

Internacia Fervojisto

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



ISSN 1397-4270

2024.6

La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn



En moderna kondukistejo

Estimataj gelegantoj

Grava informo.

Ordinare estas plej malfrue en la lasta numero de la Internacia Fervojisto en la jaro publikigata aliĝilo por la IFEF-kongreso en sekva jaro. Momente vi ne trovos ĝin en ĉi tiu numero, ĉar ankoraŭ ne estis konfirmitaj ĉiuj necesaj gravaj informoj pri prezoj. Tamen la LKK informas, ke la aliĝilo havos nur retformon kaj ne paperan ekvivalenton. Bonvolu sekvi IFEF-retpaĝojn kaj IFEF-forumon kie aperos ligilo al la kongresaj retpaĝoj kaj aliĝilo kiam estos la problemo pri la konfirmo solvita.

Sur paĝoj 115 ĝis 120 vi trovos detalan kaj tre interesan artikolon de Magdalena Feifičová pri la kongresurbo *Žilina* kiu certe interesigos vin kaj instigos vin ekkoni la urbon persone surloke dum la kongreso.



Stacidomo *Žilina*, foto Wikimedia Vojtěch Dočkal

Enhavo:

Anonco por estrarelekto en la jaro 2025	112
Retiriĝo de la posteno de prezidanto de IFEF	113
Estrarkunsido en Serbio	114
La venontjara kongresurbo <i>Žilina</i>	115
60 jarojn ekde la unua rapidtrajna linio.....	120
Koncize pri <i>Innotrans</i> 2024	122
Vendoplatformo por internaciaj trajnbiletoj	123
La nevidantoj testis fervojajn kajojn	124
Sukcesa prelego.....	125
Fora fervojhistorio en datoj	126
Enhavo 2024	128
Titolpaĝo: Kondukistejo de ĉina <i>CRRC</i> motorunuoj, <i>Innotrans</i> 2024, foto Ondřej Kovář	

Internacia Fervojisto

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)

Apero: Januaro, Marto, Majo, Julio, Septembro, Novembro

Redaktofino: La 10-a de la antaŭa monato

Estraro de IFEF

Prezidantino: Rodica Todor (Rumanio) prezidantino@ifef.net

Sekretario: Vito Tornillo (Italio) sekretario@ifef.net

Kasisto: Laurent Vignaud (Francio) kasisto@ifef.net

Redaktoro: Ladislav Kovář (Ĉeĥa Respubliko) redaktoro@ifef.net

Gvidanto de la Faka Komisiono: momente neokupita

Membroj de la Redaktora Komisiono

Lene Niemann (Danio), Guido Brandenburg (Germanio), István Gulyás (Hungario), Zlatko Hinšt (Kroatio), Laurent Vignaud (Francio)

Membroj de la Faka Komisiono

Guido Brandenburg (Germanio), ts@ifef.net

Jaroslav Matuška (Ĉeĥa Respubliko), fas@ifef.net

Bank-Konto:

Nomo: „Laurent Vignaud”

IBAN: FR3320041010110929374Y03237

BIC: PSSTFRPPNTE

UEA-konto: iffk-o

Retejo: www.ifef.net

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

ANONCO POR ESTRARELEKTO EN LA JARO 2025

Mi IFEF-ĉefkomitatano aperigas en la „Internacia Fervojisto“ n-ro 6/2024 artikolon kiel alvokon al la membroj de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio por anonci sin kiel kandidatoj por unu el funkcioj en la IFEF-estraro. La estrarelektoj okazos en Majo 2025 dum la 76-a IFEF-kongreso en *Žilina* (Slovakio) dum la komitatkunsido fare de komitatanoj kaj anstataŭantoj de komitatanoj aŭ rajtigitaj membroj. La estraro elektita dum la 73-a IFEF-kongreso en la jaro 2022 en *Beroun* (Ĉeĥio) en la jaro 2025 atingos finon de sia trijara mandato kaj por la oficperiodo ĝis la jaro 2028 estos bezona nova elekto por kvar estararoj (laŭ IFEF-Statuto sub IV. Estraro en § 17 Elektaj de la estraranoj) kiuj estas (laŭ Statuto en § 16 Konsisto de la estraro, p. 6):



1. Prezidanto
2. Sekretario
3. Kasisto
4. Redaktoro de „Internacia Fervojisto“.

La kvina membro de la estraro estas laŭ IFEF-statuto la gvidanto de Faka Komisiono (FK) kies funkcio kelkajn jarojn estas vaka. Lastokaze ne ekzistis kandidato(j) por la koncerna funkcio – posteno, kaj elekto por ĝi ne estis ebla. Laŭ la statuto la elekto por la gvidanto de FK okazu unu jaron antaŭ la menciitaj kvar membroj de la estraro en kadro de kunvenoj de FK inter la membroj de Fake Aplika Sekcio (FAS) kaj Terminara Sekcio (TS). La komitato de IFEF devas post elekto fare de la koncernaj membroj, konfirmi tion, kaj la gvidanto de FK fariĝas membro de la estraro (sub X. aldono FR kaj plu D. Elektaj 6), p. 26 en statuto). Legu kaj respektu Ĝeneralan Regularon en § 17 Elektaj. En la jaro 2024 dum la 75-a IFEF kongreso en Strasburgo estis elektataj ĉefkomitatano kaj anstataŭanto de la ĉk por oficperiodo de tri organizaj jaroj ĝis la jaro 2027. Ankaŭ estis elektataj sekretarioj de la FK por FAS kaj TS, t.e. unu jaron antaŭ estrarelekto. Estas eble ke kun malfruiĝo de unu jaro ankaŭ anoncu sin kandidato(j)n por la funkcio de gvidanto, kiu en kazo de anonco kaj elekto de koncerna persono plenumu la funkcion du jarojn. Bonvolu, faru viajn anoncojn por la proponitaj funkcioj (postenoj) kaj kontribuu per viaj aktivecoj al sukcesa laboro de IFEF kaj al plua

ekzistado de la internacia fervojista Esperanto-movado. Do, ekde aperigo de ĉi-tiu anonco en IF 2024.6 (meze de Novembro), vi havos sufiĉe da tempo por sendi viajn anoncojn ĝis la 31-a de Decembro 2024 al ĉefkomitatano kaj al anstataŭanto de la ĉefkomitatano perrete al zhinst@net.amis.hr kaj al ladislav.hakl@atlas.cz (la poŝtadreso estas troveblaj en la IFEF-adresaro).

Ĉiuj kandidatoj estas bonvenaj kaj egalaj en la proceduro. Nunaj funkciuloj de la estraro estas ankaŭ akcepteblaj kiel kandidatoj reelekteblaj. Iliaj biografioj jam aperis en IF 2019.2, p. 25-29. Do kvin tiamaj kandidatoj okaze de la kongreso en *Malaga*, se ili deziras kandidatiĝi plue, ne devas denove skribi siajn biografiojn. Ne estas necese sendi anoncon kun ĉiuj gravaj datumoj/informoj pri ili. Sed aliaj (novaj) kandidatoj faru tion kaj iliaj biografioj aperu en IF 2025.2. Ĉiuj kandidatoj devas havi konfirmon de siaj landaj asocioj, ke ili aprobas kandidatecon por IFEF-funkcio kaj fari siajn deklarojn por plenumi la funkcion en la sekvonta oficperiodo (de tri jaroj). Pri tio sendu dokumentojn al ĉefkomitatano kaj al anst. de ĉk kune kun aliaj dokumentoj.

Zagreb, la 9-an de Oktobro 2024

Zlatko HINŠT, IFEF-Ĉefkomitatano

Retiriĝo de la posteno de prezidanto de IFEF



Karaj membroj de la asocio,

Kun bedaŭro kaj granda emocio en koro, mi volas informi vin ke, post 15-jara agado, mi ne plu kandidatiĝos por la posteno de prezidanto de IFEF en la venontaj elektoj en Majo 2025, en *Žilina*, Slovakio.

Tiu ĉi decido ne estis facila, sed mi alvenis al la konkludo, ke estas tempo fari lokon por novaj ideoj kaj perspektivoj por nia asocio, kiuj povos esti

efektivigataj de novaj homoj kaj novaj energioj.

Mi volas danki vin ĉiujn pro la subteno, amikeco kaj kunlaboro, kiujn ni havis dum jaroj. Estis honoro kunlabori kun vi kaj kune kontribui al la agado de nia asocio. Ĉiu el vi pliriĉigis miajn spertojn, mi lernis multajn

valorajn lecionojn survoje kaj kreis neforgeseblajn memorojn, kiuj ĉiam restos en mia koro.

Mi deziras al la kolegoj, kiuj decidis kandidatiĝi, multe da kuraĝo kaj al tiu kiu estos elektita multan sukceson.

Kun ĝojo mi daŭre subtenos la novan estraron kaj la asocion kiel ajn necesos, mi restos ĉe via flanko en ĉio, kion vi entreprenos. Nur kune ni povas atingi niajn celojn!

Mi certas, ke nia asocio plu prosperos en la venontaj jaroj.

Ĝis baldaŭ en *Žilina*!

Rodica TODOR, IFEF-prezidantino

Estrarkunsido en Serbio



En la tagoj de la 11-a ĝis la 14-a de Oktobro 2024 okazis en Serbio kunveno de IFEF-estraro kun lokaj esperantistoj kun celo diskuti pri ebloj organizi en Serbio la 77-an IFEF-kongreson en la jaro 2026. La renkonton partoprenis prezidanto de la Serba Esperanta Ligo (SEL) Jovan Zarković, LKK-prezidantino Nedeljka Ložajić kun akompanantino sino Branca Milutinović kaj Bojan Veličković.

La IFEF-estraron reprezentis Rodica Todor, Vito Tornillo kaj Ladislav Kovář. Unuaj diskutoj okazis en Beogrado tuj

post nia alveno, dum kiuj ni konatiĝis kun eblecoj organizi la kongreson en Serbio. Samtempe la serbaj gekolegoj prezentis al ni detalan planon pri nia restado en Serbio.

La ĉefa parto de nia renkontiĝo okazis en stacio *Mokra Gora* en la samnoma restadejo de Serbiaj



Fervojoj, kiuj tie disponas pri kvalitaj loĝeblecoj, manĝokazoj, salonoj kaj kunvenejoj necesaj por okazigi tie la kongreson. La proponon kompletigas ankaŭ la loka etŝpura fervojo *Šarganska Osmica*, kies trafikon prizorgas la Ŝtataj Fervojoj (*Železnice Srbije*) kaj kiu estas famkonata pro sia konstrumaniero. La estrino de la restadejo Aleksandra Milutinović, montris al ni ejojn taŭgajn por traktado dum la kongreso kaj ŝia kolemino prezentis al ni loĝĉambrojn kaj apartamentojn por loĝado de partoprenantoj. Ni ankaŭ vizitis proksimajn loĝdomojn, troviĝantajn en kelkaj stacioj ĉe la fervojlinio, kie estas ankaŭ eble loĝi dum la kongreso se necese.



Proksime de la restadejo troviĝas taŭgaj lokoj por ekskursoj kaj promonadoj.

Grava parto de niaj diskutoj temis pri organizado de la kongreso mem – necesaj programpunktoj, taŭgaj

kunvenejoj ktp.

De *Mokra Gora* ni revenis al Beogrado kaj tie ni tranoktis en hotelo *Palace*, kie estas taŭgaj kondiĉoj por organizi la inaŭguron de la kongreso.

Lunde la 14-an de Oktobro ni rehejmeniĝis.

Ladislav KOVÁŘ

La venontjara kongresurbo *Žilina*



Žilina - latine *Solna*, germane *Silein*, hungare *Zsolna*, pole *Żylina*, estas urbo en la nordokcidenta Slovakio etendiĝanta precipe sur maldekstra bordo de la plej longa slovak rivero *Váh*.

Žilina situas en la alto de 378 m s. m. sur

la areo de 80,03 km². Laŭ la nombro de la enloĝantoj – 80 634 civitanoj (stato je 31. 12. 2023) – *Žilina* troviĝas sur la kvara loko inter la slovakaj urboj. En ĝi loĝas preskaŭ senescepte slovakoj kaj la nombro de aliaj minoritatoj estas ege malalta. Denso de la loĝigo estas 1 007,55 loĝantoj po km².

Apartenaĵo de *Žilina* estas la kastelo *Budatín*, kuŝanta apud la kunfluejo de la rivero *Kysuca* kaj *Váh*, al kiu iom pli sude aldoniĝas ankaŭ la rivero *Rajčanka*. Tipa por la urbo estas rigardo al la Katedralo de la Plej Sankta Triunuo kaj la balustrado sub ĝi, kaj tiu vido ricevis la nomon *Hradčany* de *Žilina* (*Hradčany* nomiĝas fama kastelo de Prago).

Nuntempe la urbo *Žilina* estas administra, ekonomia, trafika kaj kultura centro de la nordokcidenta Slovakio.



La urban blazonon, kiu apartenas al la plej malnovaj urbaj blazonoj de Slovakio, kreas oliv-verda ŝildo, sur kiu kuŝas orkoloraj bizancdevena dustrekita kruco kun radikoj kaj du steloj.

Ĝemelurboj de *Žilina*: ĉina Ĉangĉuno, franca *Nanterre*, belga *Essen*, pola *Bielsko-Biała*, rusa *Krasnojarsk*, serba *Kikinda*, ukraina *Dnipro*, ĉeĥaj urboj *Frýdek-Místek*, *Plzeň*, *Praha* 15 kaj *Třinec*.

El la historio

La plej malnova skriba mencio pri *Žilina* devenas el la jaro 1208, kiam la urbon prezentis kelkaj slovakaj civitoj en proksimeco de la preĝejo de Sankta Stefano en la nuntempa urboparto *Závodie*. La plej granda civito verŝajne troviĝis sur la loko de la nuntempa historia kerno de *Žilina*. Apartenis al ĝi ankaŭ la preĝejo kun duonronda absido, fundamento de kiu estis trovita sub la Katedralo.

La estontan urbon *Žilina* komencis konstrui germanaj koloniistoj el Silezio antaŭ la jaro 1300. Ĝia kerno fariĝis la t.n. *rínok*, kio estis la urboplaco kun foirejo, troviĝanta sur la areo de la nuntempa Placo de Maria. La unua mencio pri *Žilina* kiel urbo devenas el la jaro 1312. La plej malnova konata stampilo kun blazono de *Žilina* devenas el la jaro 1379.

En la jaro 1381 la slovakaj civitanaro superis la nombron de germanaj koloniistoj kaj per la deklaro *Privilegium pro Slavis* estis kun ili

samrajtigita kaj en la urbeŝtaro devis esti duono de slovakoj kaj duono de germanoj.

El tiu ĉi epoko devenas ankaŭ la t.n. „Urba Libro de *Žilina*“ kun 149 paĝoj en leda kovraĵo, enhavanta transskribon de la magdeburga leĝo, maŝtrumadajn kaj juĝejajn enskribojn kaj protokolojn de urba



konsilantaro. La unua slovaklingva enskribo en ĝi estas el la jaro 1451, la lastaj enskriboj devenas el la jaro 1561. Tiu ĉi grava literatura kaj jura memoraĵo estas la plej malnova kaj plej grava lingva kaj jura memoraĵo de Slovakio kun mezeŭropa signifo.

En la jaro 1998 oriente de *Žilina* oni finkonstruis akvobaraĵon *Žilina* kun akvoelektrejo. La areo nuntempe servas por urbaj sportemuloj ne nur somere, sed ankaŭ vintre kiam la longskiantoj povas eluzadi ĝian digon. En la sama jaro komencis trafiki en la urbo trolebusoj.

En la jaro 2000 estis kreata Eŭroregiono *Beskydy*, kiu inkluzivas sudon de Pollando, nordan Moravion, orienton de Silezio kaj nordon de Slovakio. Ties celo estas subteno de la translima kunlaboro en la menciita areo.

Kulturo

En *Žilina* estas kelkaj muzeoj, ekz. Muzeo de Juda Kulturo kaj Muzeo ĉe *Váh* kun sidejo en la *Budatín*-kastelo, kie krom la arkeologiaj ekspoziciaĵoj kaj ekspozicio el la historio de la urbo estas unika dratumista ekspozicio. En la Galerio de Arto ĉe *Váh* estas ekspoziciataj artaĵoj ne nur de lokaj artistoj, sed ankaŭ de eksterlandaj. Ĝia konstanta ekspozicio prezentas la verkojn de la pentristo, grafikisto, ilustristo, skulptisto kaj pedagogo, reprezentanto de ekspresionismo - Vincent Hložník.

En la Domo de Arto *Fatra* regule okazas muzikaj prezentaĵoj. Tutslovakie kaj eksterlande famas Ŝtata Kamera Orkestro de mozarta

tipo, ununura en Slovakio. En la urbo agas folkloraj ensembloj *Rozsutec*, *Stavbár* kaj *Odborárik*, kaj ankaŭ Miksita Koruso de *Žilina*.

En la urbo regule okazas Kultura Somero, kiu inkluzivas multajn kulturajn kaj sportajn okazantaĵojn: Malnovurba Festo; *Jašidielňa* - festivalo de kreado por handikapita junularo; Festivalo de animitaj filmoj *Fest Anča*; la plej granda slovaka karnavala festivalo; Literatura Festivalo; Internacia Festivalo de korusa kantado *Voce Magna*.

Lokon por kulturaj kaj socialaj aktivaĵoj kaj nuntempa arto disponigas la civitana societo *Truc Spherique* en avangarda areo de la fervoja stacio *Žilina-Záriečie*. En la sinagogo funkcias *Kunsthalle*. Libertempajn aktivaĵojn por infanoj kaj junularo el la urbo kaj ties ĉirkaŭaĵo proponas centroj de libertempo *Žirafa*, *Spektrum* kaj *Strom*. Krom la Urba Teatro estas en *Žilina* ankaŭ la Pupteatro, kiu apartenas al la plej belaj en Slovakio. En la urbo funkcias du radio-elsendejoj, tri televido, estas eldonataj tri semajngazetoj.

Klerigado

En la jaro 1960 translokiĝis el Prago al *Žilina* la Transporta Altlernejo fondita tie en la jaro 1953, nuntempa Universitato de *Žilina* (*Žilinská univerzita*), kiu havas sep fakultatojn. Ĝi havas ankaŭ propran Universitatan Bibliotekon, evoluigantan jam de la 70-aj jaroj.



Trafiko

Dank' al sia situo estas *Žilina* de komence kruciĝo de komercaj vojoj. Jam en la jaro 1364 la hungara reĝo Ludoviko la Unua Granda konstruis vojon el *Košice* al *Považie*.

La unua mencio pri ponto trans la rivero *Váh* ĉe *Budatín* devenas el la jaro 1438. La ponto ebligis pli bonan ligitecon ĉefe kun Silezio, kaj sekve kun la teritorio de Pollando, Ĉeĥio kaj Germanio, Ukrainio, suddirekte al *Bratislava* kaj tra valo de *Rajec* al *Ponitrie*.

Ĉar la nombro de enloĝantoj konstante kreskis, en la jaro 1949 ekestis urba publika transporto, kiun priservis kelkaj aŭtobusoj sur unu veturlinio. En la jaro 1998 komenciĝis regula trolebusa trafiko.

La 20-an de Decembro 1870 venis el la moravia urbo *Těšín* laŭ la fervojlinio finkonstruita ĝis *Košice* la unua vaportrajno. Rande de la urbo estis konstruita la fervojstacio, al kiu el la urbocentro gvidas *Železničná ulica* (Fervoja strato), nuntempe nomata *Národná* (Nacia).

La fervojtrafiko en *Žilina* estas ege frekventata, ĉar ĉi tie kruciĝas la fervojlinioj E 42 kaj E 52, kiuj funkcias kiel internaciaj ĉeflinioj. La ĵus rekonstruita fervojstacio troviĝas sur la linio de la tuteŭropa koridoro n-ro 5. En la urbo kruciĝas la linioj 120 (*Bratislava – Žilina*), kie trafikas plej multe da rapidtrajnoj, 126 (*Žilina – Rajec*), 127 (*Žilina – Mosty u Jablunkova*) kaj 180 (*Žilina – Košice*).

En la urbo renkontiĝas tri ŝoseoj de internacia graveco E 50, E 75 kaj E 442. La urba ringo forigas la transiton el la urbocentro. La aŭtoŝoseoj D1 kunigas la ĉefurbon *Bratislava* kun la orientslovakia urbo *Košice*, el la aŭtoŝoseo D3 gvidas al la urbo la aldirektejo.

En la jaro 1935 estis konstruita la flughaveno ĉe la loĝkvartalo *Vičince*, sed nuntempe *Žilina* eluzas la internacian flughavenon apud *Dolný Hričov*, funkcianta ekde la jaro 1975. La longo de ĝia surteriĝejo estas 1 200 m. La Universitato de *Žilina* uzas ĝin por privataj flugoj, ĉar regulaj flugoj ne ekzistas.

Ekde la jaro 2019 funkcias en la urbo sistemo de kundividitaj bicikloj *BikeKIA* kun 20 parkejoj kaj 120 bicikloj.

Urbaj vidindaĵoj

La historia kerno, kiu estas urba memorrezervejo: Urba centro estas la kvadratforma **Placo de Maria** ĉirkaŭita de arkadaj domoj, kun la mezbaroka statuo de la **Senmakula Virgulino Maria**; la **Preĝejo de Invertiĝo de Sankta Paŭlo** kun klostro kaj angula malnova urbodomo kun sonorilludo; proksime de la placo staras la **Katedralo de la plej Sankta Triunuo** kun apuda sonorileja Turo de Burian; **kastelo de Budatín** sur la kunfluejo de la riveroj *Váh* kaj *Kysuca*; romkatolika



ligna **preĝejo de Sankta Georgo** en la urba parto *Trnové*, kiu estas unu el malmultaj lignaj preĝejoj ekster la orienta Slovakio; **preĝejo de Sankta Stefano, la Reĝo**, en la urba parto *Závodie*, kiu apartenas al la plej malnovaj arkitekturaj memoraĵoj en *Žilina*; **preĝejo de sankta Barbora** (franciskana preĝejo) el la jaroj 1723 – 1730 kun ekstreme valora barokdevena interno; **evangelia preĝejo** konstruata en la jaroj 1935 – 1936, kiun projektis nestoro (persono - kutime aĝa - kiu havas gravajn meritojn pri la fako) de slovakaj arkitektoj Michal Milan Harminc; **ortodoksa sinagogo** kun la ekspozicio de la Muzeo de juda kulturo; **reformjudaisma sinagogo** projektita de la grava germana modernisma arkitekto kaj dezajnisto Peter Behrens.

En *Žilina* 10.09.2024

Magdalena FEIFIČOVÁ

60 jarojn ekde la unua rapidtrajna linio

Ni ne forgesu la Ŝinkansenan miraklon



Antaŭ 60 jaroj en Japanio ekveturis la unua altrapida trajno Ŝinkanseno kaj ĝi estis unu el la rezultoj de la japana ekonomia miraklo. Tio okazis la 1-an de Oktobro 1964, en jaro en kiu la Someraj Olimpikoj estis okazigataj en Tokio.

14 jarojn post la fino de la dua mondmilito Japanio komencis konstruadon de la altrapida fervojo Tokio - Osako (515 km). Antaŭ la Ŝinkanseno, la plej rapida trajno inter la du urboj estis superekspreso, kies vojaĝo daŭris ses horojn kaj duonon, kompare al 16 horoj kaj duono en la jaro 1889.

La nomo Ŝinkanseno signifas "nova interurba linio". Komence la rapideco ne estis la ĉefa faktoro, sed la bezono havi grandan transportkapaciton. La ideo estis, ke la trajno povus esti, por la unua fojo en la mondo, realigebla elekto por longaj distancoj ĝis 800 km en la batalo kun la aviadilo. Oficisto forlasanta Osakon matene povus alveni al

renkontiĝo en Tokio antaŭ tagmezo, kaj tia afero ŝajnis nekredebla nur 10 jarojn antaŭe.

La nova fervojo estis pripensata kiel „fervoja ŝoseo”: destinita linio, malmultaj haltoj, tre malmultaj kurboj kaj senprecedenca rapideco (en tiu tempo la plej rapida trajno en la mondo estis la franca *Mistral*, kiu atingis 160 km/h, sed havis averaĝajn rapidecojn de 100-110 km/h).

Estis bezonataj kvin jaroj por konstrui la 515 km-linion. La konstrudaŭro estas mallonga se oni konsideras, ke tie estis 108 km da tuneloj kaj 3 000 pontoj laŭlonge de la itinero. Krome, estis la unua fojo ie ajn en la mondo, ke tia linio estis konstruata. La kostoj estis altaj pro uzataj superkvalitaj materialoj, multaj tuneloj kaj viaduktoj sur la itinero, necesaj por permesi la altan rapidecon, la linio devante estis konstruata kun minimumaj traknivelaj pasejoj kaj kiel eble rekta, nekonsiderante la terenon renkontatan.

Polemiko estis ankaŭ pro la elekto de la eŭropa norma ŝpuro, anstataŭ la mallarĝa tiam ekzistanta en la reto. Alie la trajnoj ne povintus atingi la deziratajn altajn rapidojn, nek la metroan frekvencon.



En 60-aj jaroj, la alt-rapidaj trajnoj de Japanio transportis pli ol 11 miliardojn da pasaĝeroj, kaj pluraj stacioj en Japanio dominas la mondan liston de stacioj kun la plej granda pasaĝera trafiko. Komence la trajnoj atingis 200 km/h, en la jaro 1972 la rapido estis plialtigita ĝis 220 km/h, kaj en la jaro 1998 estis lanĉata la motorunuoj de serio 500, kapabla je rapidoj ĝis 300 km/h. La kapveturilo havas ekstreme akran kaj aerdinamikan muzelon inspiritan de la beko de mevo. La pantografo havas specialan flugilsimilan dezajnon por elteni tiel altajn rapidojn.

La novaj generacioj de trajnoj *N700* funkcias ekde la jaro 2013 sur la fervojlinioj *Tokaido* kaj *Sanyo*. En la jaro 2009 ili atingis rapidecon de 332 km/h inter *Maibara* kaj *Kioto* dum provoj.

Unu el la dezajnistoj de la fronto de la unua Ŝinkanseno (Serio 0) estis **Tadanao Miki**, kiu dum la milito, 20 jarojn pli frue, kreis la dezajnon por



la aviadiloj de la kamikazpilotoj.

Sed en la 60-aj jaroj Miki uzis sian inspiron por io paca, kaj la moderna aspekto ankaŭ ŝuldiĝas al li.

Nuntempe, sur la reto de japanaj alt-rapidaj trajnoj kun 3.000 km preskaŭ 300 milionojn da vojaĝoj estas faritaj ĉiujare kaj

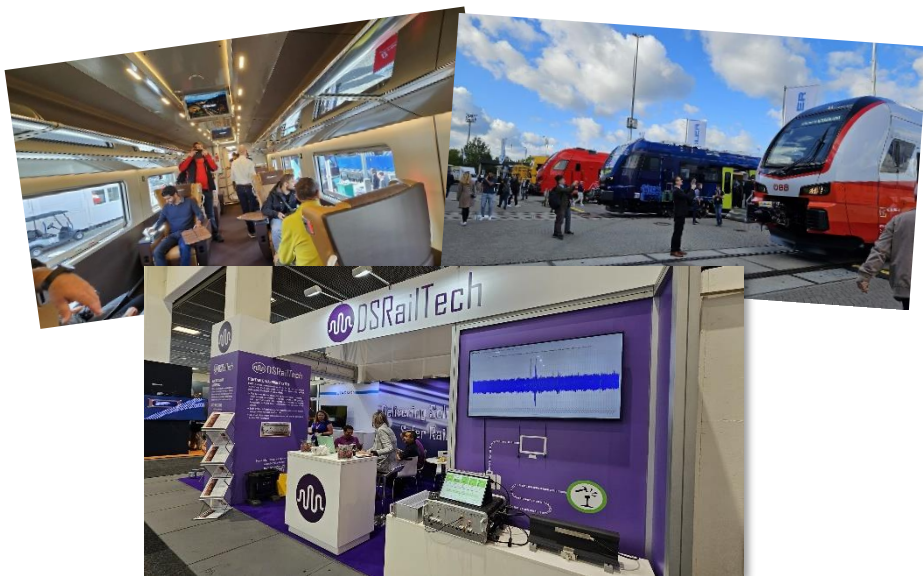
ne okazis eĉ unu mortiga fervoja akcidento. Estas pli ol 350 trajnoj ĉiutage nur inter Tokio kaj Osako kaj oni konstruas novajn trakojn por kunligi pli da urboj kun Tokio kaj por tiel akceli la turismon. Kvankam nuntempe Ŝinkanseno ne plu estas la plej rapida trajno en la mondo, ĝi daŭre estas unu el la plej modernaj.

Rodica TODOR, Istock foto

Koncize pri *Innotrans* 2024

- Ĝi rompas ĉiujn rekordojn.
- La plej granda ekspozicio de transporta tekniko en la mondo.
- 2940 ekspoziciantoj el 59 landoj.
- Rekorda nombro de vizitantoj – ĉirkaŭ 170 000 el 133 landoj.
- La foiro estis celata al cifurigado kaj daŭripovo.





Ladislav KOVÁŘ, fotoj: Ondřej Kovář

Vendoplatformo por internaciaj trajnbiletoj

En tiuj jaroj intensiĝas intereso vojaĝi internacie per trajno (anstataŭ flugi) – kaj la fervojkompanioj strebas akordiĝi kun la postuloj kaj deziroj de vojaĝantoj.

DSB povas konstati, ke pli kaj pli da pasaĝeroj elektas la trajnon por vojaĝi al Hamburgo, kaj por alfronti tiun deziron oni luas germanajn *IC1*-vagonojn. Dum la jaroj 2025 kaj 2026 alvenos novaĉetitaj *Talgo* vagonoj, kaj tio plibonigos la komforton kaj la kapaciton.

Sed tio estas nur Kopenhago-Hamburgo. *DSB* diskutas kun pluraj fervojkompanioj eblecon havi rektajn trajnkonektojn al Ĉeĥio, Nederlando, Germanio (krom Hamburgo), Svedio kaj Norvegio.

Krom la rektaj trajnvojaĝebloj oni bezonas ankaŭ eblon aĉeti biletojn! Kaj tio estas momente sufiĉe malfacila. Oni povas diri, ke oni bezonas inventi 'La *Momondo* de la fervojo'. *Momondo* estas aplikaĵo (por komputilo kaj telefono), kiu serĉas la plej favorajn flug-vojaĝeblecojn.

La EU-komisiono jam en la jaro 2021 forte instigis al la membrolandoj trovi solvon por "platformo" por vendi biletojn. Poste oni faris enketon pri la evoluo/rezulto, kaj (surprize) montriĝis, ke urĝas!

Nun, por Danio, oni per la hejmpaĝo de *DSB* povas aĉeti biletojn al kelkaj eksterlandaj lokoj, sed ne al ĉiuj. Ofte oni devas trovi kaj aĉeti biletojn en pluraj partoj uzante plurajn retejojn, eble kun diversaj kondiĉoj por repago k.s. Ofte pasaĝeroj trovas, ke la afero fariĝas tro multekosta kaj tro malfacila ... kaj finfine ili aĉetas flugbiletan per *Momondo*!

Estas diversaj iniciatoj per *DSB* kaj vojaĝagentejoj, sed oni bezonas komunan kaj ampleksan investon (ne necese mon-investon) por akiri konkurenc-kapablan solvon.

JUN, Fonto: Tommy Frost /*NJT* Novembro 2023; Foto: Aage Sørensen/*Ritzau Scanpix*



La nevidantoj testis fervojajn kajojn



Kiel sentas sin nevidantoj sur la kajo? Tion testis la 4-an de Septembro 2024 volontuloj sur la kajo de fervoja haltejo *Tatce* (Ĉeĥio). La haltejo estas tipa kaj troviĝas je du traka fervojlinio kun permesita rapido 160 km/h. En estonteco oni planas tie plialtigi rapidon ĝis 200 km/h, do estas necese solvi la sekurecon sur similaj kajoj.

Dum la testo ĉiuj nevidantaj volontuloj havis akompananton, kiu zorgis pri ilia sekureco. Sur la kajo estis signoj je distanco 230, 180, 130, 80 cm de rando de la kajo. Unue ĉiuj staris je distanco 230 cm kaj post traveturo de trajnoj ili diris al akompanantoj siajn sentojn kaj notis ilin per numeroj. La numero 1 signifis ke la persono sentas sin sekure kaj restas trankvila. La numero 2 signifis, ke volontulo sentas maltrankvilon, sed ne danĝeron. La numero 3 signifis, ke li sentas minacon. Per numero

4 oni deklaris danĝeron, sed estis kapablaj resti sur la loko. Lasta estis numero 5, kiam la persono sentis fortan danĝeron kaj ne volis resti sur sia loko.

Post la sekura distanco 230 cm ĉiuj proksimiĝis al distancoj 180 cm kaj sekvis 130 cm kaj poste la plej danĝeraj 80 cm (distanco de averta strio). Ĉiam la volontuloj respondis demandojn kaj esprimis siajn sentojn. Ne estis surprizo, ke post proksimiĝo ili sentis sin pli kaj pli minacataj. Je la lasta distanco neniu el ili volus resti tie sen akompananto. Ĉirkaŭ ili veturis rapidtrajnoj kun rapido de 160 km/h aŭ vartrajnoj, tiuj iomete malpli rapide. Estas interese, ke nevidantoj sentis grandan diferencon inter trajnoj kun novaj aŭ malnovaj vagonoj. Traveturo de vartrajnoj estis ĉiam malgrable.

La testo estis parto de esploro de fervoja administracio SŽ (Fervojadministracio), VUT Brno (Alta teknika lernejo) kaj Universitato Pardubice. Partoprenis 15 nevidantaj personoj kaj la sama nombro de akompanantoj.

Por ni, fervojistoj-esperantistoj, certe estas interese, ke du membroj de IFEF helpis ĉe la testo kaj unu el ili - J. Matuška, kiel ĉefa organizanto.

Ladislav HAKL

Sukcesa prelego



Faka prelego de Guido Brandenburg (GEFA) „**Cifereca Aŭtomata Kuplilo – perspektivo aŭ utopio?**“ okazis la 24-an de Oktobro 2024 pere de *MS Teams* kaj fizike por studentoj de la Universitato de Pardubice, Fakultato de Transporta Inĝenierio (UPCE). Pro tio ĝi estis

tradukata en la ĉeĥan lingvon. Estis prezentataj historio kaj estonteco de kuplado de vagonoj, avantaĝoj kaj malavantaĝoj de instalado kaj uzado de cifereca aŭtomata kuplilo en fervoja vartrafiko. Partoprenis 17 interesuloj el Ĉeĥio, Germanio, Pollando, Svedio, Belgio, Hungario kaj Francio, inter ili 5 gestudentoj de UPCE. Ĝojige estas, ke studentoj kiuj partoprenis ĉeeste, restis post fino de la prelego kaj interesiĝis pri la temo kaj ankaŭ pri Esperanto kaj pri venontaj similaj fakaj aranĝoj.

Jaroslav MATUŠKA

Fora fervojhistorio en datoj

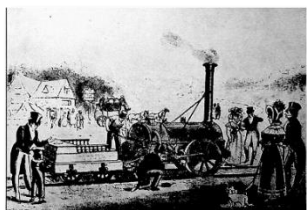
3.5.1830 - Anglio, graflando *Kent* – fervojo *Canterbury - Whitstable*, 10 km longa. Movigon prizorgis tri stabilaj bobenaj motoroj kaj lokomotivo *Invicta* (de Stephenson) uzata sur ebenaj sekcioj.

1830 - Usono, unua publika fervojo *Baltimore – Ohio Railroad (B&O)*, 37 km longa. Reloj el malmola ligno kun feraj bendoj surkape. Lokomotivo *Tom Thumb*, konstruis *Peter Cooper*.

1.7.1830 - Francio – estis malfermata unua parto de fervojo *Saint-Étienne – Lyon* inter *Givors – Rive-de-Gier*. Cetero estis malfermita en la jaro 1832. Longo de la linio – 58 km, 112 pontoj kaj 3 tuneloj. Lokomotivoj laŭ modelo de Stephenson kun tuba kaldrono. Reloj – feraj sur ŝtonkuboj.

15.9.1830 - Anglio – fervojo *Liverpool – Manchester* por publiko, 50 km longa kun ŝpuro 1435 mm. La fervojo havis staciojn kun biletvendejoj kaj kajoj. La trafiko estis organizata laŭ unuaj horaroj.

1831 - Aŭstralio – gravita fervojo kiu prizorgis transporton de karbo el minejo.



1831 - Anglio – estis publikigataj unuaj antaŭpagaj biletoj por vojaĝantoj sur linio *Canterbury – Withstable Railway*.

17.7.1832 Anglio – *Midlands* – unua vaporfervojo *Leicester-Swannington* por transporto de karbo. Sur kruta deklivo tiris

plenaj vagonoj malplenajn sur inversa parto de la monteto.

1.8.1832 - Aŭstrio – komenciĝis trafiko sur tuta sekcio de ĉevalfervojo el *České Budějovice* al *Linz* – 128,8 km longa, ŝpuro 1106 mm.

1833 - Anglio – estis fondata fervojkompanio *Great Western Railway (GWR)*. Fondinto Isambard Kingdom Brunel (27-jaraĝa inĝeniero). Ĝia fervojreto konektis Londonon kun sudokcidento kaj okcidento de la lando kaj *West Midlands* kaj *Wales*. Unua trajno ekveturis en la jaro 1838.

1833 - Germana ekonomiisto Fridrich List publikigis grandiozan planon por konstruado de fervojreto en germanaj ŝtatoj.

1834 - Irlando – estis malfermata la unua antaŭurba fervojlinio *Dublin – Kingstown*.

5.5.1835 - Belgio – estis malfermata fervojlinio Bruselo – *Mechelen*. En la jaro 1836 aldoniĝis dua sekcio *Mechelen* – Antverpeno. La linio estas daŭre uzata.

7.12.1835 - Germanio – estis malfermata fervojlinio por publika transporto *Bayerische Ludwigsbahn* inter *Nürnberg* kaj *Fürth*. Sur la linio trafikis lokomotivo *Adler* de Stephenson.

4.3.1836 - Aŭstrio – *Rothschild*-bankdomo ricevis privilegion konstrui vapor-fervojon el Vieno trans Moravio al Galicio nomata Norda Fervojto de la Imperiestro Ferdinand.

21.7.1836 - Kanado – estis malfermita la unua publika fervojlinio inter *La Prairie* kaj *Saint-Jean-sur-Richelieu* kun longo 25,6 km.

27.9.1836 - Rusio – komenciĝis trafiko sur la linio inter Peterburgo kaj *Carskoje Selo*. Komence estis uzataj ĉevaloj por movigado, pli poste vaporlokomotivoj. La linion konstruis inĝeniero František Antonín Gerstner, ĝia ŝpuro estis 1829 mm, post la jaro 1902: 1524 mm.

1836 - Angla fervojinĝeniero Charles Blacker Vignoles proponis uzadon de reloj kun plata larĝa relpiedo. La reloj estis poste produktataj en britaj laminatejoj. La relformon inventis usonano R.L.Stevens.

1837 - Anglio – estis parte malfermita fervojlinio *West Coast Main Line* inter londona *Euston* al *Birmingham*. *Euston* tiel fariĝis la unua fervojstacio en Londono. La tuta linio estis malfermata en la jaro 1838.

1837 - Kubo – la unua fervojlinio en Kubo kaj en Latina Ameriko inter Havano kaj *Bejuca*.

1837 - Germanio – la fervojkompanio *Leipzig - Dresden* malfermis la unuan longdistancan fervojlinion kunligantan *Leipzig* kun *Althen*. En la jaro 1839 ĝi estis plilongigita ĝis Dresdono.

1837 - Aŭstrio – la unua aŭstria fervojlinio inter Vieno kaj *Wagram* nord-oriente de Vieno. En la jaro 1839 ĝi estis plilongigata ĝis *Brno*.

1837 - Francio – la unua fervojlinio en Parizo inter *Le Pecq* (proksime de *Saint-Germain-en-Laye*) kaj *Embarcadère des Bâtignoles* (pli poste *Gare Saint-Lazare*). Ĝi estis la unua linio en Parizo kaj Francio destinita nur por pasaĝertrafiko. Unu sekcio de ĝi estas nun parto de antaŭurba fervojlinio *RER*, linio A, la plej uzata fervojlinio en Eŭropo.

.... daŭrigo en IF 2025.1

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

Enhavo 2024

IF 2024.1

Eŭropa Esperanto-kongreso 2024 invitas vin 4

Norvegio: laboroj post la aŭgusta ventego „Hans“ 6

Aliĝilo al la EEK 2024

Etŝpuraj fervojoj en belgaj Ardenoj 9

Pli verda transporto trans Øresund 13

Gunar Olsson (03.07.1935 – 25.10.2023) 14

CORSO Gino (Verona 31.10.1926 – 01.11.2023) 15

Honorigitaj membroj de IFEF 16

IF 2024.2

Raporto de IFEF-ĉefkomitatano por la jaro 2023 24

Raporto de la kasisto pri la jaro 2023 26

Raporto de IF- redaktoro 2023 27

Novaĵoj pri la EEK kaj 75-a IFK 28

Tagordo de la IFEF-plenkunsido 29

Tagordo por la kunveno de FK dum la 75-a IFK en Strasburgo 30

Marija Vukušić (23.8.1927-05.02.2024) 30

Etŝpuraj fervojoj en belgaj Ardenoj – 2.parto, daŭrigo de IF 2024.1 31

Post jarmiloj 33

La dua plej amase uzata pariza metroo-linio funkcias plene aŭtomate 36

Renovigo de Fanta-konstruaĵo 37

Rapideco 200 km/h en Serbio 38

Fakaj prelegetoj dum la 75-a IFK en Strasbugo 39

Eŭropaj altrapidaj trajnoj – ĉefprelego dum la 75-a IFK Strasburgo 39

IF 2024.3

Jarraporto de la sekretario pri la jaro 2023 44

Agado de la IFEF-estraro 49

Spektakla disvolviĝo de la tanzaniaj fervojoj 50

Piramidaj matoj – rezulto de esploroj en Danio 53

Railcare ekzamenas novan generacion de plurcela veturilo 54

La plej malnovaj danaj metroo-trajnkompletoj estos modernigataj 56

Printempa renkontiĝo en Francio 57

Firmao DDTS prezentas novan manovroloko-motivon 58

La unuaj bateriaj motorunuoj *Mireo Plus B* ektrafikas 59

IF 2024.4

Salutvorto por la solena inaŭguro – Strasburgo, 09.05.2024 64

Protokolo pri la publika komitatkunsido 64

Raporto pri la eksteraj rilatoj en 2023 72

La 76-a IFK, *Žilina*, Slovakio, 30.04. – 03.05.2025 74

EEK kaj 75-a IFEF-kongreso en Strasburgo 76

Vizito de la bontenejo de regionaj trajnoj en Strasburgo 80

Ferio sur reloj 82

Atentigo !!! 84

IF 2024.5

Jean Bosco Malanda Lutete (10.10.1970 – 26.07.2024) 88

Resuma raporto de la landaj asocioj de IFEF pri la jaro 2023 88

Skize pri la 109-a UK en Aruŝo, Tanzanio (03. – 10.08.2024) 92

Handikapitaj vojaĝantoj en fervojtrafiko 96

Du mendoj de lokomotivoj de Nov-Zelando 97

Transportpolitiko de la estonteco en Nordio 97

La plej malnova funkcia lokomotivo en Slovakio solenas 100

EU subtenas transportfakon 104

Ciferecaj aŭtomataj kupliloj – jes aŭ ne? 105

Loĝi preskaŭ sur reloj 106

La 2-a Teplica Esperanto Renkontiĝo 107

Kunvenoj de Landaj Asocioj 108

IF 2024.6

Anonco por estrarelekto en la jaro 2025 112

Retiriĝo de la posteno de prezidanto de IFEF 113

Estrarkunsido en Serbio 114

La venontjara kongresurbo *Žilina* 115

60 jarojn ekde la unua rapidtrajna linio 120

Koncize pri *Innotrans* 2024 122

Vendoplatformo por internaciaj trajnbiletoj 123

La nevidantoj testis fervojajn kajojn 124

Sukcesa prelego 125

Fora fervojhistorio en datoj 126

Enhavo 2024 128