

Internacia Fervojista Esperanto-Federacio

**Kelkaj pensoj pri la stato de la fervojoj
kaj de esperanto
kiel fervoja faklingvo**

35a IFEF-kongreso Ostendo junio 1983

Verkinto kaj preleganto:
Per Engen, vicprezidanto de IFEF

De generacio al la venonta preskaŭ ĉiam ŝanĝiĝas la konceptoj kaj opinioj pri multaj aferoj. Tio tucerte ankaŭ koncernas Esperanton.

Tial estas utile kaj eĉ necese de tempo al tempo analizi kaj agnoski la aktualan situacion por povi formi strategion kaj krei agadmodelon konforman al la postuloj kaj bezonoj estantaj kaj laŭeble estontaj.

En mondo politike ŝanĝema, kie ekonomiaj, sociaj kaj kulturaj kondiĉoj konstante aliĝas kaj "evoluas", necesas ankaŭ por movadoj kaj organizaĵoj, kiuj klopodas resti aktualaj, ke ili akordigu sian agadon je ĉiu tempopunkto kun la ekzistantaj premisoj por atingi la laŭeble plej bonajn rezultojn. Ankaŭ por IFEF, kiel parto de la fakabranĉo de la E-movado, akordigo de la agado kun la aktuala situacio ŝajnas esti utila kaj necesa. Laŭ mia opinio, tio estas eĉ pli grava por nia organizaĵo ol por la ĝenerala movado, ĉar ĝi kaj ĝiaj membroj laboras en kaj estas dependaj de entreprenoj, kie la ĝeneralaj sociaj ŝanĝoj forte influas la entreprenan politikon kaj agadmanieron. La evoluo ĉe la fervojoj dum la lastaj jardekoj bone ilustras tion.

Sufiĉe ofte ŝanĝiĝis kaj ŝanĝiĝas la amplekso, karaktero kaj strukturo de la agado de la fervojentreprenoj. Pro tio ankaŭ ŝanĝiĝas la bezono de kaj la postuloj al la personaro. Tio memkompreneble influas la eblecojn kaj la

laborkondiĉojn de Esperanto kaj de IFEF ĉe la diversaj fervojoj.

En mia prelegeto mi provos mallonge priskribi la evoluon de la fervojoj dum la kvar-kvin lastpasintaj jaroj, la nunan staton kaj la eblecojn dum la venontaj jaroj. Cetere mi tuŝos eĉ pli mallonge la organizajn, strukturajn kaj teknikajn ŝanĝojn kaj ties efikojn.

Mi provos skizi ankaŭ la sekvojn de tiu evoluo por tiuj, kiuj laboras ĉe la fervojo, la fervojistaro, koncerne kaj la nombron kaj la postulojn al la personaro. Fine kiel ia konkludo mi prezentos kelkajn pensojn pri la efikoj de tiu evoluo por Esperanto kiel faklingvo kaj por la situacio kaj eblecoj de IFEF dum la venontaj jaroj.

En la jardekoj post la malfermo de la unua fervojlinio kun lokomotiva trakcio en Britio inter Stockton kaj Darlington en 1825, okazis preskaŭ eksploda evoluo. Tiu nova transportilo baldaŭ totale superis ĉiujn aliajn surterajn konkurantojn. Por transporto kaj de personoj kaj de varoj en ĉiuj distancoj la fervojo estis plej rapida kaj plej malmultekosta. Ĝi fakte sur grandaj kampoj havis monopolsimilan staton. La alternativoj estis malmultaj kaj ĝenerale ne kapablaj vere konkuri.

Tio kaŭzis enorman konstruaktivecon. En ĉiuj mondpartoj kaj preskaŭ ĉiuj

landoj konstruiĝis fervojoj. La reto kreskis de 8000 kilometroj en 1840 al 200.000 kilometroj en 1870 kaj al 800.000 je la jarcentŝanĝo. Ĝian maksimuman etendaĵon ĝi atingis iam inter 1930 kaj 1940. Ne estis eble por mi trovi precizan ciferon, sed la totala amplekso de la reto verŝajne estis iom pli ol 1.350.000 kilometroj.

Dum tiuj cent jaroj la fervojoj memkompreneble konsiderinde aliĝis. La trakoj estis plifortigitaj, oni ekuzis lokomotivojn pli grandajn kaj fortajn ktp, sed la bazaj, teknikaj principoj restis preskaŭ la samaj kiel 100 jarojn pli frue. Ankaŭ la organizado kaj la funkciaj metodoj grandparte estis la samaj. Dizelaj kaj elektraj lokomotivoj jam dum sufiĉe multaj jaroj estis en ordinara uzo ĉe kelkaj fervojoj, sed ankoraŭ la vaporlokomotivo estis la ĉefa trakciilo ĉe la plejmulto de la fervojoj en la mondo.

Ĉirkaŭ je la jarcentŝanĝo du novinventadoj aperis. Estis la aŭtomobilo kaj la aviadilo. Tiuj du transportiloj iom post iom evoluis tiel, ke ili sur multaj kampoj fariĝis la plej akraj konkurantoj de la fervojo. Severa tiu konkuro estis post 1930, kaj kune kun la ekonomia krizo, kiu dum tiuj jaroj skuis la tutan mondon, ĝi provizore haltigis la konstruadon de novaj fervojoj preskaŭ ĉie en la mondo. Ĝi kelkloke eĉ kaŭzis ĉesigon aŭ redukton de la fervojtrafiko. Dum la lastaj 50 jaroj la situacio de la fervojo tre variis. Ĝi ankaŭ estis malsama en

la diversaj partoj de la mondo kaj en la unuopaj landoj. La kaŭzo i.a. povas esti malsimilaj ekonomiaj kaj politikaj sistemoj aŭ evoluaj stadioj.

La dua mondmilito ĝenerale kaŭzis grandan ekfloradon de la fervoja trafiko en grandaj partoj de la mondo. Sed samtempe la militaĵoj detruis aŭ difektis grandskale la fervojreton, la instalaĵojn kaj la veturilaron en ĉiuj landoj trafitaj de la bataloj. Nesufiĉa prizorgado kaj renovigo cetere kaŭzis, ke lokomotivoj, vagonoj kaj instalaĵoj pli aŭ malpli eluziĝis.

Dum la unuaj jaroj post la milito la fervojo ludis gravan rolon en lagranda transportlaboro, kiun kaŭzis la rekonstruado. Sed samtempe la rekonstruado de la fervojaj linioj kaj instalaĵoj kaj la renovigo de la veturilaro ĉe la fervojo multe pli malrapide efektiviĝis ol ĉe la konkurantoj. La re- kaj elkonstruo de vojoj kaj aerhavenoj ŝajnis havi prioritaton kaj la nombro de aŭtomobiloj kaj aviadiloj rapide kreskis.

La fervojo sendube perdis terenon kaj ĝia merkata parto malaltiĝis. Nur kelkaj landoj, precipe en Orienta Eŭropo konstruis fervojojn kaj la totala monda fervojreto reduktiĝis. Dum tiu periodo ankaŭ la organiza kaj teknika evoluo diversmaniere estis pli favora por aŭtomobiloj kaj aviadiloj. La perŝipa transporto sur riveroj kaj kanaloj favoriĝis kaj perkonduktuba transporto fariĝis

aktuala.

Multaj opiniis ke la epoko de la fervojo en la historio de transporto finiĝis kaj ke ĝiajn taskojn iom post iom plej multe transprenus aliaj transportiloj. Sed montriĝis ke al tiu punkto ankoraŭ ne venis la mondo. Post 1970 novaj rekonj, novaj malkovroj kaj nova tekniko denove ŝanĝis la situacion. Detale pritrakti la kialojn tie ĉi ne estas eble. Aro da faktoroj havis influon. Mi nur sufiĉe mallonge mencias kelkajn.

Grava faktoro sendube estas la energia krizo, kiu iugrade malfermis la okulojn de la mondo al la fakto, ke ne troviĝas senlima kvanto de energio sur nia tero. Samtempe estas konstatite, ke la fervojo estas la malplej energiintensa transportilo, escepte de grandaj ŝipoj en transoceana trafiko. Tio kaŭzas, ke la situacio iom post iom ŝanĝiĝas kaj nun estas por la fervojo pli favora. Karbo iugrade regajnis la rolon kiel tre gravan energian fonton. Ankaŭ tio estas por la fervojo favora, ĉar ĝi en landoj kun produktado de karbo transportas grandegajn kvantojn de tiu brulaĵo.

Alia grava faktoro estas pli granda scio pri kaj intereso por mediaj problemoj, kiel malpurigo de akvo kaj aero, kaj bruoj. Ankaŭ tio estas pozitiva por la fervojo, ĉar niaj plej akraj konkurantoj, aŭtomobiloj kaj aviadiloj, estas

inter la plej grandaj kontribuantoj al mondaj problemoj tiurilate.

En urbaj kaj aliaj dense priloĝitaj areoj, la granda kapacito de la fervojo kompare kun ĝia relative malgranda bezono de areoj, ankaŭ favorigas ĝin.

Cetere estas grave ke la organiza kaj teknika progreso de la fervojoj denove pli rapide akceliĝas. Tio koncernas i.a. trakonstruadon kaj prizorgadon, trakciilojn, signalinstalaĵojn, sed eble precipe utiligon de elektroniko kaj komputera tekniko. La fervojo estas integra sistemo, kiu povas pli bone eluzi la eblecojn de la nova tekniko ol la plimulto de la aliaj transportsistemoj.

La priskribita ŝanĝo kaŭzas, ke la fervojo denove progresas en grandaj partoj de la mondo. Sur ĉiuj kontinentoj denove konstruiĝas fervojoj. Plej granda estas la konstruaktiveco en Sovet-Unio kaj Ĉinio, sed ankaŭ en aliaj partoj de Azio, en Afriko kaj Aŭstralio ĝi estas konsiderinda. Sur la amerika kontinento komenciĝis ampleksa elkonstruado en Meksikio, kaj en Brazilo kaj Usono okazas fervojkonstruado por specialaj celoj. La totala reto de la mondo nun ampleksas 1.275.000 kilometrojn, kaj ĝi denove komencis kreski. Aldone al la novkonstruado okazas ampleksa modernigo, plibonigo de relvojoj, duobligo de trakoj kaj laste, sed ne malpli grave, elektrizado de linioj. En 1980 pli ol 20.000 kilometroj da fervojlinioj estis elektrizataj. La strukturo de la

fervojtransporto en la plej multaj landoj tre ŝanĝiĝis kun koncentrado de la agado tie, kie la fervojo havas la plej bonajn eblecojn konkuri. Plej konvena por la fervojo estas en la pasaĝertrafiko transporto de granda nombro da vojaĝantoj, amastransportoj en kaj ĉirkaŭ grandaj urboj kaj en dense priloĝataj regionoj, kaj transporto de relative granda nombro da pasaĝeroj je longaj aŭ mezlongaj distancoj.

En preskaŭ ĉiuj grandaj urboj de la mondo oni elkonstruas la en- kaj antaŭurbajn fervojretojn. Urboj, kiuj ĝis nun ne havis tian reton, grandnombre konstruas novajn sistemojn. Tiel ekzemple la aŭtoritatoj en Sovet-Unio decidis konstrui relbazitajn, kolektivajn transportsistemojn en ĉiuj urboj kun pli ol 1 miliono da enloĝantoj.

Pioniro rilate la evoluon de interurbaj sistemoj estas la japana fervojo, kiu jam en 1964 malfermis la tielnomatan "Ŝinkansen" inter Tokio kaj Osaka. La trajnoj de tiu sistemo havas pintrapidecon de 210 kilometroj hore. Poste la sistemo estis etendata al Hahata. Ĝi nun transportas 125 milionojn da pasaĝeroj jare aŭ meze 340.000 tage. La fluglinio Tokio-Osaka-Hahata preskaŭ malaperis.

Nun baldaŭ kvar novaj linioj kun pintrapideco de 260 kilometroj hore estas

pretaj kaj ankoraŭ kvar estas projektitaj. En Japanio la fervojoj inkluzive la urbajn sistemojn ĉiujare transportas pli ol 7 miliardojn da pasaĝeroj.

En la lastaj jaroj la fervojoj en okcidenta Eŭropo kreis siajn TEE- kaj IC-trajnojn. Speciale menciindaj estas la TGV-trajnoj en Francio kaj la HST- kaj APT-trajnoj en Britio. Rimarkinde estas, ke oni nun konstruas novajn liniojn kaj tute rekonstruas aliajn por ebligi la altigon de la rapideco por novaj trajntipoj.

Sovet-Unio konstruas trajnojn por la linio Moskvo-Leningrado, kiuj atingu rapidecon de 200 kilometroj hore kaj en Aŭstralio la ŝtata fervojo de Nova Suda Kimrujo (New South Wales) SRA enkondukis sian XPT rapidtrajan sistemon. En Kanado la du fervojaj entreprenoj establis VIA-RAIL por kune prezenti novan pasaĝersistemon. La transporta departemento (DOT) en Usono antaŭ kelkaj jaroj per la establo de Afitrak klopodis doni al la usonanoj pasaĝertrajan oferton. Amtrak bone progresis, sed pro la ekonomiaj restriktaj kaj mankanta apogo de la nova registaro ĝiaj perspektivoj nun bedaŭrinde estas malcertaj.

En la vartransporto la plej forta flanko de la fervojo estas amastransportoj kaj la tiel nomataj kombinitaj transportoj. La amastransportoj koncernas ĉefe

ercon, karbon, lignon kaj grenon. Novaj fervojoj, kiujn oni nun konstruas en diversaj landoj, estas precipe destinitaj por transporto de tiaj varoj. Tio ekzemple koncernas kelkajn de la novaj fervojoj en Aŭstralio, Afriko, Brazilo, Usono kaj Ĉinio.

La kombinitaj transportoj bazitaj sur konteneroj aŭ kamionoj sur fervojvagonoj en kombino kun surŝosea aŭ perŝipa transporto, ankaŭ alportas grandajn kvantojn da varoj al la fervojoj. Granda nombro de novaj kontenerstacioj konstruiĝis en multaj landoj ĉie en la mondo.

Kia estas la nuna stato kaj la eblecoj de la fervojoj?

La energia situacio kaj malpurigaj problemoj en la mondo kreas pozitivan sintenon rilate al la fervojo kaj ĉe la publiko kaj ĉe la politikistoj. La teknika evoluo multmaniere favoras ĝin kaj faras ke ĝi tre ofte estas la plej bona solvio de transportaj problemoj. Favora vento blovas por ĝi. Ne ŝajnas probable ke tiaj favoraj kondiĉoj grave ŝanĝiĝos dum la unuaj jaroj. Kontraŭe, la prognozoj estas kontentigaj. Mia konkludo tial estas, ke la fervojo dum la venontaj jardekoj havos relative bonajn laborkondiĉojn kaj povos fortigi sian staton.

Mi nun provos prezenti kelkajn informojn kaj pensojn pri la ŝanĝanta situacio de la personaro ĉe la fervojoj. Bedaŭrinde la disponebla materialo pri

tiu temo estas tre ŝparema. La fakliteraturo nur malofte kaj parte supraĵe pritraktas tiun gravan parton de la aktiveco. Mia priskribo de la evoluo kaj la nuna situacio tial plejparte havas rilaton al la cirkonstancoj en norda Eŭropo kaj precipe en Skandinavio.

La stagno kaj eĉ malprogreso de la fervojo en la jaroj antaŭ la lasta mondmilito ĉesigis aŭ almenaŭ grave limigis la novdungadon de personaro. La nombro de fervojistoj malkreskis kaj la meza aĝo altiĝis. La dua mondmilito ŝanĝis tiun situacion. Militaj perdoj kaj kreskanta trafiko dum la milito kaj la unuaj jaroj poste kaŭzis grandan bezonon de nova personaro kaj grandan novdungadon. Sed ekde proksimume 1955 denove limigita trafikokresko kune kun raciigado preskaŭ haltigis la dungadon dum multaj jaroj.

Nur post 1970 kaj precipe en la lastaj 5 ĝis 7 jaroj tio denove ŝanĝiĝis. Granda parto de la personaro nun iom post iom atingis la pensian limon. Samtempe la trafiko ankoraŭfoje kreskas. Spite de raciigado kaj efektivigado ne estas eble samgrade altigi la produktivecon. Tial la fervojoj denove eniris periodon kun konsiderinda dungado de novaj kunlaborantoj. Dum periodo de inter 10 kaj 15 jaroj preskaŭ 75 procentoj de la totala personaro anstataŭiĝos per novdungitoj.

Tiu procedo postulas grandan planadon kaj multe da laboro kaj kostoj de la fervojo. Ni povas mencii nur la bezonon de instruado. La publikaj lernejoj ne donas fervojfakan instruadon. Tion la fervojo mem devas prizorgi. Aliflanke la nuna situacio donas al la fervojo unikajn eblecojn. Per bone planita selektado kaj instruado akomodita al la aktualaj bezonoj oni povas ekhavi kunlaborantaron tre taŭgan por la taskoj farendaj. Por efektiviĝi dungan procedon laŭ tiu ĉi metodo oni estas dependa de sufiĉe da kandidatoj kun la necesaj kaj ĝustaj kvalitoj. Ĝis nun tiaj ne mankis. La intereso por la fervojista metio estis kontentige granda. La alta organiza kaj teknika nivelo ĉe la fervojoj donas bezonon por pli da kunlaborantoj kun mez- kaj altlerneja edukado. Ankaŭ tio ne kaŭzis grandajn problemojn, eĉ se estus dezirinde havi pli da kandidatoj al kelkaj oficoj, kie la postuloj estas la plej altaj.

La salajra nivelo, kiun ofertas la fervojoj, plej ofte estas kontentiga kompare kun la ĝenerala nivelo, sed la situacio tiurilate iom varias de lando al lando.

La novdungada procedo jam dum kelkaj jaroj daŭras kaj la spertoj laŭ mia scio estas, ke ĝi efektiviĝis kaj efektiviĝas kun bona sukceso, tiel ke ĝi donas al la fervojo personaron, kiu kapablas plenumi la taskojn kaj solvi la problemojn kaj hodiaŭ kaj en la venonteco. Novaj organizaj formoj kaj helpiloj, precipe

komputeroj, certe malaltigos la bezonon de personaro po trafikunuo dum la venontaj jaroj. Sed samtempe la totala transportkvanto kaj la signifo de la fervojo ŝajnas kreski. Ne estas eble diri ĉu la totala nombro de fervojistoj en la mondo kreskos aŭ ne.

Sed io estas certa. La pozicio de la fervojo estas tiom solida kaj la bezono de ĝiaj servoj tiom necesa, ke dum jardekoj ekzistos en la mondo grandega fervojistaro. Tial ankaŭ daŭre ekzistos firma bazo por fervojista faka E-movado.

Sed kiel povas ni, fervojistaj esperantistoj, eluzi tiun bazon por nia estonta laboro?

La unua kondiĉo por la ekzisto de fervojista E-organizaĵo laŭ mia opinio estas, ke troviĝas bezono por Esperanto kiel faka lingvo. Nur se ni kiel fakuloj bezonas Esperanton por fakaj celoj, estas necese havi propran Esperanto-organizaĵon por fervojistoj. Sur aliaj kampoj la ordinara E-movado same bone sufiĉas por ni, kiel por aliaj esperantistoj. Kiam la fervojistoj fondis sian propran organizaĵon IFEF, la kaŭzo estis ke ili bezonis Esperanton por plivigligi kaj plibonigi la kontakton kun kolegoj en aliaj landoj. Ili ankaŭ sentis la bezonon de neŭtrala internacia lingvo en sia ĉiutaga praktikado de sia fako.

Laŭ mia opinio la bezono hodiaŭ estas pli granda ol iam.

Kaj en pasaĝer- kaj en vartransporto la rolo de la fervojo kreskas. Novaj internaciaj interkonsentoj pri rektaj internaciaj konektoj kiel la TEE- kaj TEEM-traĵnoj donas bonajn vojaĝeblecojn kaj rapidan vartransporton trans ĉiujn limojn. La aktivecoj de Intercontainer, Interfrigo kaj de aliaj internaciaj kunlabororganoj same celas altigi la internacian trafikon. Menciindaj estas la novaj tarifoj, kiel ekzemple EET kaj NET.

Ankaŭ la ĝenerala internacia kunlaboro en politikaj kaj ekonomiaj organizaĵoj memkompreneble ludas gravan rolon, ĉar ĝi ĝenerale plivigligas la internacian komercon kaj pro tio certe ankaŭ la transportkvantojn de la fervojo. Laste mi mencias la kreskon de la internacia turismo, per kio ankaŭ la fervojtrafiko konsiderinde altiĝas. Entute kontaktoj inter landoj estas multe pli viglaj ol antaŭe kaj bezono de internacia lingvo tial ankaŭ pli forta.

Ankaŭ la teknika evoluo altigas la bezonon de internacia komunikilo. Pli frue la unuopaj fervojoj ofte uzis produktojn de sia propra lando. Tio memkompreneble ankoraŭ okazas, sed aĉeto de lokomotivoj, vagonoj, signalinstalaĵoj, komputeroj ktp eksterlande estas pli kutima ol antaŭe. Plialtiĝas tial la bezono de internaciaj kontaktoj kaj de internacia lingvo. Entute

la evoluo de la fervojo al altnivela teknika entrepreno kaŭzis, ke la bezono de bonaj kontaktoj kun la cetera mondo konstante aktualiĝas. Por plenumi la taskon kiel fakan lingvon Esperanto devas plenumi certajn postulojn. Ĝi devas havi la necesajn fakajn terminojn kaj tiuj terminoj devas esti troveblaj en terminaro. Multaj el la landaj asocioj de IFEF eldonis fervojajn terminarojn, sed neniu el ili estas kompletaj.

Estas tial necese ke estos eldonata terminaro kiel eble plej kompleta. La Terminara Komisiono de IFEF dum sufiĉe longa tempo estas okupata per traduko de "Lexique Générale des Termes Ferroviaires", eldonita de UIC — La Internacia Fervoj-Unio. Ĝi faris grandegan laboron kaj la traduklaboro baldaŭ estos preta. Nun estas dezirinde kiel eble plej baldaŭ trovi eblecon eldoni la terminaron, kiu estas preskaŭ baza kondiĉo por multe de la plua laboro de IFEF.

La fako fervojo ampleksas multajn diversajn fakojn. Tial ankaŭ la faka gazetaro kaj la fakliteraturo estas tre riĉa kaj varia. Eldoniĝas granda nombro de fakaj periodaĵoj kaj troviĝas miloj da volumoj de fakaj libroj. Por fari Esperanton faka pli taŭga por la fervojistoj estas dezirinde ke gravaj bazaj faklibroj povas esti tradukotaj al Esperanto. Tio tial dum venontaj jaroj devas esti grava tasko por IFEF.

IFEF hodiaŭ havas proksimume 2500 membrojn en 18 landoj. Ekster Eŭropo landa asocio troviĝas nur en Japanio. La totala nombro de membroj de la landaj asocioj estas 5000. En la samaj 18 landoj la nombro de fervojistoj totale estas preskaŭ 3 milionoj. IFEF tial havas grandegan laborkampon kaj bonajn eblecojn pligrandigi sian membraron. Ni scias ke en landoj ekster tiuj, kie IFEF havas landajn asociojn, troviĝas proksimume 6 milionoj da fervojistoj. Plej multajn ni trovas en Sovet-Unio kun pli ol 2 milionoj, en Hindio kun 1% miliono kaj Ĉinio kun 1 miliono. En Usono la nombro estas preskaŭ 500.000. Ni scias ke en kelkaj el tiuj landoj troviĝas unuopaj esperantistoj, kiuj havas sian metion ĉe la fervojo, sed ni ne havas konstantajn kontaktojn kun ili. Laŭ nia scio ili ankaŭ ne eluzas Esperanton fake. Escepto ekzistas en GDR. IFEF konsideras, ke estas grava tasko etendi sian laboron al kiel eble plej multaj novaj landoj. Por efektiviĝi tion, estas necese ekhavi kontakton kun aktivaj esperantistoj, kiuj estas pretaj fondi grupetojn inter fervojistoj. Kunlaboro kun UEA ŝajnas esti necesa, kaj estas tial konsilinde per kontakto kun UEA interkonsenti kiel prilabori tiun taskon. Plej grave laŭ mia opinio estas ekhavi kontaktojn en Usono, Sovet-Unio kaj Ĉinio. Kun GDR jam ekzistas bona kontakto.

Multaj fervojoj estas meze en periodo kun novdungado de granda nombro

de novaj kunlaborantoj. Troviĝas jam en la mondo dekmiloj da junaj fervojistoj, kiuj ĝis nun havis nur malmultajn deĵorjarojn. Dum la venontaj jaroj novaj dekmiloj estos dungataj. Tio sendube donas al IFEF unikan situacion kaj grandajn eblecojn, se ni estas kapablaj eluzi ilin.

La junuloj komencas en sia nova metio sen tro multaj antaŭjuĝaj konceptoj kaj ĝenerale emaj taksi ideojn kaj proponojn prezentotajn. Ili ankaŭ havas bonan kapablon fari tion. Multaj el ili havas edukon aldone al la baza lerneja. Por multaj postenoj la fervojo tion postulas. Sed ankaŭ la baza eduko estas pli ampleksa ol antaŭe. Ĉiuj pli aŭ malpli regas minimume unu fremdan lingvon. Tial la prezento de Esperanto kaj la argumentado devas esti akordigitaj al tiu situacio.

Mi opinias, ke la junuloj pli facile estos konvinkeblaj, se ni substrekas la praktikajn avantaĝojn, ol se ni emfazas la ideajn flankojn de Esperanto. Faktoj kaj konkretaj ekzemploj pli bone efikos ol entuziasmaj oratoraĵoj. Tial estas malforto por ni ke ekzistas nur tre limigita oferto de taŭga faka literaturo kaj alia faka materialo, kaj estas grave por IFEF plifortigi la fakan parton de sia aktiveco.

Mi provas fini per mallonga konkluda resumo.

La fervojo havas tiom da kvalitoj kaj eblecoj ke ĝi dum tempo ne tro longa estos aktuala kaj progresebla. La aktualaj tendencoj ŝajnas indiki kreskantan trafikon, kaj eĉ se la personarbezono po trafika unuo malaltiĝos, ekzistos dum minimume jardekoj granda fervojistaro en la mondo.

Granda novdungado de personaro donas al nia federacio IFEF grandajn eblecojn varbi novajn membrojn. Du trionoj de la fervojistoj en la mondo vivas en landoj, kie IFEF nun ne aktive laboras. Estos por IFEF grava tasko en kunlaboro kun UEA doni ankaŭ al kolegoj en tiuj landoj eblecon lerni Esperanton kaj aliĝi al IFEF. Por atingi rezultojn estas necese ke ni povu montri, ke Esperanto donas konkretajn fakajn avantaĝojn. Tial estas necese plifortigi la fakan parton de nia aktiveco.