Internacia Fervojisto

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

ISSN 1397-4270

2022.1

La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn

Projekto VERDEN en Parma

Estimataj gelegantoj

Novjara mesaĝo de la prezidantino de IFEF

En la nun komenciĝanta jaro, mi proponas al vi rigardi momenton malantaŭen por konstati ke, malgraŭ ĉiuj diversflankaj provokoj kiujn ni alfrontis, la agado de nia federacio bone antaŭeniris.

Per ĉiuj informiloj ni disvastigis la okazintaĵojn ligitajn al la jaro 2021-Eŭropa Jaro de Fervojo, por atentigi kaj akcenti pri la grava rolo, kiun la fervojo ludas en protektado de la medio, ĉar ĝi ne nur estas ekologia kaj energiefika – „ĝi estas ankaŭ la sola transportmaniero, kiu preskaŭ kontinue reduktis siajn CO_2-emisiojn ekde la jaro 1990, dum pliigas la transportajn volumenojn", kiel substrekas la Eŭropa Komisiono.

Niaj membroj sekvis la itineron de la trajno *Connecting Europe Express*, kiu foriris de Lisbono la 2-an de Septembro kaj finis la itineron la 7-an de Oktobro en Parizo, post vojaĝo kun pli ol 70 haltoj. Ĝi trairis 26 eŭropajn landojn en 36 tagoj, veturis 20.000 km-ojn laŭ fervojaj linioj, transirante 33 landlimojn. La trajno havis ne nur simbolan kaj kulturan valoron, sed ankaŭ praktikan. Trakurante la tutan kontinenton *Connecting Europe Express* sekvis itinerojn, kiuj ligas nin kune - ĉu kiel landoj, ĉu kiel kompanioj aŭ homoj.

Spite la pandemian situacion, la kongreso organizita de niaj germanaj kolegoj, kvankam virtuala, okazis kaj estis tre sukcesa.

En la regulaj retkunsidoj la IFEF-estraro traktis amason da temoj, kiuj tuŝas la asocian vivon.

Terminara Komisiono renkontiĝis rete, kaj tiu estis bona maniero interŝanĝi opiniojn.

Kunlabore kun aliaj esperantaj asocioj niaj membroj prezentis en diversaj simpozioj kaj kongresoj plurajn prelegojn, kiuj kaptis la intereson de la publiko pri la progresoj kaj modernigo de fervojo je eŭropa kaj monda skaloj.

Daŭrigo sur paĝo 4.

Enhavo:

Novjara mesaĝo de la prezidantino de IFEF 2
VERDEN: Nova EU-projekto pri daŭripoveco kaj transporto, kunordigata de UEA 5
VERDEN – la projekto de EU, kiu antaŭvidas partneran kunlaboron
inter pluraj eŭropaj landoj 6
La 73-a IFK en preparo 9
Temo de la ĉefa prelego dum la 73-a IFEF-kongreso 11
Svedio: Rapidaj trajnoj sur pont-fervojo? 12
Unurela linio sen kondukisto debutas en Ĉinio 13
Postsezono en *Schönau* 15
414 kilometroj 18
Trans Europ Express 2.0 estos pli vasta ol originalo 18
Honorigitaj membroj de IFEF 20

Titolpaĝo: Partoprenantoj de VERDEN-kunveno en *Parma* (legu en paĝo 5)

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), prezidanto@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

Daŭrigo el paĝo 2.

La pinton atingis la projekto pri daŭripoveco kaj transporto VERDEN financata de Eŭropa Unio kaj kunordigata de Universala Esperanto-Asocio en kiu, krom la ĉeĥa kaj franca asocioj de IFEF, Parma Esperanto-Grupo kaj Flandra Esperanto-Ligo, kunlaboras Biciklista Esperantista Movado Internacia (BEMI), faka sekcio de TEJO. Jen la komento de Duncan Charters, la Prezidanto de UEA: “Ni tre ĝojas, ke UEA kunordigas tiun ĉi gravan projekton, subtene al siaj aliĝintaj asocioj. Estas la unua EU-financata partnera projekto de UEA kaj ni diligente laboros por konkretaj rezultoj”.

Dum la daŭro de du jaroj, la partneroj laboros en grupoj kaj renkontiĝos regule por interŝanĝi la rezultojn de sia esploro. La celo estas ne nur kunlabori pri tre grava kaj aktuala temo, la klimatprotektado, sed ankaŭ adresi al ekstera mondo, al ĵurnalistoj, aliaj organizaĵoj, politikistoj kaj loka registaro, kaj montri la rezultojn de plurfaka kunlaborado pere de Esperanto.

Ni povas fieri ke tiu projekto estas ankaŭ merito de IFEF kiu, de kelkaj jaroj, persiste instigas pri ĝi en forumo de UEA kaj en diversaj aliaj okazaĵoj.

Inter niaj kongresoj la estraro, la fakaj komisionoj kaj la komitato strebas subteni viglan agadon per tiaj projektoj sed, sen partopreno kaj kunlaborado de la membraro, IFEF ne povas multe progresi.

Pro tio la estraro pripensis kadrojn por interŝanĝo de ideoj, por aktiva diskutado, uzante la IFEF-foruman liston (<ifef-forumo@framalistes.org>), kaj sian Fejsbukan paĝon <https://www.facebook.com/pages/IFEF-Internacia-Fervojista-Esperanto-Federacio/726039834155372>, kiujn ni forte rekomendas al vi por kontribui per informoj, opinioj aŭ komentoj. Ni invitas vin aliĝi al la foruma listo <ifef-forumo-request@framalistes.org> aŭ sendi viajn kontribuaĵojn al <forumo@ifef.net>. Gravas montri vian subtenon por specifaj agadoj, aŭ simple pli aktive partopreni al niaj interŝanĝoj pri diversaj proponitaj temoj, al informa agado, ĉu loke, ĉu rete.

Kaj ege gravas diskonigi ne nur inter esperantistaj fervojistoj, sed ankaŭ ekster nia federacio niajn realigojn. Tiel ni povas konstrui ligojn al

ekstera publiko, de kie povas veni novaj simpatiantoj, novaj membroj, novaj kunlaborantoj, tiuj kiuj trovos interesaj kaj allogaj niajn okupojn. Ili estas ĉie, en malnovaj kaj novaj fervojaj kaj transportaj entreprenoj, en fakultatoj, en lokaj kaj landaj grupoj aŭ asocioj, sed nur konkretaj ideoj kaj projektoj, kiujn ni proponas kaj realigas, povas altiri ilin. Nur nia malfermiteco povas subteni kaj sukcesigi nian movadon.

Plie rememoru, ke 2022 estas jaro de estrarelekto kaj, krom la kvar nunaj membroj, ni atendas ke vi proponu vin por kompletigi kaj plifortigi la teamon.

Feliĉan kaj prosperan jaron 2022!

Rodica TODOR

VERDEN: NOVA EU-PROJEKTO PRI DAŬRIPOVECO KAJ TRANSPORTO, KUNORDIGATA DE UEA

Ĵus finiĝis en Parmo (Italio) la unua projekta kunsido de VERDEN, nova projekto financata de Eŭropa Unio (EU) kaj kunordigata de Universala Esperanto-Asocio.

Daŭripoveco estas grava temo en la nuntempa socio, kiun UEA jam plurfoje traktis, ekzemple kadre de Universalaj Kongresoj (UK) kaj fakaj eventoj. La asocio kunordigis la pretigadon de la faka gvidlibro pri la 17 celoj por daŭripova evoluigo de la Unuiĝintaj Nacioj, aĉetebla ĉe la libroservo de UEA kaj elŝutebla el la retejo de la laborgrupo Esperanto por UN. En la jaro 2019 UEA ankaŭ starigis novan fondaĵon, „Klimato", por kompensi karbon-emision pro la okazigo de UK-oj (uea.org/alighoj/donacoj/co2).

La projekto VERDEN okazas kunlabore kun Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF), faka asocio aliĝinta al UEA, kaj Biciklista Esperantista Movado Internacia (BEMI), faka sekcio de TEJO, kun la subteno de Parma Esperanto-Grupo kaj Flandra Esperanto-Ligo. Ĝi fokusiĝas pri internacia kunlaboro pri daŭripoveco kaj transporto.

Duncan Charters, prezidanto de UEA, komentas: "Ni tre ĝojas, ke UEA kunordigas tiun ĉi gravan projekton, subtene al siaj aliĝintaj asocioj. Estas la unua EU-financata partnera projekto de UEA kaj ni diligente

laboros por konkretaj rezultoj”. Rodica Todor, prezidantino de IFEF, aldonas: “La reloj ligas la landojn, la ideoj la homojn. Kun persisto ni atingis belan partneran projekton de pluraj E-asocioj, kies kunlaboradon ni jam ekĝojas”. Lars Sözüer, ĝenerala sekretario de BEMI, komentas: “Ni celas kunlabori kun aliaj asocioj ekster Esperantujo kaj aparte esplori la temon pri biciklo-transporto en trajnoj”.

VERDEN havas duoblan direkton: de unu flanko ĝi celas antaŭenigi verdajn daŭripovajn kutimojn kaj de la alia uzi nian verdan lingvon kaj montri, ke per Esperanto eblas trakti seriozajn temojn kaj havi signifan efikon. “Nia unua statuta celo estas disvastigi la uzadon de la Internacia Lingvo Esperanto. Tiu ĉi faka projekto instigas nian movadon kunlabori pri tre grava temo kaj sekve kuraĝigas nin aliri la eksteran mondon, gazetaron, aliajn organizaĵojn, politikistojn kaj montri la rezultojn de internacia kunlaborado per Esperanto”, komentas Francesco Maurelli, kiu kunordigas la projekton nome de UEA. Unu el la celoj de la projekto estas pretigi manlibron kun konkretaj, uzeblaj konsiloj por organizantoj de renkontiĝoj kaj aliaj aktivuloj.

Gazetaraj Komunikoj de UEA, N-ro 998, 2021-11-25

VERDEN, la projekto de EU, kiu antaŭvidas partneran kunlaboron inter pluraj eŭropaj landoj

UEA Universala Esperanto-Asocio

IFEF Internacia Fervojista Esperanto-Federacio

Associazione Esperanto “G. Canuto“ **Parma**

FEL Flandra Esperanto-Ligo

BEMI

Post longa kaj malfacila preparado – ni ja estas ankoraŭ en periodo de pandemio – la reprezentantoj de la 5 partoprenantaj esperantistaj Asocioj atingis Parmon sabaton, la 20-an de Novembro 2021.

Temis pri Rodica Todor el Rumanio, Matěj Berka kaj Mikuláš Kopas el la Ĉeĥa Respubliko, Christian Dardenne el Francio, Lars Sözüer kaj Maxime Thiébaut de BEMI (Biciklista Esperanta Movado Internacia), Yves

Katedrala preĝejo de Parma
Foto: Vito Tornillo

Nevelsteen el Belgio kaj Vito Tornillo kaj pastro Gustavo Zanoli el Italio.

La unuaj kunsidoj okazis en la klasĉambro de la eksa urbodomo en strato Sankta Leonardo 47. Tiun ĉi ejon disponigis al la gastoj sinjorino Irma Dall'Asta, estrino de la "*Comitato Anziani*" (Komitato de la Maljunuloj) de la kvartalo Sankta Leonardo.

La sekretario de la italaj fervojistoj esperantistoj Vito Tornillo sukcesis krei retkunligon en la salono, danke al kiu ankaŭ aliaj interesitoj povis ĉeesti virtuale en la laboroj de la kunvenintoj.

La gruplaboron gvidis inĝ. Francesco Maurelli kaj d-rino Sara Spanò de la agentejo Kosmo, kiu mastrumas kaj administras la projekton Verden - A2 Aktiva Edukado pri Daŭripova Evoluo kaj Transporto.

La programo de la kunveno

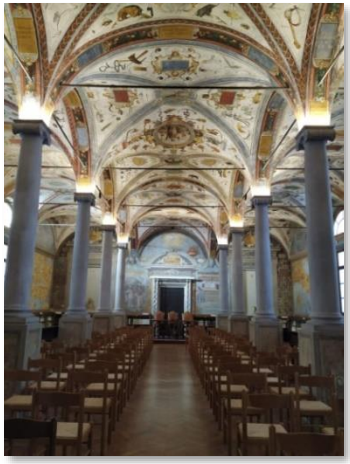
Sabato la 20-a de Novembro: Kunveno kaj unuaj laboroj de la grupo. Okazis ankaŭ leciono de Esperanto per rekta metodo fare de instruistino Luigia Oberrauch por la du junuloj de la Ĉeĥa Respubliko Matěj kaj Mikuláš.

Partoprenantoj de la kunveno.
Foto: Francesco Maurelli

Dimanĉo la 21-a de Novembro: Vizito al la urbo Parma (monumento de la muzikisto Giuseppe Verdi, Katedralo, Baptejo, preĝejo de Sankta Johano, placo de la Paco kaj placo Garibaldi, kortego de Palaco Pilotta, Duka Ĝardeno kaj la domo kaj muzeo de la famkonata

estro de orkestro Arturo Toscanini.)
Posttagmeze okazis la manifestacio malfermita al la ekstera publiko en la Biblioteko de Monaĥejo Sankta Johano.
Al la manifestacio kontribuis pastro Gustavo Zanoli per salutoj kaj klarigoj pri la historio de la belega biblioteko kaj pri la historio de la loka esperanta grupo Giorgio Canuto;

- Rodica Todor, la prezidantino de IFEF per prezentado de la celoj de la projekto VERDEN;
- Vito Tornillo per prelego pri nuntempaj kaj estontaj instalaĵoj en la fervojoj;
- Alessandra Madella per la projekcio de la video kreita de la Parma E-grupo "La saĝa steleto …" kaj de tiu de "Kungfua kunikleto". Ambaŭ videoj temis pri edukado al daŭripova evoluo;
- Inĝ. Franco Bressanin per parolado pri la eblecoj kulturi legomplantojn eĉ en trajnvagonoj;
- Brunetto Casini el *Pisa* pri la projekto "30 oraj horoj", elpensita de la itala sekcio de ILEI kaj de la Itala Instituto de Esperanto, kiu celas akiri la eblecon kaj rajton instrui Esperanton en la publikaj mezlernejoj de la regiono Toskanio.


Biblioteko en preĝejo de Sankta Johano; Foto: Vito Tornillo

Lundo 22-a de Novembro: kunsido de la estraro. Ĉiuj laboroj estis fruktodonaj kaj okazis en amika etoso, ankaŭ danke al la pretigo de bongustaj manĝaĵoj kaj trinkaĵoj fare de la samideaninoj Alberta Mellone, Carla Zanacca kaj Patrizia Rivaldi.
Dankon al ĉiuj pro la ĉeesto!

Informado pri la evento

Oni disvastigis informojn pri tiu ĉi unua kunsido de VERDEN en la montrofenestro de la Parma E-Grupo en strateto *Antini* (en la centro de la urbo), la itala informilo "Nova Sento in rete" kaj la Gazetara servo de UEA n-ro 998 de la 25-a de novembro 2021.

Luigia Oberrauch

La 73-a IFK en preparo

Post interrompo de preparlaboroj de la 73-a IFEF-kongreso kaŭzita de ĝia forŝovo komenciĝis aŭtune intensivaj preparoj por ĝia realigo en la jaro 2022. Membroj de LKK estas optimismaj rilate al pandemia situacio en printempo 2022, tamen ankaŭ ombroj de necerteco profunde kuŝas en niaj animoj. Tio devigis nin iomete ŝanĝi la **limdaton de kotizpago kun pli favora prezo de la 31-a de Decembro 2021 al la 20-a de Februaro 2022.** Ni esperas, ke la situacio en tiu tempo estos jam klara kaj ebligos al hezitantaj partoprenantoj ilian decidon.

La programo publikigita en retpaĝoj de la kongreso daŭre estas provizora, ĉar ni klopodas plenigi ĝin per interesaj programeroj, kiuj altiros vian intereson.

Preparataj ekskursoj estas jam deciditaj kaj vi povas antaŭĝoji belajn travivaĵojn.

Rigardo al la urbo.
Foto: WikiMedia

Promeno tra la urbo

La urbo *Beroun* estas konata kiel „reĝa urbo” kvankam ĝi neniam estis sidloko de reĝoj. La imponan atributon ĝi gajnis pro tio, ke jam komence de la 14-a jarcento ĝi ricevis privilegiojn, kiuj faris el ĝi gravan urbon kun memstaraj institucioj. *Beroun* tiam apartenis al reto de ĉirkaŭ kvardek urboj kun sama signifo, inter kiuj nun estas centroj de diversaj regionoj en la lando.

La evoluo de la urbo ne estis ĉiam simpla kaj trankvila – venis multaj militoj, bataloj, brulegoj kaj inundoj. Grave estas, ke la urbo post multaj katastrofoj ĉiam revigliĝis kaj nun ĝi estas bela, interesa urbo kiu estas vizitenda.

Vitrofandejo *Nižbor*

Tradicio de vitrofarado en Ĉeĥio devenas jam el mezepoko. Unu el historiaj vitraĵ-produktantoj estas fabriko de familio Rückl en *Nižbor* de la jaro 1846. La vitrofandejo jam de komence celis siajn klopodojn al produktado de altkvalitaj ĉizitaj vazoj, pokaloj, glasoj kaj ankaŭ statuetoj. Dum sia longa aktivado la vitrofandejo trapasis ankaŭ malbonajn tempojn – precipe dum militoj kaj komunisma reĝimo. Nun en la fabriko oni produktas esceptajn vitraĵojn kun moderna dezajno.

Manfarata vazo.
Foto: WikiMedia

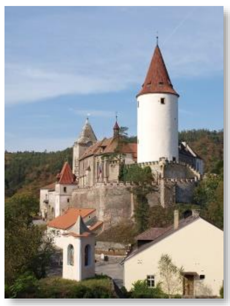
Centra regejo *Praha*

Ĉefaj ĉeĥaj fervojlinioj estas nun ekipitaj per modernaj sekuriginstalaĵoj, kiuj ebligas teleregadon. En la lando ekzistas du centraj regejoj – unu en Prago la dua en *Přerov*, kiu priservas ĉefajn fervojliniojn en Moravio. Celo de faka ekskurso estas la regejo en ĉefurbo kun trafiksalonoj de kiuj oni regadas liniojn kaj staciojn de okcidento ĝis al centra Bohemio. Pliaj stacioj estos envicigataj laŭ sia finpretigo. De ĉi tie oni reguligas fervojtrafikon, priservas lokajn stacilaborojn kaj informas vojaĝantojn pri al- kaj forveturo de pasaĝertrajnoj.
La nombro de partoprenantoj estas limigita.

Tuttaga ekskurso
Kastelo Křivoklát

Kapelo kun retvolba plafono. Vikipedio

Meza Bohemio estas plena de burgoj kaj kasteloj. Unu el la plej gravaj estas *Křivoklát* situanta proksime de *Beroun*. Ĝian fondon oni datumas en la 12-a jarcento. Jam de komenco ĝi estis grava restadejo de reĝoj kaj nobeloj. Dum jaroj ĝi kelkfoje forbrulis kaj estis denove renovigata kaj alikonstruata. Al la interesaj vidindaĵoj apartenas malfrugotika kapelo kun retvolba plafono kaj pentrita altaro.



Loĝturo de *Křivoklát*.
Foto: Honza Groh

Dominanto de la kastelo estas la tn. Granda turo – loĝturo, kiu havis samtempe defendrolon.
Kelkfoje la kastelon oni uzis kiel arestejon. La plej fama arestito estis Karel IV dum sia infanaĝo kaj Edward Kelley, angla alĥemiisto, kiu promesis al reĝo, ke li liveros viveliksiron kaj produktos oron el fero kaj ne plenumis siajn promesojn.

Ĉirkaŭ la kastelo troviĝas vastaj arbaroj en kiuj enloĝantoj de kastelo ofte ĉasis sovaĝajn bestojn. Strategian signifon de la kastelo substrekas la fakto, ke ĝi staras sur alta monteto kiun ĉirkaŭfluas triflanke rivereto.

Fervojmuzeo Lužná u Rakovníka

La muzeo estis fondita en la jaro 1999 en areo de iama hejtadejo kaj riparejo, kiu post fino de uzado de vapor-lokomotivoj kaj translokigo de la riparejo al alia loko estis adaptata por muzeaj celoj. En la ekspozicio vi povas trovi diversajn tipojn de malnovaj vapor- kaj dizelaj lokomotivoj kun karesaj nomoj – ekz. „Kafomuelilo”, „Granda virboveto”, „Verdraneto”, „Papago” kaj aliaj... Multaj lokomotivoj, kiuj estas en la muzeo deponitaj estas funkcieblaj kaj oni uzas ilin dum nostalgiaj veturoj.

Infanfervojo en Lužná
Foto: Ladislav Kovář

Ladislav Kovář

Temo de la ĉefa prelego dum la 73-a IFEF-kongreso

Grandrapidaj kaj ordinaraj fervojlinioj por la 21-a jarcento.

La prelego temas preparon de novaj grandrapidaj fervojlinioj kaj modernigon de ordinara fervojo en Ĉeĥa Respubliko. La bazo estas „Verda kontrakto por Eŭropo” kiu celas egaligon de transportrendimentoj el ŝoseoj al fervojo. Atento estas dediĉita al plialtigo de kapacito de fervojnodoj kaj linioj, daŭrigo de linia

Fotoilustraĵo (Die Tageszeitung)

elektrizado, unuecigo de trakcia elektroprovizado, plialtigo de rapideco sur ordinaraj linioj al 200 km/h, uzado de predikta bontenado uzante modernan diagnozikon.

Inĝ. Roman Štěrba

Svedio: Rapidaj trajnoj sur pont-fervojo?

Dum longa tempo oni diskutis en Svedio grandrapidajn fervojliniojn por rapideco ĝis 320 km/h. Jam fine de la antaŭa jarcento estis planoj pri rapida ligo inter *Stockholm* kaj *Göteborg*, sed malkongruoj en la sveda parlamento *Riksdagen* tiris la aferon sen decido eĉ ĝis nun. Ankaŭ pri la ekonomio estis kompreneble multaj diskutoj. La lastdata financa kadro de la registaro estas ĉ. 20 miliardoj *EUR*, sed la ŝtata infrastruktura entrepreno *Trafikverket* diras, ke ne sufiĉos.

Sed nun la privata entrepreno *Skanska* prezentis novan proponon. Montriĝas, ke eblas konstrui fervojliniojn malpli koste kaj pli rapide, ol oni antaŭe kredis. Raporto prezentas „Novajn ĉefliniojn – novan konekton sur pont-itineroj”. La raporto baziĝas sur granda studo, kiun faris *Skanska* kunlabore kun la ĉina ŝtata entrepreno *China Railway International Group.*

En Ĉinio dum la lastpasintaj jaroj oni multe kaj tre rapide alkonstruis al la grandrapida reto novajn liniojn „sur pontoj”. Por kompari kun svedaj kondiĉoj oni studis samtempe la itineron *Lund-Hässleholm*.

La revo … sed ne por Jan! Foto: NJT

Konstrui fervojon sur ponto (antaŭe fin-faritaj elementoj) kaŭzas malpli grandajn efikojn al la pejzaĝo, kostas malpli kaj estas pli rapide – kompare al „ordinara konstrumetodo”.

Influo al medio kaj klimato.

Kompreneble granda demando kaj defio estas la medio – kaj ne malplej la klimato. La konstruo postulas amason de ŝtalo kaj betono, kaj jam nun *Skanska* diskutas kun produktantoj pri la plejeble malgranda efiko. Alia afero estas la bruo de la trajnoj kaj la vibrado. Oni povas „aldoni” sonbarilojn kaj ankaŭ kontraŭvibradan teknikon jam, kiam oni produktas la pont-elementojn.

En la raporto *Skanska* proponas produkti la pont-elementojn en lokaj fabrikoj „laŭlonge de la itinero”, tiel ke ankaŭ la transportkostoj kaj efikoj malpligrandiĝu. La stacioj/stacidomoj troviĝu en sama alteco kaj estu tipnormigitaj por eviti kostojn por specialaj solvoj por la unuopaj stacioj. La stacidomoj troviĝu en la centroj de la urboj (laŭ la studo *Hässleholm*).

La konkludo de la raporto estas, ke la priskribita industria fabrikado de pont-elementoj malplilongigas konstruperiodon kaj ebligas al la produktantoj pli bone antaŭkalkuli kostojn.

La farita studo esperigas pri la duona produktperiodo. Same efikoj al medio, pejzaĝo kaj klimato estos malpli grandaj.

Kun granda intereso la svedaj instancoj kaj fervojkompanioj sekvas tiun studon. Okazis ĝis nun diverskadre pluraj prelegoj pri la eblecoj. Nenio estas ankoraŭ decidita.

Rimarkoj de Jan: Fervojoj super arbaroj, trafikantaj de malpezaj rapidtrajnoj laŭ itinerdirekto norden al sudo en landoj kun longaj periodoj, precipe de Oktobro ĝis Majo, kiam „regas” okcidentaj ventoj kun rapido pli ol 12-14 m/s sonas malbone – nur rigardu la akcidentojn/preskaŭ-akcidentojn sur la Grand Belta ponto. Sed ankaŭ estetike vere malbeligos nian naturon, pensu nur pri la pro/kontraŭ-debato rilate al modernaj vent-generatoroj.

LEN kaj JUN laŭ Mikael Prenler, NJT 3 / junio 2021, *NORDISK JÄRNBANETIDSKRIFT*

Unurela linio sen kondukisto debutas en Ĉinio

La unua komplete aŭtomatigita unurela linio sen kondukisto estas malfermita en orienta Ĉinio. Ĝi estas ekipita per sistemo por aŭtomata gvidado de trajno *ATO* tipo *GoA 4* evoluigita en komuna entrepreno de *Alstom* kaj *CRRC*.

La floto de 28 sespartaj motorvagonaroj *Innovia* ekkomencis ĉisemajne komercservon sur linio 1 de kompanio *Rail Transit* en *Wuhu*, urbo ĉirkaŭ 450 km okcidente de Ŝanghajo. Oni atendas, ke la dua linio malfermiĝos fine de jaro 2021. Ekkonstruo de ĉi tiu unutraka fervojlinio komenciĝis en la jaro 2017 kun entuta investo en la projekton de pli ol 8 miliardoj da juanoj (iomete pli ol unu miliardo da eŭroj) laŭ lokaj oficialuloj.

Unurela linio ne estas la plej uzata transport-rimedo. Metroo aŭ tramoj estas pli oportuna elekto. Unurelaj linioj devas esti konstruitaj super la tereno kaj estas malfacile ŝanĝi trakon. Sur unurela linio la trajno ĉirkaŭtenas la trakon kio komplikas ŝanĝon de uzata trako, kvankam tio ne estas malebla.

Provtrafiko

Bombardier INNOVIA Monorail, fotoilustraĵo
Aŭtoro: julienghien1, WikiMedia

La linio kun 25 stacioj en *Wuhu* longas 30,46 km kaj ĝia dumtaga trafiko komenciĝas je la 6:30 h kaj daŭras ĝis la 22:00 horo en labortagoj kaj festotagoj. Dum lasta monato okazis prov-veturoj kun aŭtomata trajno. La provveturojn partoprenis pli ol 40 000 homoj.

La spaco por pasaĝeroj ofertas klaran kaj vastan elrigardon traveturante la urbon. Dank´al forta dinamika povumo, esceptaj ascendkapabloj kaj malgranda radiuso de kurbiĝoj la trajno estas bone adaptita al bezonoj de urba areo. „La nova plene aŭtomata, senkondukista kaj surstilza fervojinio en *Wuhu* ŝanĝos kondiĉojn por loĝantaro, mallongigos tempon por alveturado kaj samtempe malaltigos trafikŝtopiĝojn, poluadon kaj karbonemisiojn en la urbo.“ diris Jianwei Zhang, prezidanto de kompanio *Alstom China*.

***Innovia* unurela fervojlinio**

La unurelan trajnsistemon *Innovia* kune kun 168 vagonoj liveris ĉina

komuna entrepreno de kompanio *Alstom CRRC Puzhen Bombardier Transportation Systems Limited (PBTS)*. La necesan sekurigan sistemon *Cityflo 650*, kiu ebligas aŭtomatan trajntrafikon, liveris kompanio *Bombardier NUG Signalling Solutions Co. Ltd. (BNS),* komuna entrepreno de kompanio *Alstom Signalling* en Ĉinio. Komuna entrepreno por movilsistemoj *Bombardier NUG Propulsion System Co. Ltd. (BNP)* liveris movil-instalaĵon *Mitrac* por unutrakaj trajnoj.

La nova surstilza unurela linio *Wuhu line 1* ebligas rapidecon de 80 km hore kaj estas ekipita per aŭtomata sistemo *ATO GoA4* - la plej progresa kaj la plej altnivela aŭtomata trafiko, kiu ebligas veturon de la trajno sen kondukisto kaj sen entrajna kontrolisto. Por certigi sekuran, fidindan kaj efikan trafikon estas la trajno strikte integrita kun bazaj teknologioj – kiel ekz. traktraboj, trakkomutiloj kaj elektroprovizadaj stacioj.

Ladislav Kovář laŭ RailTech.com, 5.11.2021, Esther Geerts

Postsezono en *Schönau*

Partoprenantoj de la jarkunveno.
Foto: Alfred Schubert

Mallaŭtiĝas la klakado de la migrobastonoj, mutiĝas sub vintra kovraĵo la plaŭdo de apudvojaj putoj, kovras prujno la matenan herbon, daŭras ĝis laca suno estas forpelinta la nebulon kaj vidiĝas la imponaj rokoj ĉirkaŭantaj la valon. Kolektiĝis malgranda sed bonhumora grupo post invito de GEFA por festi la jarkunvenon – festi, ĉar longan tempon la infekto-protekta regularo estis tro strikta por aranĝi kunvenon realan, ne sole okazantan antaŭ komputilaj ekranoj.

Haus Hubertus estas la plej sudoriente situanta hotelo de la fondaĵo *BSW* kaj postulas longajn alvojaĝojn de siaj gastoj. Pro tio alie ol dum antaŭaj GEFA-jarkunvenoj la komenco estis metita al la antaŭsemajnfina ĵaŭdo: ĝi ja valoru la vojon kaj lasu apud la asociaj formalaĵoj sufiĉan spacon por admiri la naturon.

Tutsimple nenio alia estas ebla starante antaŭ okcent metrojn alta

roka muro aŭ glitante en ŝipeto trans la trankvila akvo de la *Königs-see*-lago. Ĝi estas pejzaĝo de ekstremoj kun klarega akvo, kun altegaj montoj, kun najbareco de neĝokovritaj pintoj kaj preskaŭ somer-varma bierĝardeno ĉe Sankta Bartolomeo, kie ni tagmanĝis dum la duontaga ekskurso la vendredon matene. Ni sidis tie sur biertendaj benkoj kaj plenbuŝe diskutis pri blankaj kolbasoj, tektonismaj movoj de la tersurfaco kaj la klimatamike ĝusta maniero trakti arbarojn – aŭ ĉu trakti entute?

Konstruaĵo de iama stacidomo.
Foto: Ladislav Kovář

Berchtesgaden indas viziton kun siaj pentre ornamitaj fasadoj, *Schönau* kiel bazo por ekskursoj en regiono de ĉiam ŝanĝiĝantaj perspektivoj, sed kun konvenaj vestaĵoj, konvenaj ŝuoj kaj sufiĉa tempo.

Hotelo *Haus Hubertus*, Foto: Ladislav Kovář

La Romy-Schneider-muzeon – kvankam ni uzis ĝin kiel propagandilon en invito al la renkontiĝo – ni ne vizitis sed nur elektis kiel taŭgan fonon por la grupfoto - konvena pro sia historio kiel stacidomo de malaperinta fervojlinio. Mankis la vere ardantaj Sissi-adeptoj en nia trupo.

Karaj gastoj de la jarkunveno venis aŭtomobile el la Ĉeĥa Respubliko. Ladislav kaj Jaroslava Kovář reprezentis ĈeFEA, la landan asocion de IFEF, kiu organizas la sekvontan, la 73-an fervojistan kongreson en

Beroun. Kiel prezidano de la Loka Kongresa Komitato Ladislav varbis por la aranĝo kaj vekis nian apetiton per filmeto, multaj komentoj kaj klarigoj kaj per majstre aranĝita broŝuro tro modeste titolita „informilo“.

Transpreno de la kongresa flago.
Foto: Alfred Schubert

Kadre de vespera kunveno kiun hibride ankaŭ partoprenis la IFEF-estraro Ladislav povis transpreni la kongresan flagon (la „Sanktan Tukon“) de IFEF - transpreni de GEFA, kiu ĝin ricevis siaflanke en la jaro 2019 en Malago, dum ankoraŭ neniu el ni povis imagi la koronviruson kaj ĝian influon ankaŭ al la esperantistaj aranĝoj. Kvankam prognozoj ĉiam estas riskaj ni estas konvinkitaj, ke la 73-a IFK povos sukcese okazi surloke kaj en la maniero kiun ni konas kaj amas.

(Rimarko de redaktoro: dum la sama solena okazaĵo transprenis Guido Brandenburg Honoran Diplomon pro siaj elstaraj kaj sindonaj meritoj subtene al IFEF.)

Kio plie rakontenda?

Ni spektis prelegetojn diverstemajn, ni iom kantis, ĉiu hejmenportis loterian premion. Kompreneble la funkciuloj priparolis la rezultojn de la virtuala 72-a IFK, organizajn kaj financajn aferojn kaj siajn planojn por la sekvonta jaro. Ni ĝojis pri la partopreno de Barbara, nia „patronino“ en la centralo de la fondaĵfamilio *BSW&EWH* kaj ni ĝuis la malfruajn vizitojn en la hotela kelo.

Ĉiam necesis konscii pri la ĉirkaŭe rekreskantaj infektonombroj. Maskitaj kaj desinfektitaj ni moviĝis en publika trafiko kaj en la domo, ofte tamen forgesantaj la trafikregulojn en la koridoroj, la ŝtuparejoj kaj inter la tabloj. Pri tiaj restriktoj ni kalkulu ankoraŭ longan tempon. Sed ili ne kapablos estingi la esperantistan vivon.

La sekvonta jarkunveno – tio estis la decido – okazu refoje en *Bad Ems*. Por multaj el ni tiu loko en la *Lahn*-valo inter *Koblenz* kaj *Limburg* havas grandajn trafikajn avantaĝojn.

Guido Brandenburg

414 kilometroj

Fervojlinio *Kunming – Vientiane*
Fonto: *Travel China Guide*

Tiel longas la unua fervojlinio en Laoso. „Revo fariĝis vera”, diris prezidento de Thongloun Sisoulith dum la oficiala malfermo vendrede (la 3-an de Decembro 2021). Nun komenciĝas „nova erao de la moderna infrastruktura evoluo”. La linio kunligas laosan ĉefurbon *Vientiane* kun la ĉina urbo *Kunming*. La fervojlinio estas konstruita de Ĉinio, ĝia konstruado daŭris kvin jarojn kaj ĝi kostis laŭ oficialaj indikoj ĉirkaŭ 5,3 miliardojn da eŭroj. La linio estas parto de la grandega ĉina infrastruktura projekto „Nova silka vojo”. *afp*

Walter Ullmann, laŭ *Frankfurter Rundschau*, 4./5.12.2021

Trans Europ Express 2.0 estos pli vasta ol originalo

TEE Étoile du Nord en Amsterdama ĉefstacio.1961.Foto: *RailTech.com*

Intervjuo kun Enak Ferlemann – La plano pri „revivigo” de *Trans Europ Express* komenciĝis fine de pasinta jaro en Germanio: reto de translimaj trajnoj en Eŭropo kun kunlaborantaj fervoj-kompanioj. „La reto devas esti disvastigita tra tuta Eŭropo, por konvinki kiel eble plej multe da vojaĝantoj veturi per trajno” diras Enak Ferlemann, iama germana parlamenta ŝtata sekretario por transporto kaj cifereca infrastrukturo.

Demando: Kia estis la evoluo depost la prezento de la planoj pri *TEE 2.0* ?

Rilate al koncepton de *TEE 2.0* kaj ĝian realigon ni laboras paŝon post paŝo kaj mi ĝojas pri la pozitiva reago, kiun la koncepto ricevas. Permesu al mi koncize kompletigi la evoluon de lasta jarfino:

- En Septembro 2020 dum nia prezidanteco en EU-konsilantaro, ni unuan fojon prezentis la koncepton *TEE 2.0* al publiko kaj ni ricevis

pozitivan reagon.

- En Majo 2021 aranĝis Federacia ministerio por transporto kaj cifereca infrastrukturo fervojan pintkonferencon. Dum ĉi tiu konferenco subskribis 21 membroŝtatoj deklaron pri intenco kiu temas pri *TEE 2.0* kaj devoligis sin subteni tiun koncepton.
- En Septembro 2021 okazis dum halto de *Connecting Europe Express* en Berlino konferenco pri internaciaj fervojservoj.

Demando: Ĉu ekzistas planoj pri plua disvastigo kaj konektoj? Iama *TEE*-reto kondukis ankaŭ al Hispanio kaj Italio.

Ke la fervojtransporto fariĝu grava piliero de movkapableco ŝparema al klimato en Eŭropo kaj ke oni konvinku plej multon da vojaĝantoj por „ensalti al ferdeko", tio devas esti disvastigita tra tuta Eŭropo. La 21 membroŝtatoj, kiuj subskribis deklaron pri intenco, interkonsentis pri ekkonstruo de la reto, kiu kondukos ekz. de Lisbono en Portugalio kaj de Malago en Hispanio al Talino en Estonio, de Romo en Italio al Stokholmo en Svedio kaj de Budapeŝto en Hungario al Amsterdamo en Nederlando. Dank´al tio la reto *TEE 2.0* estos multe pli vasta ol iama *TEE*-reto.

Demando: Kiaj estas la ĉefaj diferencoj kompare al la iama *TEE*, kiu funkciis en Eŭropo ĝis la jaro 1995?

Unu el la plej gravaj diferencoj devenas el la ĝeneralaj kondiĉoj, kiuj dum jaroj ŝanĝiĝis kompare kun kondiĉoj, sub kiuj trafikis la iamaj *TEE*. Unuflanke ŝanĝiĝis la ofertanto: iama *TEE* estis establita kaj ofertata de ŝtataj fervojkompanioj, kiuj funkciigis ĉiujn *TEE*-kunligojn unuece. Koncerne al nuntempaj merkato-orientitaj ĝeneralaj kondiĉoj la hodiaŭa ofertoflanko estas pli „multkolora", pli varia.

Ladislav Kovář, laŭ artikolo de Ester Geerts, *RailTech.com* 29.12.2021, mallongigita.

Alvoko

En pasintaj numeroj de la Internacia Fervojisto de tempo al tempo aperis travivaĵoj kaj spertoj de vi – legantoj – pri viaj vojaĝoj per trajnoj. Mi volas daŭrigi en tiu tradicio kaj pro tio mi instigas vin sendi similajn artikolojn por pliriĉigi nian revuon.

Mi antaŭĝojas viajn kontribuaĵojn - redaktoro@ifef.net.

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

Honoraj Membroj de FISAIC

PhDr. Abelovská, Anna	Ĉeĥio	2007

Honorigitoj per speciala FISAIC-medalo

Geroldinger, Johann	Aŭstrio	1967
Robiolle, Pierre	Francio	1994
Huber, Walter	Aŭstrio	2010
Tomíšek, Jindřich	Ĉeĥio	2012

Honora Patrona Komitato de IFEF

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