

# Internacia Fervojisto



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

ISSN 1397-4270

## 2025.3

La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn



La nova IFEFE-estraro

## Estimataj gelegantoj

Sur la sojlo de somera sezono mi volas iomete reveni al pasintaj semajnoj kaj monatoj. En tiu tempo IFEF mem daŭre funkciis kaj laboris – okazis laborkunsidoj de la estraro, daŭris laboroj je preparo de angla versio de la VERDEN-broŝuro, estis prezentataj prelegoj, okazis renkontiĝoj ktp.

Bedaŭrinde super la IFEF-ĉielo pendis nubo de necerteco rilate al mankanta kandidato je posteno de la prezidanto. Feliĉe, lastmomente dum la 76-a IFEF-kongreso en *Žilina* venis propono el ĈeFEA kaj estraranoj kun ĉefkomitatano profunde elspiris pro la solvita problemo.

Estas ĝenerale konata fakto, ke la nombro de IFEF-membroj ne estas tiel granda, kiel ĝi estis antaŭ dekoj da jaroj. Tamen mi opinias, ke inter ili estas sufiĉe multaj gekolegoj, kiuj povus labori por komuna celo. Pripensu tion kaj ĉirkaŭrigardu en viaj asocioj pri freŝaj fortoj, subtenu kaj instigu ilin por kuraĝigi al federacia agado, por ĝia estonteco.

En venontaj monatoj ĝuu, laŭ ebloj, varmajn somerajn tagojn kaj enĉerpu freŝajn fortojn!



Via redaktoro

**Enhavo:**

|  |    |
|--|----|
| István Gulyás (30.08.1934 – 10.4.2025) .....   | 44 |
| Mgr. et Mgr. Andrea Švubová, DiS – biografio .....                                   | 46 |
| Resuma jarraporto de la landaj asocioj de IFEF pri la jaro 2024 .....                | 46 |
| Respegule pri la 76-a IFK en <i>Žilina</i> .....                                     | 50 |
| „Saĝaj“ haltejoj instalataj sur la reto de ĉeĥa Fervojadministracio .....            | 55 |
| Nova luksa trajno en Norvegio! .....   | 57 |
| Fervojnovaĵoj el Nov-Zelando .....   | 57 |
| <i>Odontotos</i> fervojo .....   | 58 |
| <i>FEMERN KONEKTO</i> – prelego por studentoj de Universitato <i>Pardubice</i> ..... | 60 |
| ĈeĤEA preparas fakan ekskurson dum la UK en <i>Brno</i> .....                        | 61 |
| Fora fervojhistorio en datoj, 4-a daŭrigo .....                                      | 61 |
| Amuza anguleto .....   | 64 |
| Titolpaĝo: IFEF-estraro balotita dum la 76-a IFEF-kongreso en <i>Žilina</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:** Andrea Švubová (Ĉeĥa Respubliko) 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),,

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

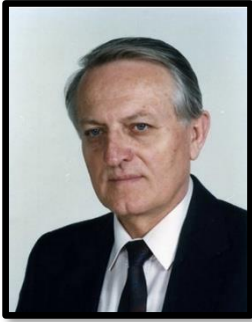
**BIC:** PSSTFRPPNTE

**UEA-konto:** iffk-o

**Retejo:** www.ifef.net

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

### István Gulyás (30.08.1934 – 10.04.2025)



István Gulyás naskiĝis en urbo Pécs la 30-an de Aŭgusto 1934.

Sekve la abituriantan ekzamenon li studis en Inĝeniera fakultato de la Konstruindustria kaj Trafika Teĥnika Universitato en Budapeŝto kaj fariĝis diplomita inĝeniero en 1957. Li klopodis plivastigi siajn konojn kaj plurfoje partoprenis postdiplomajn instruadojn. Tiel li akiris novajn diplomojn, en 1964 pri ekonomio, kaj en 1972

pri hidrologia kaj publikserva provizado. Li iĝis fak-inĝeniero.

La aktivan deĵoron li komencis ĉe la Trakprizorga Servo de MÁV. Poste antaŭen irante li agadis en pli kaj pli altaj postenoj kaj iĝis estro de la Teĥnika Ĉefsekcio de la Ĝeneraldirekcio ĉe MÁV, fine direktoro de la Planinstituto de MÁV. Li emeritiĝis en la jaro 1992.

Dum liaj emeritaj jaroj plurfoje oni sin turnis al li kaj komisiis lin fari fakspertulajn ekspertizojn, doni fakajn konsilojn. Dank' al siaj riĉaj fakaj konoj ĉi tiujn komisionojn li plenumis sukcese.

Nian komunan lingvon li ekkonis en la jaro 1958, kaj en la jaro 1962 li iĝis IFEF-membro. Post la alproprigo de la lingvo Esperanto dum multaj jaroj li organizis kaj gvidis lingvokursojn en diversaj fervojaj institutoj kaj deĵorlokoj, ekzemple en la Hospitalo de MÁV en Budapeŝto, en stacidomoj *Keleti* kaj *Nyugati*.

En la jaro 1982 li pasis superan ŝtatan lingvoekzamenon kompletigitan per fervoja fako.

Li fariĝis UEA-membro en la jaro 1973. Li estis elstara figuro de diversaj landaj, fakaj kaj internaciaj Esperanto-organizaĵoj, en kiuj plenumis altajn poziciojn. Li estis prezidanto de la Centra Fervojista Fakgrupo en Budapeŝto ekde la jaro 1974, membro de la Terminara Komisiono de IFEF ekde la sama jaro, Komitatano de la Hungara Esperanto-Asocio de 1976, IFEF-Komitatano kaj membro de la Fakprelega Komisiono de IFEF ekde la jaro 1977, „Komitatano A” por IFEF ĉe UEA de la jaro 1980, vicprezidanto de la Fervojista Fako de Hungara Esperanto-Asocio inter la jaroj 1980 kaj 1985, poste li estis ĝia

prezidanto.

Ĉi lasta organizaĵo en la jaro 1996 transformiĝis je laŭjura asocio sub nomo Hungara Fervojista Esperanto-Asocio, kies prezidanto li iĝis.

Li estis fakdelegito de UEA ekde la jaro 1986, sur fakteroj fervojoj kaj investado.

Helpe de la Hungaraj Ŝtatfervojoj, li pretigis, redaktis kaj aperigis belaspektajn, binditajn dulingvajn naciajn vortarojn pri ĉiu nacia lingvo kiuj aperis per CD-ROM en la dua eldono de UIC-fakvortaro. Temas pri Esperanto kaj 13 naciaj lingvoj kaj inverse.

Li estis vicprezidanto de IFEF inter la jaroj 1988 kaj 2010. Kiel membro de la Redaktora Komisiono de Internacia Fervojisto, ekde la jaro 2010 ĝis sia morto li agadis, servante la altan nivelon de la fervojfaka revuo de IFEF.

Inter la jaroj 1978 kaj 2014 li partoprenis ĉiujn IFEF-kongresojn kaj ekde la jaro 1980 ĉiujn Universalajn Kongresojn. Li faris plurajn gravajn fakprelegojn dum la IFEF kaj UEA-kongresoj.

Li estis kunlaboranto de LKK de la 14-a IFEF-kongreso en Budapeŝto en la jaro 1962; LKK-prezidanto de la sekvaj IFEF-kongresoj: la 34-a en la jaro 1982 *Balatonfüred*, la 47-a en la jaro 1995 *Pécs*, la 52-a en la jaro 2000 Budapeŝto kaj la 56-a en la jaro 2004 *Sopron*.

Li estis membro de la Ŝtata Lingvoekzamena Komisiono pri fervojaj temoj de la jaro 1981.

Li estis responda eldonisto de la revuo „Hungara Fervojista Mondo” ekde la jaro 1984 kaj responda redaktoro de la jaro 1993. Li tenis en vivo ĉi tiun altnivelan fakan revuon ĝis nun.

Pro sia elstara agado plurfoje li ricevis diversajn distingojn.

„Pro Esperanto” de HEA en la jaro 1983 (kolektive al LKK de la 34-a IFEF-kongreso en *Balatonfüred* en la jaro 1982). Li estis prezidanto de LKK.

„Pro Sindikata Agado” ora grado, en la jaro 1987, okaze de la centjara jubileo de Esperanto.

„Pro Esperanto” de HEA en la jaro 1996 (persone).

„Oradiplomita inĝeniero” la Tehnika Universitato en Budapeŝto honoris lin en la jaro 2007.

„Honora Membro” de IFEF en la jaro 2009.

Krom la menciitaj li ricevis multajn aliajn ŝtatajn kaj fervojajn distingojn.

István Gulyás eltenis sian longan malsanon kun pacienco. Li mortis la 10-an de Aprilo 2025.

Ni perdis elstaran homon, amikon, kolegon kaj samideanon. Per sia foriro li postlasis grandan mankon. Lian memoron ni konservos. Li ripozu en paco!

**Dr. HALÁSZ József**

---

## **Mgr. et Mgr. Andrea ŠVUBOVÁ, DiS – biografio**



Kandidato por posteno de la IFEF-prezidanto.

Ŝi naskiĝis en la jaro 1976 en *Valtice* (Ĉeĥoslovakio).

Ŝi studis ekonomion en mezlernejo, pli poste altlernejon de socia laboro en *Ostrava*. Post studado en mezlernejo ŝi komencis labori ĉe fervojo, unue kiel sekretariino kaj poste kiel trajndisponisto, kion ŝi faras ĝis nun. Ŝi loĝas en urbo *Hodonín* en Ĉeĥio kun filo Samuel kaj edzo Josef Švub. Ŝi ŝatas motorcikli, bicikli kaj ĝui la vivon.

Jam ŝia paĉjo estis konata esperantisto-filatelisto – Vladislav Hasala el *Strážnice*. Vladislav intencis transdoni sian intereson pri Esperanto al ŝi. Ekde la jaro 2019 ŝi estas dumviva membro de UEA, samtempe komitatanino de ĈEA (Ĉeĥa Esperanta Asocio) – kasistino, aktiva komitatanino de ĈeFEA.

Ŝi helpis aranĝi IFEF-kongresojn en *Liberec* kaj *Beroun* kaj ankaŭ partoprenis multajn aliajn IFEF-kongresojn. Ĉiujare ŝi kunorganizas kongresojn aŭ konferencojn de ĈEA.

Ŝi nun laboras en LKK de la 110-a UK kongreso 2025 en *Brno*.

**Ladislav HAKL**, prezidanto de ĈeFEA

---

## **Resuma jarraporto de la landaj asocioj de IFEF pri la jaro 2024**

La landaj asocioj de IFEF, surbaze de la dissendita demandilo, preparis siajn jarraportojn pri la jaro 2024. Escepte de Hungario kies respondeculo, István Gulyás, pro malsano ne sukcesis plenumi la demandilon, la anoncita membro-nombro egalas tiun de la pagitaj

kotizoj por membroj de I.a.

En la jarfino de 2024 ekzistis 12 landaj asocioj de IFEF, nome: Aŭstrio, Belgio, Bulgario, Ĉeĥio, Francio, Germanio, Hispanio, Hungario, Italio, Kroatio, Pollando kaj Rumanio. IFEF havas 7 individuajn membrojn, + 1 HM, en landoj sen asocio: Danio, Kubo, Israelo, Norvegio, Slovakio, Svedio kaj Tanzanio.

### 1. La landaj asocioj

La landaj asocioj raportas pri **334 asociaj membroj** (inkluzive 7 IM + 2 H.membroj). Tiu nombro estas kun **34 membroj malpli granda** ol en la antaŭa jaro.

Se ni ekzamenas dum la lastaj jardekoj la evoluon de la membro-nombro de fervojistaj esperantistoj, ni povas konstati ke en ĉiu jaro grave malkreskis tiu nombro. La membro-nombro 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 10 landoj havas inter 10 kaj 50 membrojn, 1 lando havas inter 51 kaj 100 membrojn, 1 lando havas 5 membrojn. Inter ili ni povis konstati, ke 22 estas aktivaj fervojistoj, 145 emeritaj fervojistoj, 4 iamaj fervojistoj, 161 nefervojistoj. Ĉeĥio kaj Pollando raportas pri 4 junaj membroj (ĝis 30-jaraĝo).

En kelkaj landoj estas E-klubo en diversaj urboj, sume 14.

Laŭ la kotizoj IFEF nombras en 2024 (inkluzive 7 IM +2 H. Membroj), **220 membrojn**, kiu nombro estas kun **12 membroj malpli** alta ol en la antaŭa jaro.

Se ni komparas dum la pasintaj jardekoj la membro-nombro 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 nombro de pagitaj IFEF-membrokotizoj estas malpli granda ol tiu de la enlandaj membroj.

### 2. Organizado de jarkunvenoj kaj aliaj renkontiĝoj

En kvar landoj ne okazis jarkunveno en la jaro 2024, ok I.a. kunvenis fizike aŭ rete. Entute 111 partoprenantoj ĉeestis dum la jarkunvenoj. En kelkaj jarkunvenoj okazis fakprelegoj, ekskursoj aŭ distraj programoj. Kvar I.a. organizis renkontiĝojn kunlabore kun lokaj asocioj.

### 3. Faka agado

Ok 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 10 personoj.

Sep landaj asocioj havas kunlaborantojn en FAS, ili raportas pri fakaj prelegoj, traduko de artikoloj por revuoj kaj gazetoj.

FAS dum la jaro 2024 preparis la 32-an numeron de FFK kun 6 artikoloj de 7 aŭtoroj el 6 landoj. Dum la 75-a IFK en Strasburgo okazis krom la ĉefa prelego ankaŭ 6 fakaj prelegoj. Grupeto de IFEF-anoj partoprenis viziton en lokomotiv- kaj vagonbontenejo de *SNCF*-fervojo *Technicentre Grand Est*. Dum la ekskursoj okazis faka vizito al la trajnmuzeo de *Mulhouse* la “*Cité du Train*”.

Kelkaj IFEF-membroj partoprenis en la 109-a UK en Aruŝa, kie ili prezentis IFEF-n kaj nian agadon.

En universitato *Pardubice* okazis virtuala faka prelego de Guido Brandenburg (GEFA/IFEF) “Cifereca Aŭtomata Kuplilo – perspektivo aŭ utopio?”.

### 4. Instruado

Ses landaj asocioj raportas pri la organizado de 8 Esperanto-kursoj, plue seminarioj kaj staĝoj, konversaciaj aŭ korespondaj (ankaŭ rete); ne okazis en Aŭstrio, Belgio, Hispanio, Hungario kaj Kroatio. Entute partoprenis 64 kursanoj, el kiuj 10 fervojistoj.

La lingvokursoj estis memstaraj en tri landoj, kaj kvar 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 du landoj (Ĉeĥio, Kroatio) aranĝis ekspoziciojn, dum pluraj okazoj. En kvar landoj oni plenumis kromajn aktivecojn (flugfolioj, afiŝoj, retpaĝoj, ktp).

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

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

Preskaŭ ĉiu landa asocio kolektas materialon por arkivado kaj historio.

## **6. Landaj organoj**

En la jaro 2024 kvar landaj asocioj eldonis propran organon. En Germanio kaj Hungario aperis 4-foje; en Francio 3-foje ; en Italio 2-foje. Hispanio havas fervojistan angulon en “ Gazeto Andaluzio” kiu aperas 4-fojojn; entute 17 bultenoj. La nombro de la jara paĝaro estis 268, laŭlande ĝi varias inter 24 kaj 88 paĝoj en formato A5 aŭ A4. Unu l.a. 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, 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 (Francio, Rumanio).

Kvin landaj asocioj uzas ejon de la FISAIC-sekcio.

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

Laŭ la raportoj 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 16 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 preskaŭ la sama kiel en la pasinta jaro, kun malpli da membroj.

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

La IFK en Strasburgo bone sukcesis danke al la helpo de la francaj amikoj kaj kolegoj. Entute partoprenis pli ol 600 partoprenantoj, pli ol 50 estis IFEF-membroj kaj kutimaj partoprenantoj de niaj kongresoj, kio rememorigis pri IFEF-kongresoj el pasinta jarcento.

La estraro kunvenis rete plurfoje, plue kelkaj alitemaj kunvenoj ĉefe kun LKK por la organizado de la kongresoj. IFEF organizis aŭ partoprenis plurajn renkontiĝojn kun sukceso. La novaj komunikrimedoj multe helpis nian federacion, ankaŭ pro tio ni denove subskribis abonon al la reta kunveno "Zoom". Vizito okazis en Oktobro en Serbio, la LKK-anoj de la 77-a IFK vizitis kun la estraro en Beogrado hotelojn kiel eblajn loĝejojn dum la kongreso, kaj *Mokra Gora*, la proponitan kongresan vilaĝon, sidejo de etŝpura fervojlinio.

Laŭ la raporto 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 alportos en IFEF freŝajn kaj junajn fortojn. Bedŭrinde ĉiuj substrekas, ke la membraro pli kaj pli maljuniĝas kaj ne venas novuloj. Kelkaj pledas, ke 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 2025

**Vito TORNILLO, IFEF-sekretario**

---

## **Respegule pri la 76-a IFK en *Žilina***

**La 30-an de Aprilo 2025**

Antaŭkongresa programo komenciĝis per solena inaŭguro de fotoekspozicio „La plej belaj turismaj fervojaj traceoj de Slovakio kaj

Pollando” en Regiona biblioteko *Žilina*. En la urba placo okazis starigo de „Maja arbo”.

### La 1-an de Majo 2025

En hotelo Galileo okazis solena malfermo de la kongreso – la ĉefa organizanto Peter Baláž voĉlegis salutvortojn de slovaka transportministro Jozef Ráž, IFEF-prezidantino Rodica Todor rememorigis en sia parolo sukcesajn aranĝojn de slovakaj fervojistoj-esperantistoj preparitajn ĉefe de Magdalena Feifičová. Ambaŭ organizantoj ricevis „Honorajn diplomojn” pro siaj meritoj okaze de organizado de la kongreso. Samtempe Vito Tornillo kaj Laurent Vignaud estis honorataj per „Honora membreco” de IFEF pro sia multjara laboro por la federacio. Titolon „Honora prezidanto” ricevis Rodica Todor pro sia 15-jara fruktodona laboro por IFEF.



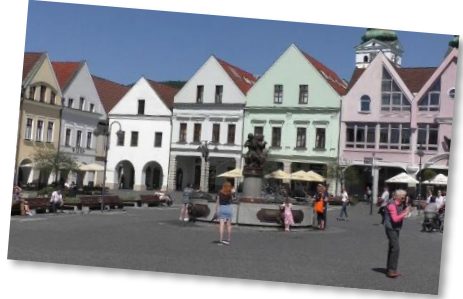
La partoprenantojn salutis s-ro Andrzej Walczyk, iniciatanto de la foto-

ekspozicio, en la nomo de la pola FISAIC-grupo „Kolejarz”.

Okazis ankaŭ tradiciaj salutparoloj de reprezentantoj de landaj asocioj. Fine sekvis komuna fotografado antaŭ la hotelo.

Plia programo estis jam labora – kunsidis la Faka komisiono sub gvidado de Guido Brandenburg kaj Jaroslav Matuška.

Posttagmeze okazis promeno tra la urbo kun komentoj de Pavol Petrik. Pli sportemaj kongresanoj kuraĝis grimpi al rigardejo sur loka montpinto *Dubeň*.



Vesperan programon certigis fama duopo Georgo Handzlik kaj Saša Pilipović.



## La 2-an de Majo 2025

La vendredan antaŭtagmezan

programon plenigis fakaj prelegoj. La ĉefan prelegon kun temo „Mediaj problemoj de socia disvolviĝo” prezentis Prof. Inĝ. Peter Zvolenský, CSc. Poste sekvis sep prelegoj kun diversaj temoj – ĉiuj estos publikigitaj en

Fervoj-Fakaj Kajeroj n-ro 34.



Posttagmeze la programo daŭris per vizito de kastelo *Budatín* kun ekspozicio de dratumist-produktaĵoj kaj historio de tiu speciala – preskaŭ arta metio, kiu evoluis el

laboro de simplaj dratumistoj, kiam ili migradis tra landoj kaj riparis

damaĝitan kuirvazaron aŭ kreis diversajn helpilojn por mastrumado.



Laciga tago finiĝis per distra programo kun kantoj de sinjorino Majka Minichová. Al ŝi alviciĝis kun kantado eĉ multaj kongresanoj.

### La 3-an de Majo 2025

Sabate antaŭtagmeze venis la plej grava kongresprogramo – publika plenkunsido kun raportoj de IFEF-funkciuloj pri sia laboro en la jaro 2024 kaj pri la situacio en landaj asocioj. Dum la programpunkto okazis ankaŭ baloto pri nova IFEF-estraro por venontaj tri jaroj. Lastmomente anoncis la prezidanto de ĈeFEA Ladislav Hakl kandidatiĝon de Andrea Švubová je posteno de IFEF-prezidanto. La ceteraj membroj de la estraro rekandidatiĝis. Sekve okazis balotoj kaj la nova estraro transprenis sian taskon.

En la jaroj 2025-2028 gvidos IFEF:

Andrea Švubová – prezidantino

Vito Tornillo – sekretario

Laurent Vignaud – kasisto

Ladislav Kovář – redaktoro



Posttagmeza programo estis dediĉita al vizito de ĉarma vilaĝo *Čičmany* konata pro siaj bele ornamitaj lignaj dometoj.

Vespere okazis prezento de la venontjara kongresloko – Beogrado kaj *Mokra Gora* en Serbio per filmeto kun klarigado de karaj gekolegoj Nedeljka Ložajić kaj Bojan Veličković.



Poste venis la momento deklari la 76-an IFEF-kongreson finita. En nova rolo transprenis tiun taskon Andrea Švubová. Je la vesperfino sekvis vingustumado, kiun perfekte gvidis Peter Baláž. La partoprenantoj konatiĝis kun diversaj specoj de vino – ruĝa, blanka, rozkolora ... kaj kompreneble modere trinkis ilin. Dolĉa punkto estis torto en formo de E-flago.

#### La 4-an de Majo 2025



Dimanĉe la evento transiris al postkongreso kies unua halto estis en *Trenčianské Teplice* - pli precize en fervojstacio *Trenčianská Teplá* de kie kongresanoj translokiĝis per etŝpura elektra motorvagonaro al banloko

*Trenčianské Teplice*. La linio ne estas longa kaj ĝia finstacio estas en centro de la urbo, kiu ĝuste tiam prepariĝis por „Malfermo de banloka sezono”. Kongresanoj sukcesis trarigardi la centron de la urbo kaj parton de proksima parko. Sekvis tagmanĝo kun bongusta supo kaj slovakaj specialaĵoj „brynzové halušky” – kuiritaj terpom- kaj farunpastaj nokoj kun „brinzo” (ŝafkazeo) ornamita per fritita lardo.

Plua parto de la postkongresa programo okazis en slovakaj ĉefurbo *Bratislava*. Tie la partoprenantoj vizitis fervojan muzeon proksime de la ĉefa stacidomo.

Dankon al la organizantoj por neforgeseblaj kongresaj tagoj.

Ligilo al kongresa fotoalbumo: [mallonge.net/ifk2025fotoj](http://mallonge.net/ifk2025fotoj)

Ladislav KOVÁŘ

## “Saĝaj” haltejoj instalataj sur la reto de ĉeĥa Fervojadmi- nistracio



En la jaro 2023 estis publikigata pilot-projekto pri ekipado de fervojhaltejoj per instalaĵoj, kiuj respondus al lastaj tendencoj en areo de dezajno kaj modernaj teknologioj certigantaj komforton por vojaĝado - tio ĉio kun akcento je energi-ŝparado kaj malaltaj ekspluadkostoj.

Krom supre menciitaj kondiĉoj estis celo de la projekto plialtigi la sekurecon por vojaĝantoj ĉefe sur dutrakaj fervojlinioj, kie estas kajoj sur ambaŭ flankoj de la linio. Dum veturo de trajno sur neĝusta trako aŭ pro eksterordinaraj motivoj povas esti ĝi situacioj, kiuj endanĝerigas la sekurecon de vojaĝantoj – transpaŝo de trakoj, klopodo atingi jam proksimiĝantan trajnon ktp. La instalitaj informsystemoj avertas vojaĝantojn pri eksterordinaraj situacioj – ŝanĝo de traknumero, informo pri trafikĉesigoj, substitua bustrafiko kaj loko de bushaltejo ktp.

En la unua etapo estis instalataj 18 “saĝaj” haltejoj. Ilia teknologia ekipaĵo estas jena:

Regadparto -

regadkomputilo,  
diagnoza- kaj temperaturunu.

Voĉ- kaj vidmaniera informsystemo –

informa lumekrano,  
elektronika laŭtparolilo por nevidantaj vojaĝantoj,  
komunikilo por konekto kun disponisto.

Lumigo de haltejo –

regadmodulo por lumigo,  
internaj LED-lumigiloj en budo,  
eksteraj LED-lumigiloj sur kajo.

Protekto de instalaĵo –

kameraa systemo kun registrado,  
skuo-sensiloj,

Kurentoprovizado –

sunluma kolektilo,  
baterioj enkonstruataj en vando de la budo,  
rezerva kurentoprovizado el elektreto.

Diagnozo –

stato de elektroprovizado,  
stato de baterioj,  
funkciado de informoj,  
funkciado de regadkomputilo,  
temperaturo-mezurado.

Laŭtparolila centralo.

“Saĝaj” haltejoj en prezentita aranĝo estas destinitaj por lokoj kun densa trafiko, ekzemple proksime de grandaj urboj aŭ turismaj lokoj.

Versio por privata linio *Obrnice – Čížkovice* estas krome ekipita per –  
Sistemo por haltsigno –

butono por aktivado de signala lumo,  
signallumo por informi kondukiston pri haltigo aŭ pluveturo  
de la trajno.

### **Priservado de saĝaj haltejoj estas ebla per du manieroj:**

La unua estas aŭtomata en kazoj, kiam la haltejo troviĝas sur linio ekipita per centralizita trajntrafikregado kun datumkonekto per teknologia datumreto. En tiu kazo ĉiuj funkcioj de haltejsistemoj estas regataj laŭ trajnveturo – voĉ- kaj videomanieraj instrumentoj, lumigo aŭ mallumigo. Necesaj datuminformoj devenas rekte de sekuriga sistemo.



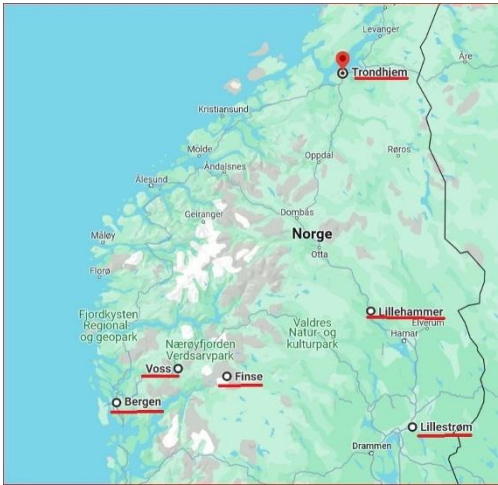
Sur fervojlinioj, kie ne estas je dispono teknologia datumreto estas la haltejoj ekipitaj per datumkonekto pere de publika kompanio kun sekurigita aliro per retaplikaĵo.

### **Konstruaĵo.**

Skeleto de haltejbudo estas ŝtala kun specialaj laminatplatoj kaj hardigitaj plurtavolaj vitroj. Teknologijaj aparatoj kiuj ne servas por interrilato kun vojaĝantoj estas lokitaj en duobla dorsa vando. La sunlumaj kolektiloj troviĝas sur tegmento de la budo.

**Ladislav KOVÁŘ** laŭ artikolo de Ondřej Kovář en *Nová železniční technika*

## Nova luksa trajno en Norvegio!



La norvega ŝtata instanco *Statens Jernbanetilsyn* (SJT - ŝtata fervojinspekta instanco) ĵus donis permeson al la privata entrepreno *NLE AS* establi novan trajnon, *Norient Express*, inter *Trondheim* kaj *Bergen*. Estas koncepto pri luksa trajno, - tion oni komprenas nur de la nomo – kaj *SJT* juĝas, ke la serĉata klientaro estas tute alia ol la klientaro, kiu veturas per "ordinaraj trajnoj"

inter du urboj. Pro tio *Norient Express* ne konkurencos kun la ordinaraj trajnoj.

*Norient Express* veturos de *Bergen* ĉiudimanĉe kun alveno en *Trondheim* la postan ĵaudon. Survoje estas planitaj tranoktoj en *Voss*, *Finse*, *Lillestrøm* kaj *Lillehammer* kaj vizito al turistatrakcioj en la kvar lokoj. La prezo por vojaĝo, tranoktoj, ĉiuj manĝoj kaj ĉiuj enirbiletoj estos por unu persono ĉ. 60.000 NOK (5.250 EUR).

Oni planas veturi per RC-lokomotivoj kaj kun svedaj vagonoj de tipo *A7/B7* – sed antaŭ ekveturi tiuj vagonoj bezonas gravan renovigon por kongrui kun postuloj de tia luksa trajnvojaĝo.

**JUN**, Fonto: *NJT* Julio 2024

## Fervojnovaĵoj el Nov-Zelando

**La nov-zelanda registaro mendas ŝipojn.**

La ministro pri fervojoj, *Winston Peters* anoncis, ke la registaro financos la aĉeton de du novaj inter-insulaj pramoj, kiuj servos



ekde la jaro 2029.

La konekto inter la du ĉefaj insuloj de la lando nepras. Mi multfoje uzis pramŝipan servon inter *Wellington* kaj *Picton* (kaj poste per trajno ĝis *Christchurch*.) Tiu plia iro kutime temis pri mirinda servo, kiu nomiĝis *La brasika trajno*, ĉar ĝi portis ne nur brasikojn, sed pliajn legomojn de *Marlborough* ĝis la foiroj de *Christchurch*. La trajno alvenis je la 05.16 h matene – konvena tempo por la brasikoj, sed ne por la homoj. Tiu nokta trajno estis esence vartrajno, sed ili aldonis unu pasaĝeran vagonon, kiu iam estis unuaklasa, do la seĝoj tre komfortis kaj permesis eĉ dormeton.

### Fervojoj en *Wellington* renovigitaj.



Kompleksa signalrenoviga projekto en Nov-Zelando okazis en la ĉefurbo *Wellington*. Tio anstataŭis sistemon jam 90-jaraĝan. La nova sistemo pliigas sekurecon kaj entenas haltigajn meĥanismojn por protekti kontraŭ

preterpaso de haltpozicia signalilo. Kadre de la projekto, la traka sistemo antaŭ la naŭ-kaja finstacio estis raciigata por doni plian flekseblon. Plia problemo estis la fortegaj ventoj kiuj malhelpis la laboron.

**Stefan Mac GILL**

## **Odontotos fervojo**

*Diakopto – Kalavryta*

Fonto: en.wikipedia.org

Stato: uzata

Posedanto: *GAIABOSE S.A.* – publika kompanio, 100% - posedata de Greka ŝtato

Loko: Centra Grekio

Finstacioj: *Diakopto, Kalavryta*

Stacioj: 6 (3 neuzataj)

Malfermita: La 10-an de Marto 1896



Longo: 22,346 km

Nombro de trakoj: unu-traka

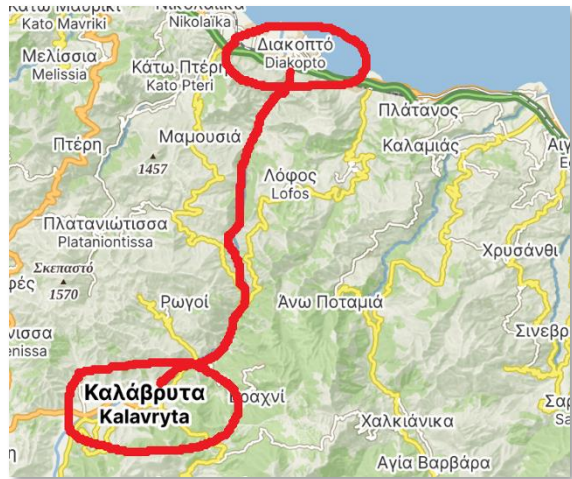
Trakŝpuro: 750 mm

Trakcio: dizel-elektra

Trafikrapido: 80 km/h

### Historio:

La konstruado de la linio komenciĝis en la jaro 1885 kaj la linio estis malfermata la 10-an de Marto 1896 kiel duaranga fervojo de *Piraeus, Athens & Peloponnese Railways* kun ŝpuro 750 mm. La linio estis parto de granda projekto kun celo konekti tutan Grekion per fervojo. La linion konstruis franca kompanio *ATON* kune kun italaj laboristoj, kiuj havis grandajn spertojn kun similaj projektoj en Alpoj. La projekto estis en tiu tempo unu el la plej malfacilaj fervojkonstruadoj pro tre malfacile alirebla tereno kaj ankaŭ granda alto super marnivelo en kiu ĝi finiĝis. La linio enhavas tri sekciojn de dentreloj: tie, kie la ascendo superas 10 % la dentrado de lokomotivo ekfunkcias kun dentrelo meze de trako. La linio



transiras la krutvalon *Vouraikos* kaj kondukas tra longa vico de pontoj kaj tuneloj.

Dum la militperiodo (1941 – 1944) estis la fervojo uzata por milit-transportoj de soldatoj kaj armiloj. Ĝi estis ankaŭ kelkfoje damaĝata aŭ de germana armeo aŭ de grekaj rezistaj batalantoj.

Komence de 90-dekaj jaroj finiĝis monopolo ordonita de la ŝtato por transportado de terkulturaj produktoj kaj sterkaĵoj sur tiu ĉi linio. Multaj malgrandaj stacioj kun malalta nombro de vojaĝantoj estis fermataj. En la jaroj 2007 ĝis 2009 estis ŝanĝataj ĉiuj reloj kaj dentrelaj sekcioj

kaj estis enkondukataj kvar dizel-elektraj trajnoj. En la jaro 2009, kiam disvolviĝis la greka ŝuld-krizo estis limigataj la servoj – horaroj estis



mallongigataj.

En la jaro 2016 okazis omaĝe de la 120-jara datreveno de fervojo en Grekio en *Kalavryta* festo kiun partoprenis urbestro de *Kalavryta*, filharmonia orkestro kaj trajnoj el tri epokoj. Okaze de la evento estis eldonata albumo pri la fervojlinio kaj poŝtmarko.

En la jaro 2017 estis pasaĝersekcio de la fervojlinio privatigata de kompanio *TrainOSE*, centprocente apartenanta al *Ferrovie dello Stato Italiane*. Infrastrukturo kun stacioj restas sub kontrolo de *OSE (Hellenic Railways Organisation)*. En la jaro 2019 estis trafiko ĉesigita pro terglito. La servoj denove refunkciis ek de la 29-an de Aprilo 2024 kun tri iraj kaj revenaj itineroj tage dum semajno kaj du aldonaj dum semajnfinaĵoj tagoj.

**Ladislav KOVÁŘ**, laŭ kontribuado en [Diakopto–Kalavryta railway - Wikipedia](#)

---

## **FEMERN KONEKTO – prelego por studentoj de Universitato de Pardubice**

Post la prelego de Guido Brandenburg (Oktobro 2024) mi invitis Lene kaj Jan Niemann al prelego por miaj studentoj kadre de studobjekto "Internacia transporto". Reta, en ĉeĥan lingvon tradukata prezentaĵo, okazis la 2-an de Aprilo 2025. Temo estis "La *Femern*-konekto – projekto kaj nuna stato". Ni eksciis, interalie, pri jam funkciaj konektoj: Grandbelta konekto (Selando – Fueno) kaj *Öresund*-konekto (Kopenhago – *Malmö*, Svedio). Poste sekvis interesaj informoj kaj bildoj pri la nuntempe konstruata konekto inter dana insulo *Lolland* kaj germana *Fehmarn (Femern)*. Temas pri ĉirkaŭ 18 km longa submara tunelo muntata el 89 betonaj tunelementoj. Por ilia produktado kaj aliaj laboroj ekestis en dana *Rødbyhavn* „tunelurbo“ kun fabrikoj, oficejoj, loĝejoj ktp. Malfermon por trajnoj kaj aŭtomobiloj oni antaŭvidas en la jaro 2029. Mi esperas, ke venontjare Lene kaj Jan denove raportos al ni pri la progreso de konstruado.

La prelegon partoprenis ok studentoj ĉeeste kaj 10 aliaj interesuloj (esperantistoj kaj ĉeĥaj fakuloj el du universitatoj kaj Fervoja Administracio) el Ĉeĥio, Italio, Svedio kaj Germanio. Mi esperas, ke tiu ĉi prezentaĵo estas bonaj okazaĵoj por disvastigo de sciigo pri Esperanto kiel rimedo de serioza faka internacia komunikado.

**Jaroslav MATUŠKA**

## ĈeFEA preparas fakan ekskurson dum la UK en Brno

En la tagoj de la 26.07.2025 ĝis la 02.08.2025 okazos en *Brno* Universala kongreso de UEA. Okaze de tiu ĉi evento preparas la Ĉeĥa Fervojista Esperanto-Asocio fakan ekskurson al instru-centro de firmao *SignalProjekt s.r.o.*, kiu organizas kursojn, klerigadon kaj instruadon de fervojistoj kaj dungitoj pri regado kaj prizorgado de fervojaj sekurigaj sistemoj kaj viziton de laborejoj en produkt-fabriko *AŽD Výrobní závod Brno*, kiu produktas elementojn de sekurigaj aparatoj por fervojo. Ambaŭ kompanioj troviĝas je la sama adreso *Křižíkova 32, Brno*.

La ekskurso okazos la 30-an de Julio 2025 antaŭtagmeze. La nombro de partoprenantoj estas limigita al 20 personoj. Interesuloj, bonvolu informi min pri via intereso partopreni la ekskurson je adreso [redaktoro@ifef.net](mailto:redaktoro@ifef.net). Por listo de partoprenantoj oni bezonas vian propran kaj familian nomojn, kongresnumeron, retadreson, telefonnumeron kaj naskiĝjaron.

Detalajn informojn pri transporto al la ekskurso-loko kaj kondiĉojn pri partopreno vi ricevos rekte al viaj kontaktadresoĵ antaŭ komenco de la kongreso.

ĈeFEA antaŭĝojas vian partoprenon!

**Ladislav KOVÁŘ**

---

## Fora fervojhistorio en datoj, 4-a daŭrigo

**1856** – Estis ekfunkciigata la tuta fervojlinio Parizo – Marsejlo longa 862 kilometroj. La sekcioj Parizo – Liono, Liono – Avinjono kaj Avinjono – Marsejlo estis konstruataj kaj uzataj de tri diversaj kompanioj, kiuj en la jaro 1857 fariĝis komponantoj de kompanio *Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée*. La fervojo estis malfermita en kelkaj etapoj en la jaroj 1847 ĝis 1856, kiam estis malfermata lasta sekcio trans Liono. Ĝi estas ankaŭ konata kiel „Imperia linio“, ĉar ĝin uzadis Napoleono III, kiu en ĝi vidis manieron kiel kunigi ĉiujn regionojn en kiuj li regis.

**1857**- En Britio estis unuan fojon uzataj ŝtalaj reloj. Ŝtalon en fervojo oni ankaŭ uzadis por produktado de ŝtalstrukturoj, pontoj, radringoj, aksoj, kaldronladoj kaj aliaj. Eltrovinto estis anglo Sir Henry Bessemer (1813 – 1898), kies procedo de ŝtalproduktado fariĝis la plej grava teknologio en la 19-a jarcento.

Multaj industriaj sektoroj estis limigataj de ŝtalmanko, ĉar ili fidis nur al gisfero kaj forĝebla fero. Ekzemploj estas fervojkonstruaĵoj kiel ekz. pontoj kaj reloĵ, kie la malfidelan econ de gisfero eksentis multaj inĝenieroj kaj konstruistoj. Kaŭze de subitaj kolapsoj de gisferaj traboj okazis multaj akcidentoj, kiel ekz. katastrofo de *Dee Bridge* en Majo 1847 en Britio, falego de ponto *Wootton* kaj akcidento de ponto *Bull* en la jaro 1860. La problemo ripetiĝis dum falego de ponto *Tay* en Skotlando en la jaro 1879 kaj perturboj daŭris ĝis la gisferaj elementoj estis anstataŭigataj per ŝtalkonstruaĵoj.

**29.08.1857** – Estis en la urbo *Buenos Aires* solene malfermata la unua fervojlinio en Argentino – *Buenos Aires Western Railway (BAWR)*. La ŝpuro estis 1676 mm. Komence la linio havis longon 10 km kaj kondukis el stacio *Del Parque* (nun *Teatro Colon*) al stacio *Floresta*, kiu siatempe troviĝis en vilaĝo *San José de Flores*, nun parto de la urbo *Buenos Aires*. La unua trajno sur tiu ĉi linio havis fronte lokomotivon *La Porteña*, kiun konstruis brita firmao *EB Wilson & Company* en *Leeds*.

**1858** – Franca konstruisto kaj inventisto Henri Giffard (1825 – 1862) estis inventinto de vaporinjektilo por vaporlokomotivoj kaj konstruisto de la unua direktebla aerŝipo. Post finstudado en lernejo en *Bourbon* li eklaboris kiel teknika inĝeniero en *St. Germain*, kie li dediĉis sin al plibonigo de vaporlokomotivoj.

La principo estis, ke vaporo el kaldrono en injektilo komence fluas tra mallarĝiĝanta tubaro. Tiamaniere ĝia premo ŝanĝiĝas al rapido. Per rapido proksima al la rapido de sono la vaporo penetras en akvoareon de pumpilo. Ĉi tie ĝi transdonas sian energion al akvo, kie ĝi ekkondensiĝas. La fulmrapide moviĝanta akvo transformas sian rapidon en larĝiĝanta tubaro al premo (pli granda ol origina premo de eniranta vaporo) kaj tra retenvalvo ĝi penetras en kaldronon.

**1860** – La unua fervojlinio konstruita en Turkio estis linio *Izmir – Aydin*, ĝia unua parto havis longon 130 km. Plua konstruado kaj plilongigo de la linio daŭris ĝis la jaro 1912, tiam ĝi akiris longon trans 700 km.

**1861** – La unua fervojlinio en Paragvajo estis ekuzata la 14-an de Junio. La solena trajno veturis sur mallonga linio el la ĉefa stacidomo *Saint Francis* en *Asunción* al *Trinidad*. Post ses monatoj estis la linio plilongigita al urbo *Luque*. Ĝuste sur tiu ĉi linio okazis la unua vojaĝo per

trajno en Suda Ameriko.

**31.01.1862** – En Finnlando estis malfermata la unua fervojlinio inter *Helsinki* kaj *Hämeenlinna*. La linio estas 96 km longa, unutraka kaj oni supozis, ke sur ĝi veturos unu trajno tage. Por ebligi veturadon de pli multaj trajnoj, estis pli poste aranĝataj pliaj trajnavizaj deĵorejoj ebligantaj trajnkruciĝon. Tiutempe estis Finnlando aŭtonomia ĉefdukejo en persona unio kun Rusia regno kaj ĝi subestis al rusa influo. La projekton subtenis rusa caro Alexandro II. (1818 – 1881).

**1862** – La fervojlinio Peterburgo – Varsovio estis longa ĉirkaŭ 1333 km kaj konstruis ĝin Rusia regno, por kunligi Rusion kun Meza Eŭropo. Parte estis uzata rusa ŝpuro 1524 mm kaj de prusia limo al Varsovio estis normala ŝpuro 1435 mm. Tiutempe estis la tuta fervojo en Rusia regno kaj Varsovio mastrumata de Rusio. La unuaj lokomotivoj por la fervojlinio Peterburgo – Varsovio estis aĉetataj en Anglio, Francio kaj Belgio. Ili estis de klaso „G“ 0-6-0 kun du cilindroj. Ili estis produktataj en *Manchester* en la jaro 1857, en Parizo en la jaro 1860 kaj en Belgio en la jaro 1862.

**1862** – En Aŭstrio enkondukis la kompanio Ŝtata Fervojo unuajn rapidtrajnojn sur la linio Vieno – Brno – Prago – *Podmokly*. La kompanio pro tio aĉetis novajn lokomotivojn kun aranĝo 2 A. Unu el ili estis nomata *Duplex* kaj estis provkonstruata kiel kvaropa. Ĝia maksimuma rapido estis 60 km/h.

**15.07.1862** – Komenciĝis trafiko sur finkonstruita linio de Ĉeĥa Okcidenta Fervojo kunliganta Pragon kun Bavario.

**1863** – La unua subtera fervojo de *Metropolitan Railway* kun longo de 6,4 km estis malfermata en Londono. Adaptitaj vapormaŝinoj retenis kondensitan vaporon kaj forfluigis ĝin nur sur certaj lokoj en tunelo, kie estis aerumigaj apertajoj. Ĝi estis ekesto de nova maniero de subtera urba trafiko – metreo.

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

---

## Jarkunvenoj de Landaj Asocioj

BEFS (Bulgara Fervojista Esperanto-Sekcio): Oktobro 2025, *Ĉerven brjag*, ĈeĤEA (Ĉeĥa Fervojista Esperanto-Asocio), konferenco: 22. – 24.9. 2025, *Ramzová*,

GEFA (Germana Esperanta Fervojista Asocio): 2. – 5.10. 2025, *Schleiden-Gemünd*,

PEFA (Pola Esperantista Fervojista Asocio): dato ankoraŭ ne konata, *Częstochowa*,

REFA (Rumana Esperanta Fervojista Asocio): 23.10.2025, Bukareŝto.

Laŭ Raportado de Ĉefkomitatano, Zlatko Hinšt

### Amuza angulo

1    2    3    4    5    6    7    8    9    10    11    12

|  |  |  |    |  |  |    |  |  |    |  |  |
|--|--|--|----|--|--|----|--|--|----|--|--|
|  |  |  | PA |  |  | ŜI |  |  | SU |  |  |
|  |  |  |    |  |  |    |  |  |    |  |  |

Solvu proverbon!

Enskribu silabojn en kolonoj – fina silabo de la unua vorto estas la unua de la dua vorto.

- |                      |                        |
|----------------------|------------------------|
| 1) BELE ASPEKTANTA   | METALA PRODUKTO        |
| 2) FORMAĴO SUR ĈIELO | HUNDE PAROLI           |
| 3) KRESKAĴO SUR KAPO | FLORO KUN DORNOJ       |
| 4) UZI PAFILON       | MALKOMENCO             |
| 5) MOVIĜI TIEN       | METALA KUNIGILO        |
| 6) SATIGITA          | 24 HOROJ               |
| 7) DETRUI PER TIRO   | ASIA MANGAĴO           |
| 8) UJO DE CERBO      | FRUKTO                 |
| 9) UJO POR FLOROJ    | TERITORIO              |
| 10) KOMUNE           | CENTRO                 |
| 11) EFEKTIVIGI       | HAVANTA SUFIĈE DA MONO |
| 12) VERTIKALE LONGA  | POTETO POR KAFO        |

Preparis **Ivan POTIŠKA** Solvo de enigmo el IF 2025.2 KOLOMBINO