fuelo estas biogaso, kaj la evoluo rapide progresas.

Estas publikaj kaj privataj partneroj, kiuj jam laboras pri tio.

En multaj lokoj en la regiono oni volas esti parto de tiu evoluo. La ĉefa partnero de *STRING* estas *OECD* (4).

(1) *Foreningen NORDEN* (La Asocio Nordio) fondiĝis en la jaro 1919 de la tri skandinaviaj landoj Svedio, Norvegio kaj Danio, en la ombro de la granda milito 1914-1918. Poste aliĝis Finnlando, Islando kaj la tri memstaraj regionoj *Åland*, Feroaj Insuloj kaj Gronlando. La celo estas fortigi la kunlaboron en la regiono kaj eksteren.

(2) *STRING*, la verda mega-regiono en norda Eŭropo, estas „*Global top 20 hotspot*” (inter la 20 tutmonde plej gravaj centroj) rilate al enigo de novigaj teknologioj.

<https://stringmegaregion.org/>

(3) *European Environmental Agency* – eŭropa mediprotekta agentejo, estas konsilanta organizo pri medio kaj energio

<https://www.eea.europa.eu/publications/building-a-coherent-trans-european>

(4) *OECD* estas organizo por ekonomia kunlaboro kaj evoluo.

**JUN**

## La plej malnova funkcia lokomotivo en Slovakio solenas 140 jarojn

Kiu atendus, ke respondo por demando „Kiu estas la plej malnova funkcia lokomotivo en Slovakio?“ estus iu granda lokomotivo tiranta internaciajn eksprestrajnojn, tiu ege eraras. Kvankam tra Slovakio (parto de Aŭstrio-Hungario), dum la ora tempo de vaporlokomotivoj veturis kelkaj famaj internaciaj eksprestrajnoj (ekzemple Orient-ekspreso, en nuna Slovakio haltadis en *Pressburg*, nun *Bratislava*) tamen Slovakio havas lokomotivojn, kiuj tiris internaciajn eksprestrajnojn nur en periodo de Ĉeĥoslovakio. Por la plej malnova lokomotivo ni devas iri alien - al eta ŝpuro.



Vere, la plej malnova funkcia vaporlokomotivo en Slovakio estas etŝpura. Ĝi nomiĝas *Katka* kaj veturas sur unusola ĝis nun ekzistanta pionira (nun infana) fervojo en eksa Ĉeĥoslovakio, kiu troviĝas apud urbo *Košice*, en libertempa areo *Čermel* - kaj kia estas ĝia historio?

Por komenco de tiu historio ni devas iri al Germanio, al *Erfurt*. De la jaro



1857 tie laboris malgranda maŝinfabrika, kiun fondis Christian Hagans. Sed se vi starus apud tiu maŝinfabrika en la

jaro 1884, kiam oni produktis la lokomotivon *Katka*, vi ne supozus, ke ĉi tie oni produktas vaporlokomotivojn, ĉar al tiu fabrika gvidis neniu trako. Lokomotivoj, kiujn oni produktis, devis veturi al stacidomo en *Erfurt* sur ĉevaltirataj ĉaroj, de kie oni sendis ilin al mendintoj per trajnoj. La maŝinfabrika antaŭe produktis ĉefe fiksaĵojn vapormaŝinojn. Jam de la jaro 1865 ĝi komencis liveri por firmao *Krauss* en *Linz* diversajn partojn por lokomotiv-stirado kaj nur de la jaro 1872 oni komencis produkti lokomotivojn. Pro tio tiam oni produktis nur malgrandajn lokomotivojn por lokaj fervojlinioj, konstru-firmaoj kaj industrio.

Al tiu kategorio apartenis ankaŭ kvar samaj lokomotivoj produktitaj por konstruata etŝpura fervojo de *Gelnica* al *Smolnik*. Konstruon de tiu fervojo postulis bezonon por pli bona transporto de erco de minejoj en *Smolnik* kaj *Gelnica* al fervojo *Košice-Bohumín*. Origine tiu fervojo estis planita kun metra ŝpuro ĝis stacidomo en *Margecany*, sed pro premo de Hungara registraro, parto de *Margecany* al *Gelnica* devis esti konstruata kun normala ŝpuro. Lokomotivoj de *Hagans* ĉi tie ricevis numerojn de 1 ĝis 4 kaj jam ekde livero ili helpis dum konstruado de ĉi tiu fervojlinio. Regula trafiko sur la linio komenciĝis la 27-an de Decembro 1884.

Ĉar la Unua mondmilito grave ne trafis teritorion de Hungario, fervojo en *Gelnica* travivis tiun militon sen perdo. Pli multe ŝanĝiĝis post estiĝo de Ĉeĥoslovakio, ĉar en la nova ŝtato ŝanĝiĝis la ĉefaj transportaj direktoj de nordo-sudo al okcidento-oriento. Unusola ĉefa fervojlinio en tiu ĉi direkto, *Košice-Bohumín* ne sufiĉis kaj pro ĝia ŝarĝo jam de komenco en Ĉeĥoslovakio oni planis konstruon de novaj paralelaj fervojlinioj. La bezono de tiuj linioj provokis ankaŭ landlimajn konfliktojn kun Pollando ĉirkaŭ *Těšín* (post konflikto disigita per landlimo al *Český Těšín* kaj pola *Ciezsyn*), kie tiu grava linio situis, kaj malamikecon de postmilita Hungario. Pro tio oni ŝtatigis la fervojlinion en *Gelnica* kiel konsistaĵo de la fervojlinio *Košice-Bohumín* kaj la lokomotivoj sur ĉi tiu fervojlinio ricevis numero-signoj laŭ Vojtěch Kryšpín (27.04.1876 – 05.10.1959 – konstruisto de lokomotivoj kaj aŭtoro de ĉeĥoslovaka sistemo de markado de fervojaj veturigiloj), kiujn uzis la lokomotivoj de Ĉeĥoslovakaj Ŝtataj Fervojoj (ČSD). La



lokomotivoj laŭ tiu sistemo estis markitaj per numeroj *U36 001*, *U36 002*, *U36 003* kaj *U36 004*.

Literoj kaj numeroj signifas: U = etŝpura lokomotivo, 3 = tri trakciaj aksoj, 6 = +10 = 16,

adhera pezo de lokomotivo en tunoj, 0 = serio de konstruaĵo, 01 = propra numero de lokomotivo.

La 1930-jaroj signifis por lokomotivoj en *Gelnica* gravajn ŝanĝojn.



Precipe eksplodo de la Granda depresio reduktis vartransporton sur ĉi tiu linio kaj ankaŭ trafis ĝin konstruado de nova ĉefa fervojlinio *Margecany – Červená Skala*, kiu komenciĝis la 31-an de Majo 1931 kaj finiĝis en la jaro 1936. La normal-ŝpuran parton oni rekonstruis laŭ parametroj por ĉefaj fervojlinioj, la etŝpuran parton oni rekonstruis al normala ŝpuro. Tiel la etŝpura fervojo mallongiĝis nur al parto *Smolník – Mníšek nad Hnilcom* kaj ĝia plua ekzistado estis ne certa. Kelkajn jarojn sur tiu ĉi linio veturis nur vartrajnoj. Pro tio en la jaro 1938 oni vendis la lokomotivon *U36 001* al *Diósgyőr* en Hungario kaj poste la lokomotivo *U36 003* estis translokata al fervojlinio *Hronská Breznica – Banská Štiavnica*, kie ĝi helpis al hejmaj lokomotivoj de serio *U35 1*, kiuj ne sufiĉis por pligrandigita vartransporto sur tiu ĉi fervojlinio. La lokomotivo *U36 003* ricevis tie plilongigitajn akvocisternojn kaj restis ĉi tie ĝis fino de la Dua mondmilito. Poste ĝi revenis al *Smolník*, sed post mallonga tempo estis denove sendita al *Banská Štiavnica*, kie ĝi helpis dum konstruado de „Fervojo de Junularo“. La fervojo estis tiel nomata pro patropreno de Unio de Slovaka Junularo je konstruado de la linio, kiu komencis jam dum la Dua mondmilito, sed pro okazoj dum la milito ne estis finkonstruata. Post la fino de konstruado en la jaro 1949 la lokomotivo denove revenis al *Smolník* kun kelkaj vagonoj de ĵus nuligita etŝpura fervojlinio.

Superfluaj veturiloj kaj materialo de *Banská Štiavnica* inspiris konstruistojn de Pionira fervojo en *Košice* uzi ĝin ĉi tie. Tial en la jaro 1955 oni transportis unue relojn kaj poste kelkajn vagonojn por reuzo en *Čermel*. Tien oni sendis ankaŭ la lokomotivon *U36 004*, kiu veturis tie nur



unu jaron kaj poste revenis. En *Smolník* ĝi jam ne plu veturis longe kaj estis likvidata en la jaro 1961. La restintaj du lokomotivoj, *U36 002* kaj *U36 003* transvivis ĝin nur kvar jarojn, ĉar en la jaro 1965 la fervojlinio de *Mníšek nad Hnilcom* al *Smolník* estis tute nuligita kaj ambaŭ lokomotivojn poste oni uzis kiel hejtkaldronojn. La lokomotivon *U36 003* oni poste ekspoziciis kiel memoraĵon en lokomotivejo en *Spišská Nová Ves*. Tio aspektis kiel definitiva fino.

Espero por nova vivo de la lokomotivo *U36 003* aperis fine de la 1980-a jardeko, kiam la tiama urbestro de *Košice*, Rudolf Schuster, serĉis vaporlokomotivon por Pionira fervojo en *Čermel*. Fervojistoj en *Spišská Nová Ves* ne volis fordoni ĝin, sed konsentis kontraŭ promeso, ke ili ricevos alian lokomotivon kiel memoraĵon. La promeso estis plenumita kaj la vaporan lokomotivon *U36 003* sur ĉi tiu loko anstataŭis elektra lokomotivo *E499 005*, kromnomigita „*Bobina*“, kiu ĉi tie ĝis nun troviĝas. La lokomotivon *U36 003* oni sendis al lokomotiv-reparejo en *České Velenice*, kie oni rekonstruis ĝin al funkcikapabla stato. Sur Pionira fervojo, tiatempe jam Junulara fervojo, ĝi komencis veturi en la jaro 1991 kaj ricevis tie nomon *Katka*, kiun havis alia lokomotivo sur tiu ĉi fervojo en la 1950-a jardeko. Rapide ĝi fariĝis simbolo de tiu ĉi fervojo, kiu post mallonga tempo denove ŝanĝis sian nomon al Infana fervojo. Sed pro oftaj

paneoj en 1990-a jardeko multfoje la lokomotivo devis esti anstataŭata per dizellokomotivo *TU29 2002* nomigita *Danka*. Dum tiuj jaroj la fervojo funkciis nur de Majo ĝis Aŭgusto. La vaporan lokomotivon oni transportis por flegado al la *Košice*-lokomotivejo. La lokomotivo bezonis ankaŭ kelkajn rekonstruojn, ĉefe pro regulaj revizioj de kaldrono. Tiujn oni faris en *České Velenice*, *Vrútky* kaj *Kolín* (en Ĉeĥio). Lastan rekonstruon de la lokomotivo oni faris ĉefe memhelpe en *Čermel*, nur laboroj postulataj ekstran specialigon (riparo de kaldrono, farbado) estis faritaj livero kaj oni finis ilin en tiu ĉi jaro.

Nuntempe la lokomotivo veturas de Majo ĝis Septembro, se estas varma aŭtuno, ankaŭ ĝis Oktobro. Ĝi alternas kun la vaporlokomotivo *U29 101 „Krutwig“*, kiu kun produktjaro 1957 estas unu el la lastaj vaporlokomotivoj faritaj en Ĉeĥoslovakio kaj komencis veturi en *Čermel* en la jaro 2016. Se vi volas viziti la Infanan fervojon en *Čermel*, vi povas kontakti per retpaĝo [www.detskazeleznica.sk](http://www.detskazeleznica.sk).

Sed, bedaŭrinde, oni ne parolas Esperante, nur slovake, angle aŭ pole.

**Tom HALL**

## EU subtenas transportfakon



En Junio 2024 decidis Eŭropa Unio disponigi pli ol 7 miliardojn da eŭroj el fonduso *CEF – Connecting Europe Facility* (Rimedo por Eŭropa konektigo) por transportaj projektoj.

La plej granda sumo celas al vastaj infrastrukturaj fervojaj projektoj.

Membroŝtatoj sendis subtenpetojn por entute 408 projektoj el kiuj estis elektitaj 134 projektoj kies valoro estas 7,1 miliardoj da eŭroj.

Jen projektoj kun valoro pli ol 100 milionoj da eŭroj:

- *Rail Baltica* – kunligo de Pollando kun baltaj ŝtatoj.
- Grandrapida fervojlinio Lisbono – Porto.
- Tunelo *Eŭroalpine* Torino – Liono.
- Akvovojo Sejno – Skeldo
- Modernigo de fervojnodo *Česká Třebová*.
- Suda fervojringo Budapeŝto.

- Plibonigo de navigkondiĉoj sur Danubo je komuna limo de Rumanio kaj Bulgario.
- Dutrakigo de fervojlinio *Achames – Oinou* (Grekio).
- Modernigo de fervojlinio *Pythion – Ormenio* (Grekio).
- Dutrakigo de fervojlinio *Skierniewice – Pilawa* (Pollando).
- Projektpreparo de modernigo de fervojlinio *Angermünde* (Germanio) – *Szczecin* (Pollando).
- *Fehmarnbelt* tunelo – kunligo de Germanio kaj Danlando.
- Modernigo de fervojlinio *Thessaloniki – Promahonas* (sur limo de Grekio kaj Bulgario).

**Ladislav KOVÁŘ**, laŭ artikolo de Jan Sůra, *Zdopravy.cz*, 21.7.2024

## Ciferecaj aŭtomataj kupliloj – jes aŭ ne?

Asocio de fervoja vartransporto esprimas „gravajn antaŭtimojn“ rilate al ciferecaj aŭtomataj kupliloj.



Ilustraĵo - cifereca aŭtomata kuplilo. Foto ĈD Cargo

La asocio reprezentanta privatajn entreprenojn de vartransporto en meza kaj orienta Eŭropo esprimis „gravajn antaŭtimojn“ rilate al kon-

kurenca, ekonomia, teknika kaj funkcia influo de ekfunkciigo de ciferecaj aŭtomataj kupliloj. Ĝi konstatas, ke *DAC* (*Digital Automatic Coupling* – cifereca aŭtomata kuplilo) proponas vicon da avantaĝoj, sed „hastemaj kaj obstinaj solvoj povus endanĝerigi konkurenckapablon de fervojvartransporta fako kaj malhelpi transiron al aliaj transporttipoj.

La asocio komune subskribis memorandon, kiu estis prezentata al Fakoj de Eŭropa komisiono por mobileco kaj transporto. Ĝi konstatas, ke realigo de *DAC* estu prefere libervola ol deviga kaj ke estas necese spertiĝi el aliaj projektoj.

La asocio konstatas, ke gravaj komencaj investoj, kiujn *DAC* postulas, estas obstaklo por privataj entreprenoj kaj *DAC* evidente altigos elspezojn por relveturiloj, sen atingi kvalitan ŝanĝon. Ĝi supozas, ke uzado de servoj

restos „tre diskutebla“ sen grava financado flanke de EU kaj membroŝtatoj. Membroj de la Asocio konstatas, ke „investoj devas esti profitdonaj el vidpunkto de ĉiu unuopa kompanio, aliflanke ili malaltigos konkurenckapablon“.

Ili supozas, ke plej frue estas necese solvi pliajn leĝdonajn kaj teknikajn obstaklojn kaj rekomendas rigardi al „pli simplaj kaj elspezefikaj“ aranĝoj, kiel ekzemple aŭtomatigo de bremsprovado kaj kontrolo de veturiloj.

„La problemo kuŝas en tio, ke niaj klientoj ne volas porti tiujn kostojn, ĉar por ili ne gravas, kian tipon de kuplilo ni uzos kaj buĝeto de EU por transporto estas limigita.“ – menciis Michal Litwin, ĝenerala direktoro de Federacio de sendependaj fervojtransportistoj.

La asocio konstatas, ke proksimiĝantaj provoj de *DAC* dum diversaj trafik-kondiĉoj estas principaj por identigo de segmentoj, kie *DAC* povas alporti avantaĝojn, antaŭ ol estos akceptataj iuaj decidoj. Sed ili estas tute certaj, ke por tipaj merkatsgmentoj *DAC* plialtigos elspezojn kaj komplikecon anstataŭ konkurenckapablon.

**Ladislav KOVÁŘ**, laŭ *Railway Gazette International*, 9.7.2024

## Loĝi preskaŭ sur reloj

Kurioza fervoja trakpasejo en *San Menaio* (suda Italio). Kiam la loĝantoj volas viziti marbordon aŭ veni hejmen, ili devas respekti trakpasejan signalilon.



**Vito TORNILLO**, fotis la aŭtoro.

## La 2-a Teplica Esperanto-Renkontiĝo



Marde, la 6-an de Aŭgusto 2024 je la 11a30 horo okazis en stacio *Hranice Město* (Ĉeĥio) kunveno de partoprenantoj de la renkontiĝo, kiu rilatis al simila pasintjara evento „Esperanto super abismo“. Sub

gvidado de loka esperantisto Ivan Potiška ni piedgrimpis ĝis abismo *Hranická propast* proksime de *Teplice nad Bečvou*. La abismo estas plenigita per akvo kaj ĝia, ĝis nun plej profunda nivelo, estis konfirmata je 404 metroj sub la surfaca nivelo, neatingante la fundon.

Poste ni daŭrigis al stacidomo *Teplice nad Bečvou*, kie novaj partoprenantoj vizitis informcentron pri la abismo en estinta atendejo de la stacidomo. La grupo de esperantistoj tie pligrandiĝis kaj ĉiuj ekmarŝis tra ponto super rivero *Bečva* al banloko *Teplice nad Bečvou*. De tie ni iris supren laŭ piedira vojo al vilaĝo *Zbrašov* – fina celo de nia promeno por povi freŝumi. En bierĝardeno ni sidis, babilis kaj partoprenis kvizon pri olimpikaj ludoj pretigitan de samideano Ladislav Hakl. Tiel dudeko da homoj, en amika esperanta etoso, travivis agrablan posttagmezon.

Kelkaj partoprenantoj loĝantaj en malproksimaj urboj – *Pardubice, Benešov, Olomouc, Brno, Česká Třebová, Hodonín*

– iom post iom forlasis la grupon, dezirante ke ni renkontiĝu venontjare.

**Hubert PEYROUTY**



Kunvenoj de Landaj Asocioj

**REFA – Rumana Esperanto Fervojista Asocio**; jarkunveno - 5.10.2024, Bukareŝto. Informoj: [rodica\\_giuhat@yahoo.com](mailto:rodica_giuhat@yahoo.com)  
**ĈeFEA – Ĉeĥa Fervojista Esperanto-Asocio**; konferenco – 15. – 17.10.2024, Ramzová. Informoj: [cefea@centrum.cz](mailto:cefea@centrum.cz)  
**GEFA – Germana Esperanta Fervojista Asocio**; jarkunveno – 8. – 11.11.2024, Bad Elster. Informoj: [fervoja.esperantisto@t-online.de](mailto:fervoja.esperantisto@t-online.de)

Amuza anguleto

|   |  |   |   |   |  |   |
|---|--|---|---|---|--|---|
| M |  |   |   | S |  |   |
|   |  |   | P |   |  |   |
|   |  | M |   |   |  |   |
| A |  |   |   | K |  |   |
|   |  |   |   | I |  |   |
|   |  |   |   | A |  | S |
|   |  |   |   |   |  | S |
|   |  |   | M |   |  |   |

Vortojn enskribu sinsekve. Unuaj literoj de la vortoj jam estas enskribitaj.  
En la dua kaj sesa kolono vi trovos citaĵon de Bacon.  
Vortoj por enskribi:  
Kvina monato; Produkto el viando; Servisto de Dio; Planedo; Sovaĝa porko; Virina kovrilo de kapo; Malekstero; Signo de arĝento; Postmorta fenomeno; Pafaĵo de pafarko; eŭro.  
Preparis **Ivan POTIŠKA**, solvo de enigmo el n-ro IF 2024.4: VAPORA LOKOMOTIVO