

### La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn



## GEFA-jarkunveno

## Estimataj gelegantoj



En la pasinta numero de la Internacia Fervojisto (IF 2024.6) vi povis legi anoncon de la ĉefkomitatano Zlatko Hinšt pri la regula estrarelekto en la jaro 2025. En la sama revuo aperis samtempe informo de la nuntempa IFEF-prezidantino Rodica Todor pri ŝia retiriĝo el tiu posteno kaj intenco ne kandidatiĝi por la venonta periodo.

Laŭ la Ĝenerala Regularo de la IFEF-statuto, § 17 d) necesas, ke interesitaj landaj asocioj sendu aprobon de sia kandidato al la ĉefkomitatano plej malfrue ĝis la 31-a de Decembro en la jaro antaŭ elektojaro. Nun okazis, ke neniuj anonco pri kandidato por IFEF-prezidanto en venonta oficperiodo venis. En tiu situacio IFEF-estraro dum sia estrarkunveno la 30-an de Decembro 2024 decidis forŝovi daton por anonci kandidatojn al IFEF-prezidanto al 30-a de Aprilo 2025, kiam komenciĝos la 76-a IFEF-kongreso en Žilina, Slovakio.

La estraro alvokas ĉiujn landajn asociojn kaj IFEF-membrojn serioze pripensi kaj elekti eventualajn kandidatojn por la plej grava posteno en nia federacio.

*Feliĉan kaj prosperan novan jaron 2025!*

**Enhavo:**

Estimataj gelegantoj .....	2
Freŝa informo pri la 76-a IFK .....	4
Nova grandrapida konekto Berlino-Parizo .....	4
Ambicia projekto .....	5
DSB lokomotivoj en Hungario .....	6
Asynchron 169.001-5 .....	7
Rara medalo forvendiĝis .....	9
La Semmering baza tunelo unuan fojon traborita .....	12
Vizito de GEFA-konferenco .....	12
Aŭtuna konferenco de la Ĉeĥa Fervojista E-Asocio .....	13
Zamenhofa festo 2024 en Parizo .....	15
Floreál Gabalda (1946 – 04.12.2024) .....	16
Miroslava Kovaříková (17.10.1942 – 02.11.2024) .....	17
Fora fervojhistorio en datoj 2-a daŭrigo .....	17
Honorigitaj membroj de IFEF .....	20
Titolpaĝo: GEFA-jarkunveno: ekskurso al Zamenhof-memorŝtono en <i>Františkovy Lázně</i>	

**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>

## Freŝa informo pri la 76-a IFK



Karaj gelegantoj,  
Niaj gekolegoj el la Loka Kongresa Komitato de la 76-a IFEF-kongreso 2025 en *Žilina* (Slovakio) informas, ke detalajn informojn pri la kongreso – limdatojn, kotizojn, aliĝilon ktp. vi povas trovi en retejo je la adreso: <https://ifk.ikso.net/>. Aliĝilon vi trovos rekte je la adreso: <https://ifk.ikso.net/aligxilo/>.

**Ladislav KOVÁŘ**

## Nova grandrapida konekto Berlino-Parizo

La unua trajno ekveturis sur la rekta grandrapida fervojlinio al Parizo.

La 16-an de Decembro mallonge post tagmezo ekveturis el Berlino la unua trajno sur la rekta grandrapida linio al Parizo. Dank' al tio la veturdaŭro inter ambaŭ grandurboj mallongiĝas el naŭ horoj al ok horoj sen neceso ŝanĝi trajnon. La unuan trajnon de la regula kunligo solene ekspedis el la berlina ĉefstacio delegitoj de germanaj kaj francaj fervojoj, kiuj prizorgas ĝian trafikon kaj germana transportministro Vol-ker Wissing.

La trajno *ICE* ekveturis sur vojiro kiu longas 878 kilometrojn precize laŭ horaro je la 12:02 horo kaj atingis parizan stacidomon *Gare de l'Est* je la 19:55 horo. La trajno haltis en *Frankfurt am Main*, *Karlsruhe* kaj *Strasbourg*. La trajnkonekto nun veturos regule unufoje dum la tago el Berlino al Parizo kaj reen.



De enkonduko de grandrapidaj ĉiutagaj trajnoj reprezentantoj de ambaŭ fervojadministracioj atendas ne nur simbolan kunligon de la ĉefurboj, sed ankaŭ malaltigon de influo al vivmedio. Dum veturo per trajno oni produktas du kilogramojn da karbona dioksido po unu pasaĝero, flugo per aviadilo produktas 200 kilogramojn de ĉi tiu gaso.

Sur franca teritorio la trajno povas veturi per rapido ĝis 320 km/h. En ambaŭ direktoj la trajnoj havas 444 sidlokojn, kvaronon el ili en la unua klaso. Vojaĝbiletojn estas eble aĉeti de 59,99 eŭroj en dua klaso kaj de 69,99 eŭroj en unua klaso. Germanaj fervojoj *DB* en sia gazetanonco menciis, ke ili estas kune kun la franca partnero portempe tre kontentaj pro la intereso de vojaĝantoj pri novaj rektaj vojaĝbiletoj. Preskaŭ tri kvaronoj de la biletoj oni nun aĉetas por la tuta itinero.

Jam de lastjara Decembro kunligas Berlinon kun Parizo rekta nokta trajno, kiun trafikis aŭstria fervojoj *ÖBB*. Veturo per ĝi daŭras pli ol 14 horojn.

**Ladislav KOVÁŘ**, laŭ artikolo de *ČTK* (Ĉeĥa gazetara oficejo), Decembro 2024

## Ambicia projekto



Nuntempa vjetnama fervojreto

Per la trajno tra Vjetnamio – tiu varianto de la formoviĝo estas ĝis nun, se oni ne dependas nur de tio, preferata elekto por fervojaj nostalgioj. Nun la Nacia asembleo de la lando (Parlamento de Vjetnamio) liberigis la vojon por grandrapida trajno, kiu konektos ambaŭ urbojn Hanojon kaj Ho-Ĉi-Minh-urbon (iaman Sajgonon). Trajno kun rapido ĝis 350 km/h povu traveturi la 1 500 km longan fervojlinion dum 5 horoj anstataŭ 30 horoj per nuntempe kutima maniero. 60 procentoj de la linio konduku sur pontoj kaj 10 procentoj tra tuneloj. Tio ne nur ŝajnas esti multekosta, sed fakte ĝi estas. Taksita konvertita sumo estas 63 miliardoj da eŭroj. Se ĉio funkcios, la lando fine disponos pri pli kostfava alternativo kompare al enlandaj flugoj. Planata komenco de la konstruado estas

en la jaro 2027.

**Walter ULLMANN**, laŭ artikolo en *Frankfurter Rundschau*, 02.12.2024

## DSB-lokomotivoj en Hungario

*MÁV-START*, kiu estas ekspluatanto de specialaj trajnoj en Hungario kune kun la entrepreno *MÁV Rail Tours*, subskribis kontrakton kun la sveda *Rosco Nordic Re-Finance* en Majo 2024. Temas pri 15 lokomotivoj de tipo *TMe* (ĉe DSB siatempe *Me*). La sveda entrepreno ilin aĉetis en 2020-2021 de *DSB* – entute 32 lokomotivojn.



ES64U2, Siemens-lokomotivo

De la 15 lokomotivoj la du unuaj alvenis en Hungarion en Junio 2024, kaj oni ekipas ilin per la hungara trajn-kontrol-sistemo *EVM*, tiel ke ili rajtas veturi sur la hungara fervojo. Ili cetere ankaŭ ricevas novan "vestaĵon". Dum Aŭgusto 2024 ili komencis veturi sur linio *Budapest-Balaton-lago*. La ceteraj 13 lokomotivoj alvenis septembre 2024 post

aprobo de hungaraj instancoj kaj ili laŭ plane trafikos en okcidenta parto de la lando, inter *Budapest* kaj *Lajosmizse*.



*ME*-lokomotivo en "dana vestaĵo"

Pro manko de ruliĝanta materialo *MÁV-START* devis fine de la jaro 2023 lui 15 *ES64U2*-lokomotivojn de *Ákeim*.

Ne estas la unua fojo, ke Danio kaj Hungario kunlaboras pri lokomotivoj. Antaŭ multaj jaroj (en la 1960-aj jaroj) hungaraj lokomotivestroj kaj faklaboristoj de metiejoj estis en Danio por lerni stiri kaj ripari la *My*-lokomotivojn, kiujn *DSB* vendis al Hungario, kie ili nomiĝis *MT32*. Kaj estis esperantistaj fervojistoj en la ĉeflaborejo en *Århus*, kiuj helpis kaj instruis la (same esperantistajn) hungarajn kolegojn.

Laŭ mi, por "fermi la ringon", estas bedaŭrinde, ke *MĀV-START* ne pripensis aĉeti *My*-lokomotivojn ĉe *DSB*, kiam ili estis je vendo – ĉar la gefratoj de *DSB My* estas *NSB Di3* kaj *MAV M61*. Mirinde pli ol duono de la 59 *My*-lokomotivoj liveritaj inter 1956 kaj 1965 ankoraŭ trafikis ĉiutage ĉefe en Skandinavio kaj Germanio, ne malbone por "rentuloj kaj preskaŭ-rentuloj".



ME-lokomotivo en "nova vestaĵo" por trafiko en Hungario

**JUN**, Fonto: *Rail Passion* 322, Aŭgusto 2024

### **Asynchron 169.001-5**

La lokomotivo *ČSD 169.001-5* (komence *E 499.5001*) estis prototipo de planata generacio de elektraj lokomotivoj por *Československé Státní Dráhy ČSD* (Ĉeĥoslovakaj Ŝtataj Fervojoj), kiu estis produktata en uzino *Škoda Plzeň* en la jaro 1987.

Kiel la unua kaj ununura elektra lokomotivo de tiu ĉi tipo en iama „orienta bloko“ ĝi havis transprenon de povumo de alterna kurento pere de statika konvertoro – transformatoro. En uzino *Škoda* estis tiu ĉi lokomotivo indikita kiel *Typ 85 E*. Kaŭze de sociaj kaj ekonomiaj ŝanĝoj post „velura revolucio“ en 90-aj jaroj estis finfine la evoluo interrompita.

### **Historio**

De la jaro 1979 ekkomencis uzadi Germanaj Fervojoj (*DB*) unuajn famajn lokomotivojn de vico *120* kun transpreno de povumo de alterna kurento kaj statika transformatoro. Per tiu ĉi teknologio de nova tipo estis eble konstrui kaj produkti unuan fojon universalajn lokomotivojn, kiujn estis eble uzi por pezaj vartraĵoj, same kiel por rapida pasaĝertrafiko.



Foto: Pavel Pestr

Kiel la unua en tiama „orienta bloko“ komencis *Škoda*-uzino de la jaro 1985 la evoluigon de tia lokomotivo. En la uzino ĝi estis indikita kiel *TYP 85 E*, ĉe *ČSD* oni supozis indikon *E 499.5*. En la jaro 1985 estis finkonstruata la unua provlokomotivo. Laŭ adekvata numeriga skemo en *ČSD* ĝi ricevis numeron *169.001*.

De la jaro 1991 estis la lokomotivo *169.001* luigita al *ČSD*, sekve al *České Dráhy ČD* (Ĉeĥaj Fervojoj). En

lokomotivejo *Nymburk* estis la veturigilo uzata en regula trafiko sur fervojlinio *Praha – Beroun* kaj *Praha – Nymburk*. Per tiu ĉi nova konstrutipo de lokomotivoj oni supozis provizi *ČD* de la jaro 1992. En la jaro 1994 *Škoda*-uzino vendis la lokomotivon al firmao *První správkárenská*, kiu plu luigis ĝin al *ČD* ĝis la jaro 1996.

De la jaro 1997 la lokomotivo estis deponata en firmao *ČMKS Holding* en *Česká Třebová*. En la jaro 2003 ĝi estis denove transveturigita en produktuzinon en *Plzeň*, kie ĝiaj komponantoj kaj partoj estis uzataj por evoluigo de lokomotivo vico *ČD 380* kaj pliposte forvendataj. La boĝiojn oni frakasis en fabriko *Škoda-Lokomotivka*.

La malplenigita restaĵo estis finfine forvendita en Septembro 2020 al riparfirmao *Českomoravské železniční opravny ČMŽO* (Ĉeĥomoravia fervoja riparejo). Tie estis la lokomotivo aranĝata en belaspektan staton kaj nun ĝi staras lokita kiel monumento antaŭ la ĉefa oficejkonstruaĵo de la fabriko.

**Dr.Ing. Eduard SASSMANN, ÖBB**, Pere de Václav Nosek

## Rara medalo forvendiĝis



Historio malantaŭ medalo – “La Fervojcaro” Ferdinand la I-a de Bulgario.

Por sia aŭkcio en Novembro 2023 la germana aŭkcia firmao *Künker (Osna-brück)*, kiu okupiĝas

pri moneroj kaj oro, en sia katalogo montris medalon eldonitan memore al la inaŭguro de fervojlinio inter *Yambol* kaj *Burgas* en Bulgario la 14-an de Majo 1890. La anoncata prezo estis 50 000 eŭroj!

Ni vidis la katalogon ĉe amiko en Januaro, sed la medalo scivolemigis nin, kaj ni devis eltrovi, pri kiu unika medalo temas. Ne estis malfacile, ĉar por tiu VERE elstara kaj unika medalo la aŭkcia firmao petis al Ursula Kampmann, tre fama numismatino, skribi artikolon por la katalogo kaj el ĝi ni ĉerpis interesaĵojn.

Sed unue, por satigi nian scivolemon, ni trovis la rezulton de la aŭkcio sur la hejmpaĝo de *Künker* kaj ... jen (eble) surprizo: la anoncata prezo estis 50 000 eŭroj. La vendoprezo estis la kapturna sumo 170 000 eŭroj! La medalo estas ege bela kaj bonstata, sed la plej grava fakto por la prezo obtenita estas verŝajne la fakto, ke ĝi estas postlasaĵo de la bulgara caro Ferdinand la I-a. Ĝi poste venis al lia filino kaj poste al ŝiaj heredantoj. La medalo pezas 328 g kaj estas ora. La metala valoro estas ĉ. 17 000 eŭroj.

### Ferdinand la I-a

Ferdinand la I-a naskiĝis en Vieno en la jaro 1861. Li estis nobelo de la familio Sachsen-Coburg und Gotha. Li devenis, el iu maniero, el la granda tiama eŭropa nobela familia gento kaj tiel li estis parenca kun preskaŭ ĉiuj aliaj nobelaj familioj en Eŭropo.

Kiam la unua caro de moderna Bulgario Alexander la I-a estis detronigita dum ŝtatrenverso en la jaro 1886, oni demandis plurajn reĝajn personojn, ĉu ili volas esti Princo de Bulgario – kaj pluraj rifuzis, sed Ferdinando jesis. Li estis Princo ĝis la jaro 1908, kiam Bulgario deklaris sian sendependecon, kaj de tiam li estis caro ĝis la fino de la unua mondmilito

en la jaro 1918. Li abdikis kaj transloĝiĝis al Germanio, kie li loĝis ĝis sia morto en la jaro 1948.

Sed pri la medalo kaj la fervojo? Jen la artikolo de Ursula Kampmann:

Ferdinando ŝajne simple interesiĝis pri fervojo. Kiam li venis al Bulgario kiel princo, li tuj komprenis, ke grava afero por la lando estas infrastrukturo, kaj li same tuj ekagis. Pro sia granda familia reto kun rilatoj al multaj signifaj familioj/entreprenejoj li sukcesis havi fruktodonan kontakton kun i.a. Friedrich Alfred Krupp (kies entrepreno



fabrikis armilojn, lokomotivojn kaj fervojvagonojn) kaj Georg von Siemens, unu el la fondintoj de Deutsche Bank (la germana nacia banko). Pri Krupp: Ferdinando simple donis al Krupp bulgaran ordenon, kaj poste Krupp estis devigita reciproke inviti Ferdinandon al sia hejmo – kie Ferdinando verŝajne senĉese argumentis por siaj planoj pri plifortigo de la infrastrukturo en sia hejmlando. Ruze – kaj efike! Gravas havi la ĝustajn amikojn – sed ankaŭ, ke oni havas bonan projekton por investoj.

La fervojo rapide evoluis. Pri tio rakontas la fakto, ke Ferdinando dum sia alveno al Bulgario en la jaro 1887 vojaĝis per ĉevalveturilo kaj ŝipo, sed ses jarojn poste, kiam li povis bonvenigi sian junan edzinon Sofia, ŝi venis per trajno.

Dum lia "princiĝo" en la jaro 1887 la fervoja reto en Bulgario longis 541,5 kilometrojn kaj 1683 kilometrojn, kiam li abdikis en la jaro 1918. Grandioza evoluo.

### **Yambol-Burgas – kaj la medalo**

Se ne estus Ferdinando, tiuj grandaj laboroj ne efektiviĝus. Tion montras ankaŭ afero, kiam temis pri la lasta itiner-parto de la Orient-



Ekspreso, la fam-fama trajno, kiu en la jaro 1887 estis preskaŭ preta iri seninterrompe de Parizo al Istanbul. Serbio finfaris “sian pecon” kaj mankis nur parto en Bulgario inter *Yambol* (nun *Jambol*) kaj *Burgas*. Por Ferdinando ĝi ne estis nur afero pri la Orient-Ekspreso, sed ankaŭ pri eksporto tra la Nigra maro. Kaj fakte ĝuste tiu itiner-peco rilatas al la medalo, kiun oni eldonis okaze de la inaŭguro de *Yambol-Burgas* fervojo la 14-an de Majo 1890. Tiuj malpli ol 100 km havis grandan signifon por Bulgario.

### **La persono Ferdinand la I-a – laborema kaj ludema**

Ferdinand la I-a estis tre entreprenema kaj faris plejeblon por fortigi la impreson de Bulgario ĉe la potenculoj de okcidenta Eŭropo kaj grandparte li sukcesis. Otto von Bismarck (unua regna kanceliero de la germana imperiestra regno) diris, ke la bulgarioj estas “prusoj de Balkano” – kaj tio estis komplimento!

Samtempe per tiu senlaca laboremo Ferdinand la I-a estis ankaŭ kiel infano - ludema, kiam temis pri fervojo. Li ofte dum oficialaj veturoj persvadis lokomotivestrojn lasi lin en la stirejo kaj poste je alveno, kiam staris bonvenigata komitato sur la kajo, kie haltis la privata salon-vagono de Ferdinand, eliri de la lokomotivo kun malpuraj manoj kaj vizaĝo.

Spite al la ŝercoj pri li – jen temas pri caro, kiu kunlabore kun la komerca elito de Eŭropo kapablis meti sur la mapon landon je la tiama "fino de la mondo".

Kompilis **JUN&LN**

---

## La *Semmering* baza tunelo unuan fojon traborita



La tunelo estas konstruata el kvin lokoj kun 14 frontminadoj el kiuj jam 12 estas finitaj. La konstruado komenciĝis en la jaro 2014 kaj la duan traborlokon oni supozas kompletigi en la unua kvaronjaro de la jaro 2025.

La *Semmering* baza tunelo estas unu el gravaj partoj de la projekto pri modernigado de la Suda Fervojo samtempe kun konstruado de la grand-rapida linio *Koralmbahn* inter *Gratz* kaj *Klagenfurt*. La projekto mallongigos veturdaŭron inter Vieno kaj *Klagenfurt* de 3 horoj kaj 55 minutoj al 2 horoj kaj 40 minutoj.

**Ladislav Kovář**, laŭ *Railway Gazette International*, la 13-an de Septembro 2024

---

## Vizito de GEFA-konferenco

Kiam mi eksciis ke niaj germanaj kolegoj organizos sian konferencon en banloko *Bad Elster*, mi tuj volis partopreni. La aranĝo estis planita en tagoj de la 8-a ĝis 11-a de Novembro 2024, do mi aliĝis. Ĉar la banloko troviĝas proksime de german-ĉeĥa landlimo, mi uzis eblon atingi ĝin piede el najbara ĉeĥa urbo Aš. En la bela hotelo *Weisse Elster*, kiun posedas fervoja organizo *BSW*, jam atendis min membroj de GEFA.

La duan tagon okazis trajnekskurso al ĉeĥa banloko *Františkovy Lázně*. Interesaĵo de la loka fervojo estas, ke ĝi sepfoje transiras la limon. En la urbo estas por esperantistoj interesa memorŝtono dediĉita al L. L. Zamenhof. Antaŭ la dua mondmilito staris ĉi tie lia granda skulptaĵo, sed poste estis detruita. Vespere estis prezentataj interesaj prelegoj kaj daŭris afabla babilado.

Sekvan tagon ni vizitis teatron de la reĝo Albert en la urbo kaj post la vizito okazis kunveno de GEFA por pritrakti internajn aferojn. Mi mem



*Bad Elster, BSW-ripozdomo*

akceptis proponon kaj kun malgranda grupo, kiun gvidis P. Lohausen, ekskursi per trajno al urbo *Plauen*. Ĉirkaŭaĵo de la urbo estas fama pro interesaj pontoj, inkluzive la fervojajn. Ni vizitis unu el ili – ponton trans valo de la rivero *Syra*. De tie ni iris viziti infanan fervojon.

En la urbo ankaŭ funkcias ses tramlinioj kaj tio estas preskaŭ tuta publika amastransporto krom unu buslinio. Ni ankaŭ vizitis ruinon de la burgo *Plauen* kaj rigardejon super la stacidomo. Post la ekskurso kaj vespermanĝo okazis denove prelegoj kaj kultura programo. La vesperon ankaŭ vizitis L. Kovář, kiu prezentis venontajn kongresojn kaj agadon de IFEF-estraro. Tri tagoj tre rapide pasis. Bedaŭrinde ne povis partopreni prezidanto de GEFA sinjoro B. Ehrlich. Sed ties detala preparo kaj iniciatemo de ĉiuj kiuj partoprenis, faris la aranĝon sukcesa, ĉefe sinjoro G. Brandenburg, kiu gvidis la kunvenojn. Al mi la aranĝo tre plaĉis. Dankon!

**Ladislav HAKL**

## **Aŭtuna konferenco de la Ĉeĥa Fervojista E-Asocio**

Nunjara konferenco de ĈFEA estis komence planata en *Ramzová*, sed pro inundaj damaĝoj oni devis ŝanĝi ne nur lokon, sed ankaŭ daton. La konferenco okazis de la 25-a ĝis la 27-a de Novembro 2024 en montara kabano „*Lesní chata*“ en *Kořenov* (Norda Bohemio). Bedaŭrinde pro la ŝanĝoj ni perdis eksterlandajn gastojn, sed partoprenis 27 interesiĝantoj pri nia agado. Tuj lunde, post alveno, ni komencis per kurso de Esperanto por progresintoj kaj ankaŭ okazis estrarkunveno de la ĈFEA. Vespere estis prezentataj raportoj pri agado de nia organizo (L. Hakl), agado kaj laboro de IFEF (L. Kovář) kaj aktivadoj de Ĉeĥa E-asocio (A. Šubová). Poste sekvis prelego „Forgesitaj fervojlinioj en Ercmontaro“ (L. Hakl). La

fino de la vespero estis dediĉita al kultura programo de sinjorino Pavla Dvořáková.

Marde okazis ekskursoj. Unua grupo veturis tra parto de dentrela fervojlinio al *Dolní Polubný* kaj vizitis akvofalojn de rivero *Desná*, dua grupo atingis faman fervojan ponton trans rivero *Jizera*. Aliaj vizitis interesan kapelon *Tesařov*. Intertempe en la kabano okazis dua parto de la kurso de Esperanto. Sekvis tradukado de fakaj artikoloj. Post tagmanĝo okazis prelegoj, la unua „Rekonstruado de stacio *Pardubice*“ (L. Hakl), la dua „Etŝpura greka fervojlinio *Ano Lechonia-Melies*“ (J. Kukla). Pri agado de FISAIC parolis sinjorino J. Šmerhová. Poste estis prezentata filmo pri kongreso en Strasburgo kaj resumo de enketo, kiu estis farata dum la kongreso. En ĝi respondis partoprenantoj de la kongreso pri siaj vojaĝmani-eroj. Sekve oni povis vidi fotojn el Nacia tago de fervojo, kiu okazis en *Česká Třebová*.

Vespera programo komenciĝis per prezentadoj de venontaj aranĝoj kiel UK en Brno (A. Švubová) kaj IFEF-kongreso en *Žilina*. Sinjoro L. Kovář ankaŭ parolis pri estrarkunveno en *Mokra Gora*, kie okazos IFEF-kongreso en la jaro 2026. Lasta prelego „Laŭ spuroj de L. L. Zamenhof“ prelegis P. Dvořáková, kiu sekve denove kantis. Dum la programo ne mankis kvizoj kaj ludoj.



Merkrede okazis lasta parto de kurso de Esperanto kaj diskuto pri nia arkivo.

Dum la konferenco ni ankaŭ pripensadis eblan programon por fervojistoj dum la UK en Brno kaj aprobis planon por la venonta jaro. Mi esperas, ke la konferenco plaĉis al ĉiuj.

**Ladislav HAKL**

## Zamenhofa festo 2024 en Parizo

Sabaton la 14-an de Decembro 2024 okazis Zamenhofa festo en la spektaklejo "Traversière" en Parizo proksime de la stacidomo "Gare de Lyon".

Ĉi-jare la Zamenhofa festo komenciĝis malĝoje, ĉar kvar tagojn antaŭe ni eksciis pri la forpaso de Lucia Mairot, la respondeculino de la dancgrupo de *Montparnasse*. Ŝi partoprenis en pluraj niaj spektakloj, ŝi tre ĝojis prezenti siajn lernantojn en nia festo. Memore al Lucia, ŝia edzo Noël konsentis prizorgi la teknikaĵojn laŭplane, grandan dankon al li ! Nome de Franca Fervojista Esperanto-Asocio, mi kondolencis al li.

Ni organizis tiun feston triope: kun Esperanto-Francilio, SAT-Amikaro kaj ni - Franca Fervojista Esperanto-Asocio. Unue la asocioj prezentis sin: Esperanto-Francilio estas la Pariz-regiona asocio de Espéranto-France. (<https://esperanto.paris>)

SAT-amikaro estas Esperanto-asocio por laboristaj esperantistoj, filio de Sennacieca Asocio Tutmonda. (<http://sat-amikaro.org>)



Franca Fervojista Esperanto-Asocio celas konigi Esperanton al fervojistoj. Ĝi membras en UAICF, franca sekcio de FISAIC, kaj al IFEF.

La titolo de la unua programero estis "Surprizo n°5", fakte temis pri lumdanco prezentita de Elizabeth el SAT-Amikaro.

La sekvonta peco estis la koruso "*Chorale de Lutèce*", kiu bele prezentis kantojn el klasika repertuaro: Gilbert Bécaud (franca kantisto), maristaj kantoj, ktp.

La sekvonta peco estis la koruso "*Chorale de Lutèce*", kiu bele prezentis kantojn el klasika repertuaro: Gilbert Bécaud (franca kantisto), maristaj kantoj, ktp.

Sekvis kvazaŭ teatra peco duon-improvizita, kun partopreno de la publiko, pri parto de la vojaĝo de Lucien Péraire tra Azio per biciklo kaj

per Esperanto. Prezintis Régis, ankaŭ el SAT-Amikaro (pliaj informoj: <https://peraire.huma-num.fr>)

La asocioj Esperanto-Francilio kaj SAT-Amikaro prezentis librojn el siaj libroservoj.

Poste venis la paŭza momento, dum kiu oni povis trinki kaj manĝeti ĉe la trinkejo prizorgita de Esperanto-Francilio. Ankaŭ ni povis aĉeti librojn kaj kovertojn proponitajn de Sylviane por gajni unu el la multaj premioj de la loterio. Kompreneble la ĉeestantoj kaptis la eblon por babili kun amikoj, kio eble estas la plej grava momento de la festo...

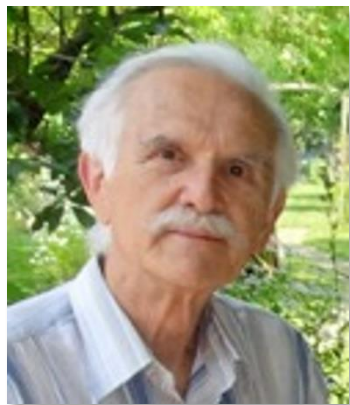
La dua parto de la spektaklo komenciĝis per legado de poemo de Maya Angelou, afrik-amerika verkistino, kiu temis pri segregacio, fare de Denise kaj Hubert.

Fine sekvis la spektaklo "*Esperemo*" de la kantisto Armel Amiot, kiun mendis Esperanto-Francilio. (<https://armelamiot.com>)

Ŝajne ĉiuj ĉeestantoj travivis agrablan posttagmezon.

**HopO**

### **Floreal Gabalda (1946 – 04.12.2024)**



Floreal Gabalda naskiĝis en Francio en la jaro 1946 al hispanaj gepatroj. Post la abiturientiĝo en la jaro 1965 li studis en universitato de Grenoblo kie li ricevis en la jaro 1971 titolon Doktoro-Inĝeniero. Li estis tre modesta. Poste, anstataŭ la militservo, li preferis labori kiel kunlaboranto kaj profesoro en Venezuela Universitato de Teknologio (*IUT*) en Karakaso, kie li restis kvin jarojn.

Esperanton li ellernis samtempe kun sia patro fine de la 1963-a jaro. Li tuj komencis serioze aktivadi en Venezuela Esperanto-Asocio, en junulara movado kaj en SAT. Li estis honora membro de TEJO. Kun sia edzino li konatiĝis en la jaro 1978 dum la 63-a Universala Kongreso en Varna (Bulgario). Post la geedziĝo en Ĉeĥoslovakio ili reiris Venezuelon en la jaro 1980, kie li daŭrigis sian profesian postenon de profesoro. Kune ili aktivis en VEA. Floreal fariĝis

vicprezidanto, Liba kasistino kaj ŝi iniciatis E-kronikon. Ili ambaŭ ankaŭ instruis Esperanton. En Karakaso naskiĝis iliaj du infanoj Belonia kaj Ideal, ambaŭ denaskaj esperantistoj. Post la malfavoriĝo de la situacio en Venezuelo ili revenis en Francion en la jaro 1986. Ili partoprenis multnombrajn E-kongresojn, seminariojn kaj aliajn E-aranĝojn: UK, IK, SAT, IFEF, ILEI, MES, PSI, BET, jarfinajn renkontiĝojn en Germanio: IF, NR, Luminesk, seminariojn en Kvinpetalo, kastelo Greziljono, Métabief, Internaciajn E-Semajnojn en Hispanio kaj plurajn aranĝojn en Ĉeĥio. Li ŝatis vojaĝi, viziti multajn landojn kaj ĝui esperantistan etoson. Floreal forpasis pro kancero la 4-an de Decembro 2024. Li tre multe mankos al ni.

**Liba**

**Miroslava Kovaříková (17.10.1942 – 02.11.2024)**

Forpasis multjara membrino de Ĉeĥa Fervojista Esperanto-Asocio. Ripozu en paco.

## Fora fervojhistorio en datoj, 2-a daŭrigo

**1837** – Skota inventisto Robert Davidson konstruis modelon de la unua elektra lokomotivo. En la jaro 1842 ĝi veturis sur linio *Edinburgh – Glasgow* per rapido 6,4 km/h.

**1838** – Angla konstru-inĝeniero Sir Charles Fox patentis fervojan trakforkon, kiu ebligis veturon de trajno de unu trako al la alia sen interrompo de la veturo.

**1838** – La unua fervojnodo estis konstruata en *Branchville* en Suda Karolino en Usono.

**1838** – Estis enkondukita kartonpapera fervoja veturbileto *Edmondson*. Nomita laŭ sia inventisto Thomas Edmondson (lignometiisto). Ĝia formato – 57,0 x 30,5 x 0,8 mm.

**29.10.1838** – Komenciĝis trafiko sur la unua fervojlinio en Prusio el Berlino al Potsdamo.

**11.11.1838** – Sur la ĵus finpretigita lasta sekcio de la Nordfervojo de la Imperiestro Ferdinand antaŭ Brno alveturis la unua vaporlokomotivo al Brno.

**1838** - En Saksio en maŝinfabriko *Übigau* ĉe Dresdeno estis produktata la unua eŭropa vaporlokomotivo *Saxonia*.

**1839** – Angla kartografo, presisto kaj eldonisto George Bradshaw komencis eldonadi serion de fervojaj gvidlibroj kaj horaroj. Ilia eldonado daŭris ankaŭ post lia morto kaj finiĝis en la jaro 1961.

**1839** – En Reĝlando de ambaŭ Sicilioj estis malfermata unua fervojlinio el Napolo al *Portici*.

**1839** – La unua fervojlinio en Nederlando konektis Amsterdamon kun Harlemono – ĝia longo estis 16 km.

**7.7.1839** – komenciĝis regula trafiko inter Vieno kaj Brno.

**1839** – Franca fizikisto kaj inĝeniero Paul Émile Clapeyron klarigis signifon de eluzo de ekspansio de vaporo en cilindroj, kio pli poste ebligis konstruon de inversigmekanismo kun eblo de pleningŝanĝo de cilindroj kaj per tio grava ŝparo de bruligaĵo kaj akvo.

**1840** – *Wilmington & Weldon* fervojo en Norda Karolino estis tiam la plej longa fervojlinio en la mondo kun longo 259,9 km kaj ŝpuro 1 422 mm.

**1840** – En metiejo de Norda fervojo de la Imperiestro Ferdinand en Vieno estis sub gvidado de angla konstruoinĝeniero John Bailli konstruata unua vaporlokomotivo en aŭstria monarĥio kun nomo *Patria*.

**1841** – Estis finkonstruata fervojo *Great Western Railway* el Londono al *Bridgwater* trans *Bristol* kun longo de 245 km.

**1841** – Fervojo la unuan fojon konektis liniojn de du ŝtatoj. Ĝi kondukis de Strasburgo en Francio al Bazelo en Svislando.

**6.11.1842** - Estis malfermata plia translima fervojo en Eŭropo inter *Mouscron* en Belgio kaj *Tourcoing* en Francio.

**1842** – Sur la linio Parizo – *Versailles* okazis granda fervojakcidento dum kiu mortis 150 homoj. Ili forbrulis en fermitaj vagonoj, kiujn estis eble malfermi nur de ekstere. Kaŭzo de la akcidento estis eltrakiĝo de lokomotivo pro rompiĝinta akso. De tiam estis en la plej multaj eŭropaj fervojoj regulite, ke vagonoj devas esti malfermeblaj de ekstere kaj ankaŭ de interne.

**1843** – Plia interŝtata konekto per fervojlinio – Bruselo (Belgio) kun Kolonjo (Prusio) trans *Liège* kaj *Aachen*.

**1844** – La unua fervojlinio en iama Kongresa Pollando inter Varsovio kaj *Pruszków*.

**1844** – Irlando – la unua t.n. atmosfera fervojo *Dalkey* inter *Kingstown* kaj *Dalkey*. La linio kun longo 2,8 km kaj ŝpuro 1 435 mm funkciis dek jarojn. Maksimuma rapido 64 km/h.

**20.8.1845** – Aŭstria monarĥio – komenciĝis trafiko sur linio *Olomouc* – Prago.

**1845** – En Anglio estis unuan fojon uzitaj avertaj fervojpetardoj kaze de danĝero por veturanta trajno.

**21.11.1845** – Jamajko – la unua fervojlinio inter *Kingston* kaj *Spanish Town* kun longo 24 km. Fine de 60-aj jaroj de la 19-a jarcento ĝi estis plilongigita je 168 km al *Montego Bay*.

**1845** – En Norda fervojo de Imperiestro Ferdinand estis ekfunkciigata elektromagneta sonora telegrafo de skota horloĝisto Alexander Bain.

**1845** – Reĝa komisiono por fervojaj ŝpuroj devis decidi kia ŝpuro estos plu uzata – ĉu tiu de Stephenson 1 435 aŭ de Brunel 2 140 mm. Estis decidite uzi ŝpuron de Stephenson.

**1846** – La unua fervojlinio en Hungario inter *Pešť* kaj *Vác*.

**1846** – La unua internacia fervojkonekto inter ĉefurboj Parizo – Bruselo.

**1847** – Estis fondata unuigo konata kiel Societo de germanaj fervojadministracioj en kiun iom post iom aliĝis ankaŭ ĉiuj aŭstriaĵoj fervojoj. Tiu ĉi societo grave meritas pri unuigo de deĵorinstrukcioj kaj ellaboro de modelaj folioj-preskriboj por fervojkonstruaĵoj en Eŭropo.

**1847** – Sur la nordamerika fervojlinio el *Madison* al *Indianapolis*, kie estis ascendo ĝis 60 promiloj, estis enkondukataj lokomotivoj por miksitaj trafiko. Ĝi temis lokomotivojn el *Baldwin*-fabriko en *Philadephia*. Ili havis kvin vaporcilindrojn – du movis adheran propulson, du movis dentradan propulson kaj la kvina premis dentradan maŝinon al dentrelo.

**1847** – Direktoro de la Granda Okcidenta Fervojo en Anglio, fervoj-inĝeniero Sir Daniel Gooch konstruis rapidlokomotivon de tipo *Iron Duke*, kiu sur la linio funkciis preskaŭ 50 jarojn.

**1848** – En Hispanio estis konstruata unua fervojlinio inter Barcelono kaj *Mataró* kun longo de 29 km.

**20.8.1848** – Sur la Hungara Centra Fervojo komenciĝis trafiko de *Marchegg* al *Pressburg* (Bratislavo).

**Josef SCHÖTTER**, Laŭ artikolo en *Reportér AŽD*, tradukis L.Kovář

## Honorigitaj membroj de IFEF

### Honora Prezidanto de IFEF

D-ro Bolognesi, Romano	Italio	2009
------------------------	--------	------

### Honoraj Membroj de IFEF

Nobuki, Naosuke	Japanio	2006
Robiolle, Pierre	Francio	2007
Stuppnig, Martin	Aŭstrio	2008
Inĝ. Gulyás, István	Hungario	2009
Brletić, Marica	Kroatio	2010
Ripoche, Jean	Francio	2010
Tomíšek, Jindřich	Ĉeĥio	2016
Litov, Georgi	Bulgario	2016
Inĝ. Kovář, Ladislav	Ĉeĥio	2018
Niemann, Jan Uldal	Danio	2021
PhDr Abelovská, Anna	Ĉeĥio	2022
Bracke, Clara	Belgio	2023

### Honoraj Membroj de FISAIC

PhDr. Abelovská, Anna	Ĉeĥio	2006
-----------------------	-------	------

### Honorigitoj per speciala FISAIC-medalo

PhDr. Abelovská, Anna	Ĉeĥio	1987
Robiolle, Pierre	Francio	1994
Tomíšek, Jindřich	Ĉeĥio	2012
Niemann, Jan	Danio	2021
Niemann, Lene	Danio	2022
Libner, Wiesław	Pollando	2022

### Honora Patrona Komitato de IFEF

Inĝ. Rodak, Aleksander	Pollando	1987
Zelenka, Vojtěch	Ĉeĥio	2003
PhDr. Abelovská, Anna	Ĉeĥio	2011