

Dana

2

Fervojisto

ISSN: 1397-9914

72a jareldono

Novembro 2019



La 72-a IFK okazos sub la temo: Najbaroj

La nova jaro 2020 – kaj la malnova 2019

Kion portis al DEFA la jaro – per kio kontribuis DEFA – kaj kion ni atendas de la estonto plej proksima? Ĉe la jarŝanĝo oni ĉiam rigardas – antaŭen kaj malantaŭen.

Dum la jaro okazis la kongreso de IFEF en Hispanio ... kiel 'triopa' kongreso, kaj pri tio oni povis multon legi en Dana Fervojisto 1/2019. Du DEFA-anoj partoprenis la kongreson, kaj precipe Jan dum la semajno (kaj antaŭe) multe laboris. Jan prezentis (kiel gvidanto de la historia komisiono) krokizan superrigardon de la 110 jaroj de esperanto-movado inter fervojistoj. Poste eldoniĝos suplemento al la historio de IFEF, kaj estas granda laboro kolekti materialon kaj ĝin redakti.

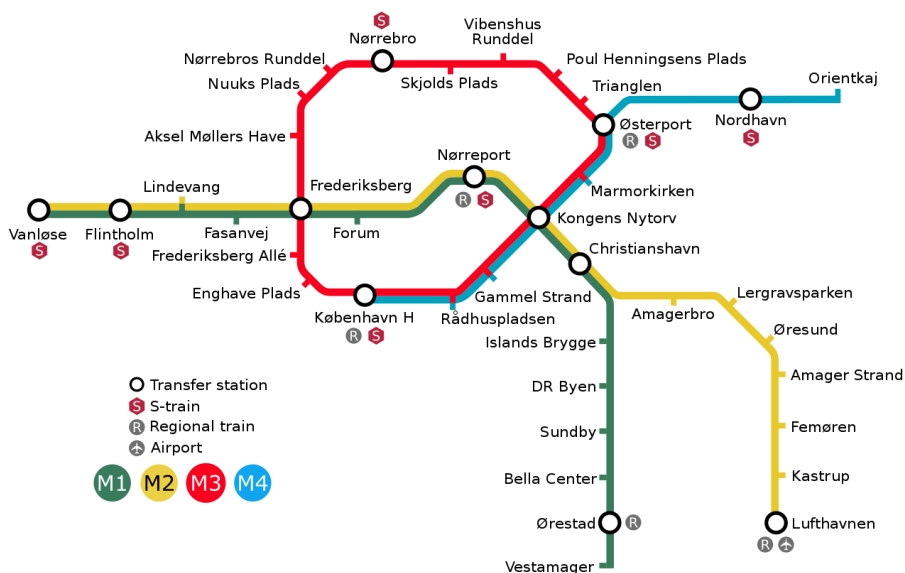
DEFA kontribuis per fakprelegeto pri *Køge Nord* stacio, kaj tiel ni opinias, ke vere ni faris nian kontribuon.

IFEF-rilate okazas en tiuj jaroj interesa kunlaboro kun diversaj universitatoj pri prezento de fakprelegoj por studentoj kun Esperanto kiel pontlingvo. DEFA aktive partoprenas ankaŭ tiun laboron.

Kiel kutime mi volas kapti la okazon danki pro ĉio, kion vi faris, kaj deziri al ĉiuj membroj kaj legantoj feliĉajn decembrajn festotagojn kaj prosperan kaj enhavoriĉan Novan Jaron.

JUN





Nova Metrolinio en Kopenhago – la *City-Ring-Linio*

Somere 2011 oni instalas 17 konstruejojn dise en Kopenhago kaj en la urboparto *Frederiksberg*. En la konstruejoj, malantaŭ la karakterizaj verdaj 'Bariloj de la urbo' kaj subtere, komenciĝis la plej granda konstrulaboro en la ĉefurbo, de kiam reĝo *Christian IV* (1588-1648) konstruis la remparojn. En 2013 la tunel-bormaŝinoj komencis la subteran laboron, kaj kvar jarojn poste finiĝis la borlaboro de 31 kilometroj da tuneloj.

La 29an de septembro 2019 – ok jarojn post la komenco – la 17 novaj metrostacioj de la ĉefurbo estis finfine pretaj akcepti pasaĝerojn.

La lasta parto de la konstrulaboro havis la fokuson realigi la viziojn de la arkitektoj ... ĉar kvankam la 'Urba Ringo' (*M3 Cityring*) grandparte pludaŭrigas la bone funkciantajn konceptojn de la jam ekzistantaj metrolinioj *M1* kaj *M2* (kiuj inaŭguriĝis 2002), tamen estas tute nova, malsama kaj metro-travivaĵo.

Ĉiuj stacioj estas subteraj, kaj la konstruo de la stacioj kaj staciaj spacoj grandtrajte sekvas la dizajnon de la ekzistantaj metrostacioj, kie la taga lumo povas brili ĝis la kajo per grandaj plafonaj fenestroj. Tamen, en kelkaj stacioj ne eblis instali plafonajn fenestrojn pro konstruaĵoj surstrate, kaj en tiuj kazoj la arkitektoj devis kreive pensi por havi la saman senton de agrablaj, helaj staciaj spacoj. Ili uzis i.a. specialajn plafonojn kaj helajn materialojn sur la muroj.

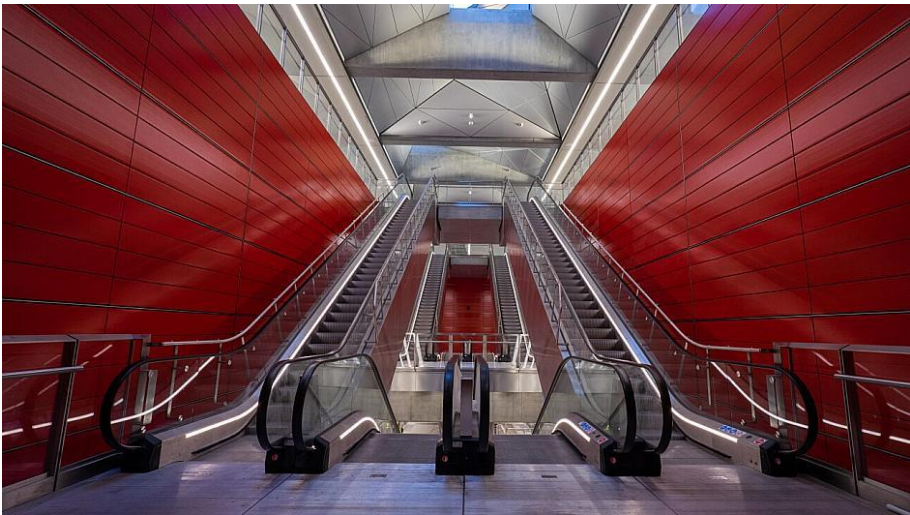
La pasaĝeroj de la metroo devas senti, ke estas facile kaj sekure trovi la vojon al kaj de la kajo, ĉar la spacoj estas malfermaj, helaj kaj superrigardeblaj.

Kiel la ekzistanta metroo la 'Urba ringo' havas multajn forirojn, kaj ĝi veturas sen vera horaro. La averaga rapideco estas 40 km/h, kiu inkluzivas halton ĉe la stacioj. Daŭras 24 minutojn veturi la rutan 'Urban ringon', kaj ĉar la metrotrajnoj veturas ambaŭdirekte, la plej longa veturtempo inter la Kopenhaga ĉefstacidomo kaj *Skjolds Plads* estas 12 minutoj.



La Reĝino Margrethe II faris la inaŭguran paroladon la 29an de septembro, kaj ŝi diris i.a.:

'Antaŭ 17 jaroj Kopenhago signifoplene ŝanĝiĝis. Tiam la unua etapo de la unua metrolinio inaŭguriĝis. Mi sidis en la unua trajno inter Ørestad kaj Kongens Nytorv, timan mi memoras precipe la senton veturi sub la tero en mia propra urbo. Hodiaŭ la metroo estas tute natura parto de la urbo, kiun ni ne povas imagi sen la metrolinioj. Estis frappe observi, ke jam de la unua tago la metroo fariĝis parto de la urba vivo. Hodiaŭ ni povas inaŭguri 17 novajn staciojn, kaj la 'Urba ringo' interligas la urbon eĉ pli bone. Grandaj partoj de la urbo profitos de la nova metrolinio – same kiel la multaj turistoj kaj gastoj, kiuj venas al nia ĉefurbo.'



Post ok jaroj da konstrulaboro nun la nova metroo pretas veturi, kaj la malfermiĝo fariĝis granda urba festo.

Metro Metro Metro Metro

Estontaj DEFA-kunvenoj



Kiel ni antaŭe priskribis, la kondiĉoj por aranĝi regulajn kunvenojn por niamembrj ne plu estas tre bonaj – la sanstato kaj la fortoj iom pli decidas nun, - ni ne plu estas 18-jaruloj! Ni ne povas plani pri renkontiĝoj, sed devas ‘kapti la okazon’ kunesti kaj paroli pri nia ŝatokupo. Ni ankaŭ antaŭe skribis, ke tio donas malpli bonajn eblecojn partopreni por membroj, kun kiuj ni ne havas oftan kontakton, kaj kiuj eble daŭre deĵoras, kaj se iu el vi, kiuj legas tion-ĉi, sentas tiun ‘malhelpon’, bv. turnu vin al la prezidanto, kaj ni priparolos la aferon.

Informojn pri la situacio havas ĉiam la prezidanto, kaj ĉiuj estas bonvenaj kontakti lin. Skribu al li: niemann@kabelmail.dk



Niaj aktivecoj kadre de IFEF kulminis en majo, kiam ni faris nian ‘kutiman’ preleget-prezenton dum la fervojista kongreso, kaj nun ni cerbumas pri kio rakonti venontjare ...



Aliaj Esperanto-aktivecoj en Danio:

Kopenhago

Kunvenoj de KEK (prezidanto: *Bent Jensenius*, tel 38 60 15 86, retadreso kek.informo1@gmail.com) okazas en *Kulturhuset, Tomsgårdsvej 35, 2400 Kbh NV*. Vidu ankaŭ www.esperanto.dk

Århus

Kontaktulo pri DEFA: La prezidanto.

Kunvenoj okazas kunlabore kun la Esperantoklubo de Århus en *Folkestedet, Carl Blochs Gade 28, 1^a etaĝo, salono 7*, je h 19.30, la lastan ĵaŭdon de la monato.

Norda Jutlando:

Kunvenoj de Nordjutlanda Esperanto-Klubo (informoj: *Ejnar Hjorth*, tel. 98 13 40 40) okazas en la vintra sezono (septembro-majo) ĉiumerkrede je la 15-a horo en *Christiansgade 38, 1., Aalborg*



Legu la kajerojn kun interesej kaj tre variaj fakartikoloj ...

Nova kajero aperos venontjare!



Naskiĝtago en DEFA



La mult-multjara kasisto, la ĉiam ‘praktika’ organizanto, la nelacigebla kaj ege valora membro de nia societo, Karen Olsen, fine de novembro festos sian 90-an naskiĝdatrevenon.

Certe multaj el vi konas Karen kiel parto de ‘la geedzoj Olsen’ – kune kun Henning ŝi estis ege signifa forto de DEFA dum multaj jaroj. Post la forpaso de Henning antaŭ sep jaroj Karen loĝis unue kelkajn jarojn en la domo en *Manøvej* en *Næstved*, sed poste translokiĝis al apartemento, kie ŝi sekvas la politikan vivon en urbo, regiono, lando kaj mondo kaj cetere ĝuas la rolon de avino kaj pra-avino.

DEFA kore gratulas, dankas pro grandega laboro farita kaj deziras ĉion plej bonan.

Jan U. Niemann, prez.



Transponta Esperanto-Kongreso
germana - pola - fervoĵista



Frankfurt (O) / Słubice
29-a de Majo – 5-a de Junio 2020



**La 72-a kongreso de IFEF
okazos
9/5 – 5/6 - 2020**

DSB perdas pasaĝerojn.

Ĉiu sesa pasaĝero dum la lastpasintaj kvin jaroj rezignis pri trajnvojaĝo trans *Storebælt* (inter Fueno kaj Selando). Pli kaj pli da homoj saltas de la trajno en la aŭton.

La nombro de trajnvojaĝoj trans *Storebælt* dum la unuaj ses monatoj de la jaro malaltiĝis per 92.000, kio respondas al 24% de la klientoj. Tion rakontas la DSB-a raporto pri la dua jarkvarono de 2019.

Samtempe la nombro de personaŭtomobiloj trans *Storebælt* kreskis per 3,2% kaj la nombro de aŭtobusoj per 5,7%.

La prezo estas la ĉefa afero

Estas negativa evoluo, kiu baziĝas je la prezo de trajnbileto. La prezo de trajnbileto trans *Storebælt* kompare al la prezo por veturi sur la aŭtoŝoseo estas la granda problemo por DSB, opinias trafik esploristo ĉe la universitato en *Aalborg*, Harry Lahrmann.

‘La baza defio de DSB estas, ke fariĝis malpli koste veturi per aŭto, kaj ke estas konkurenco de la longdistancaj aŭtobusoj sur la itineroj kaj en la tempospaco, kie oni povas gajni monon,’ li diras

La prezoj, kiel ili nun estas, favoras la homojn, kiuj malelektas iri per trajno trans *Storebælt*. La insitucio *bilinfo.dk* kalkulis, ke por tipa familia aŭto, se oni estas tri en la aŭto, malpli kostas iri per aŭto ol per trajno inter Kopenhago kaj *Aarhus*.

DSB konscias, ke multaj pasaĝeroj ‘elvagoniĝis’ – sed la klopodoj por regajni ilin jam komenciĝis, rakontas la komerca direktoro de DSB, Jan Sigurdur Christensen.

‘Unu el la temoj, pri kio ni laboras, estas la tiel nomataj ‘oranĝaj biletoj’, kiuj estas malmultekostaj biletoj .. se oni en bona tempo

mendas, kaj se oni estas fleksebla je forirtempo. La klientoj tion bone ricevis,' li diras.

DSB jam vendis pli da 'oranĝaj biletoj' ĝis nun ol dum la tuta jaro 2018 ... 2,6 milionojn pli! Kaj en julio 2019 finfine, por la unua fojo en longa tempo, la pasaĝernombro inter orienta kaj okcidenta Danio kreskis, per 1,4%.



La Storebælt-konekso (fonto: sundogbaelt.dk)

La politikistoj devas eniri la kampon

Laŭ la trafik-esploristo tio tamen ne sufiĉas. Li atentigas, ke nur la politikistoj povas vere kreskigi la pasaĝernombrojn. 'La problemo estas verŝajne, ke la politikistoj devas atingi, ke estas malpli allogaj veturi per aŭto ... ili devas simple altigi la prezon por veturi per aŭto,' Harry Lahrmann diras.

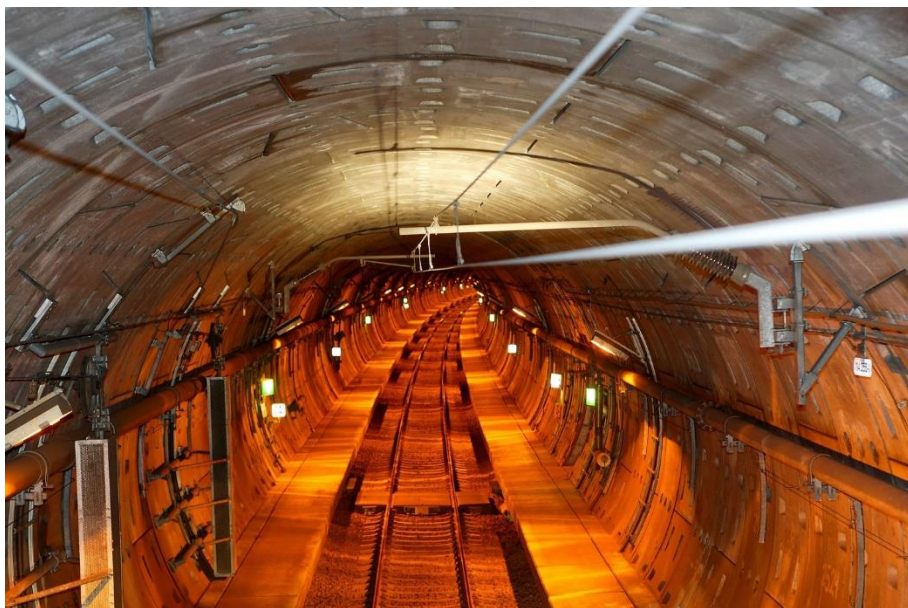
DSB ne deziras enmiksiĝi en la prezpolitiko por veturi per aŭto. Anstataŭe oni klopodas kontentigi la klientojn. 'Esence estas politika demando, ĉu oni volas altigi aŭ malaltigi la prezon por veturi per aŭto. Ni enfokusigas, ke devas esti pli bone veturi per DSB, kaj ke la klientoj povas havi allogajn trajnveturojn je la ĝusta prezo,' diras Jan Sigurdur Christensen.

La direktoro de DSB diras, ke DSB deziras adaptiĝi al la fakto, ke la transporto ĝenerale malpli kostas ol antaŭe.

Daŭre pli kaj pli da pasaĝeroj elskribiĝas de la trajnoj kaj enskribiĝas en la malmultekostaj longdistancaj aŭtobusoj kaj 'impoŝt-malpezaj' aŭtomobiloj sur la itineroj tien-reen trans *Storebælt*.

La fuĝon de la pasaĝeroj plifortigas malmultekostaj pont-transiraj prezoj por aŭtoj kaj longdaŭraj traklaboroj, kiuj kaŭzigas malfruojn kaj malkontentajn klientojn.

Tio igas nun DSB rebati per ofertoj pri amaso de malmultekostaj biletoj – tio devas altiri kaj pluteni la klientojn.



La tunelo, kie veturas la trajnoj (fonto: danmarkshistorien.dk)

Malpli koste ekster la pint-horoj

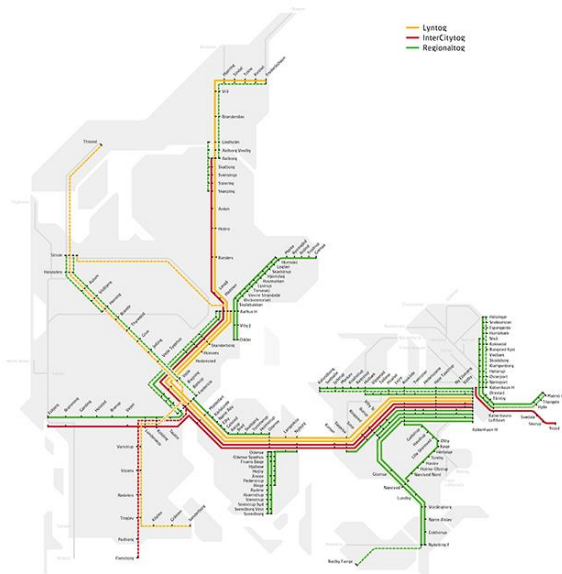
Per celkoscia provo 'rehavi' la pasaĝerojn de la aŭtoj kaj busoj DSB nun vendas 120.00 malmultekostajn 'oranĝan biletojn' semajne, aŭ la duobla nombro kiel ĝis nun.

Tio okazas per lanĉo de nova, pli fleksebla 'oranĝa libera'-bileto, kiun oni povas aĉeti por ĉiuj foriroj – matene, tagmeze, vespere – kaj kiu estas plej malkosta por tiuj, kiuj povas vojaĝi ekster la pint-horoj, kaj kiuj povas mendi la bileton en bona tempo.

Ankaŭ por la navedantoj oni strebas ion fari. Parlemejta interkonsento pri redukto de la prezo por vojtrafiko kaj pasaĝertrajnoj trans *Storebælt* nun kaŭzas, ke la prezo malaltiĝos per 15% por la navedantoj, kiuj iras trans *Storebælt*.

Anstataŭ doni tiun rabaton al ĉiuj, tiel ke neniu ĝin vere sentas, DSB decidis doni ĝin al tiuj klientoj, kiuj ĉiutage transiras *Storebælt*. Estas sentebla rabato por la unuopa persono, diras Flemming Jensen, ĉefdirektoro de DSB.

Fonto: tv2.dk



Trapasejoj: La dana Sindikato por Fervojlaboristoj demandas pri nacia agadplano

En Danio okazas ĉiusemajne ĉe trapasejoj 2-3 'proksime-al-kolizioj'. La sindikato por fervojlaboristoj *Dansk Jernbaneforbund* serĉas nacian agadplanon por sekurigi la trapasejojn.



Antaŭhistorio:

Antaŭ nelonge tramtrajno koliziis kun persona aŭto en trapasejo en orienta Jutlando. Du personoj en la aŭto mortis. La transvivantoj nun restas kun disŝirita familio. La lokomotivestro kaj la pasaĝeroj en la tramtrajno portas memorojn por la vivo. Ankaŭ pasintsomere en Danio okazis kolizio en trapasejo, dum kiu estis mortfalo. Trajno koliziis kun aŭtobuseto en nesekurigita trapasejo en okcidenta Jutlando, kaj du personoj mortis.

Nun *Dansk Jernbaneforbund* pridemandas kaj postulas nacian agadplanon por sekurigi trapasejojn en Danio.

Preben Steenholdt Pedersen, vicprezidanto de *Dansk Jernbaneforbund*, diras:

'Trajno estas forta kaj malmola. Ĝi postulas distancon por bremsi. Pro tio trapasejo ĉiam estas risko - kaj pro tio trapasejoj devas esti sekurigitaj kiel eble plej bone.

Preskaŭ-okazas kolizio 2-3 foje semajne. Tion ni ne povas akcepti. La tempo venis por efektiva ago. Ni bezonas tutlandan planon por ĉiuj 'nesekurigitaj' trapasejoj. Pli bone hodiaŭ ol morgaŭ.

Danio bezonas nacian agadplanon por sufiĉe sekurigi ĉiujn niajn trapasejojn. *Folketinget* (la dana parlamento, red.) decidis en 2009, ke ĉiuj komplete nesekurigitaj trapasejoj ĉe la reto de *Banedanmark* devas esti sekurigitaj aŭ fermitaj antaŭ la jarfino 2018. Malgraŭ ekstraj mon-asignoj kaj granda atento flanke de la Transportkonsilantaro de la parlamento, ni ankoraŭ ne atingis la celon por tiu projekto.

Krome ekzistas nesekurigitaj trapasesoj sur la fervoja reto de la Regionaj Fervojoj (*Lokalbanerne*) kaj la trapasejoj, kiuj havas lamp-signalilojn kaj sonorilojn, sed ne barilojn. Ĉiuj tiuj mankoj malpliboniĝas la psikajn laborkondiĉojn de la lokomotivestroj, kaj de tempo al tempo ili postulas homajn vivojn.'

Faktoj:

En Danio ekzistas 1.255 trapasejoj (2017), kaj el tiuj 472 ne estas sekurigitaj per bariloj. Estas 314 trapasejoj tute nesekurigitaj – la averto estas nur per ŝildoj. Kromaj 158 trapasejoj estas sekurigitaj nur per sono kaj lumo.

Tio portas konsekvencojn. En 2017 okazis 135 'preskaŭ-kolizioj', kaj la jaron antaŭe 145. Averaĝe 2-3 fojojn semajne. Kvankam

temas pri 'preskaŭ-kolizioj', la situacioj havas grandan efikon al la psika sanstato de lokomotivestroj, kiuj tion travivas.



La ŝilda teksto: Atentu pri la trajno

Fonto: *Dansk Jernbaneforbund*



Kelkaj aktoroj sur la dana fervojreta scenejo ...



**Dana Fervojisto estas organo
de Dana Esperantista Fervoj-
ista Asocio (DEFA)**

Prezidanto:

Jan U. Niemann
Hovedvagsstræde 9 E, 1
DK-3000 Helsingør
tel 71 70 63 83
aŭ 71 72 32 42
niemann@kabelmail.dk

Kasisto: Karen K. Olsen
Manøvej 6
DK-4700 Næstved
tel 55 72 73 77
bankkonto (Lån&Spar)
0400 107 10 07539

Redaktantoj: Jan kaj Lene
Niemann
Vidu adreson supre.

Preso: HVS9E1

Redaktofino por venonta numero
de Dana Fervojisto:

1/6-2020

Enhavo:

- | | |
|-------------|----------------------------------|
| paĝo 2 | Saluto de la
prezidanto |
| paĝoj 3-5 | Nova metro-linio
en Kopenhago |
| paĝoj 6-7 | Aktivecoj |
| paĝoj 8 | Naskiĝtago |
| paĝoj 9-12 | DSB perdas
pasaĝerojn |
| paĝoj 13-15 | Trapasejoj |

**Montrealo invitas al
Universala Kongreso
2020**



La 105a UK okazos en la
orientkanada urbo de la 1a ĝis
la 8a de aŭgusto 2020. Aliĝis
jam preskaŭ 200 homoj.