

Tiu estas 2021 – la Eŭropa Jaro de la Fervojo

Prologo

Ekzistas du klarigojn por la vorto Eŭropo

1. Ĝi devenas de la greka „erebos“, esperantlingve „malhela“.
Celita estas la tiel nomata „Vesperlando“, la loko kie subiras la suno.
2. Ĝi devenas de la greka „eurys“, esperantlingve „vasta“ kaj „ops“ por „vizaĝo, okulo“.
Celita estas la vasta marbordo rilate al tio, kion la grekaj maristoj vidis de sur siaj ŝipoj survoje okcidenten.

Do nenio pri fervojo. Ĉio akvo.

„Mi estas eŭropano, ĉar temas ĝuste pri tio!“
„Mi loĝas en, ĉar temas ĝuste pri tio!“
„Mi veturas fervoje, ĉar temas ĝuste pri tio!“
„Mi parolas Esperanton kiel indiĝeno!“
Ĉar temeas ĝuste pri tio!“

Tie la vera kaj ĉion decida ligilo:
Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEFF)
ekde 1909 (nekredeble, ĉu?)
vd. <http://ifef.free.fr> (vd. ankaŭ sube ...)

Kaj nun pro memorigo:

„La unua publika fervojo en la mondo estas inaŭgurata la 27-an de Septembro 1825 per la veturo de „**Locomotion No.1**“ de George Stephenson.

La linio longa 39 kilometrojn kondukas de la angla Stockton al Darlington kaj estas pasebla kun rapido de 16 ĝis 17 kilometroj hore.“

Tiel Vikipedio

Anticipe kaŭze de justeco:

Memorigaj datoj de aliaj trafik-partoprenantoj:

17-a de Marto	Monda Tago de Ŝiptrafiko
3-a de Junio	Monda Tago de Biciko, Eŭropa Tago de Biciklo
14-a de Junio	Tago de la Fervojisto (ankaŭ Tago de la Laboristoj), GDR
6-a de Julio	Tago de la Piediranto
1-a de Septembro	Tago de la Zebroŝtria Pasejo
7-a de Septembro	Monda tago de Pura Aero (World Clean Air Day)
25-a de Septembro	Tago de la Tramvojo (World Tramway Day, samtempe Tago de la Kanelita Relo kaj de la Fendgratanto aŭ Relbohemiao
2-a de Oktobro	„Donu-nomon-al-via-aŭto“-Tago
20-a de Novembro	Tago de la Stratinfano
7-a de Decembro	International Civil Aviation Day

Pasintece ekzistis la manĉaro de avo kaj la ĉevalĉaro

Personoj, varoj, datumoj ... Eŭropo moviĝanta ...
Longtempa trafikstrategio ĝis 2030 ...
Pli sekura, pli daŭripova, retkontaktita ...
Intersistema funkcieblo ...

La fervojo.

La esencaj nocioj de la pasaĝera fervojtrafiko estas:
linio, trako, trajno, signalilo, trakforko, stacio, bileto.

Cetere ekzistas ankoraŭ la varoj,
se temas pri vartrafiko
(fusiloj, bananoj, aŭtomobiloj, greno, gasoj, fluidaĵoj ktp.).

Kiu pli interesiĝas pri detaloj ekz. la ICE-trajno de la Germana Fervojo,
tiu aĉetu por si la Infan-Surprizon
„ICE-Trajno de DB – Germana Fervojo“
el la Surpriza Ovo kun aldona slipeto de Ferrero.
Tiu ovo tamen ne ĉiam kaj ĉie estas disponebla.

Relo, ŝpalo, ŝotro – liberan vojon por Eŭropo

Realigo necerta ... konkurenciva kaj mediamika ...
Espereble tio funkcios ...

Infrastrukturaj ekspluatantoj kaj privatiga entuziasmo en limoj ...
La trajntrafiko kiel publika servo, aŭ?
Anasoj krucantaj la vojon – tiel Juan Diego Quesada, 2017 ...

Tute ĝenerale oni povas diri ĝin ankaŭ tiel:
„La trajno de la tempo estas trajno, kiu rulas la relojn antaŭ si.
La fluo de la tempo estas rivero kunprenanta siajn bordojn.“
Tiel parolis S-ro Robert Musil, aŭstra aŭtoro.

Kaj atenton:
La dento de la tempo kiu jam multon rustigis
ankaŭ kreskigos herbon sur la fervojaj reloj ...
Klimata kaj media krizo tion akcelos.

Post la 31-a de Decembro 2002
Ŝpaloj traktitaj per gudro-oleaj lignoprotektaĵoj ne plu rajtas esti distribuataj.
Distribui estas ĉiu kontraŭpaga aŭ senpaga transdono al tria partio
kaj inkludas tiel aĉeton, vendon
kaj eĉ donacon.
Por ke tio estu klara!

Ekz. Connecting Europe Express (CEE)

Subteni fervojtrafikon por klimata neŭtraleco.
La iniciato estas parto de la Eŭropa Verda Interkonsento.
Ties celo estas, transformi la ekonomion en EU al daŭripovo
kaj atingi ĝis 2050 klimatan neŭtralecon.

El la 4-a fervoja pako, ekz. en Germanio:
„1. Petoj pri permeso de distribuo surbaze de la tipkonformecklaro
(„Conformity to Type – C2T“).“

Kaj temas ankaŭ pri la roza estonto de la noktaj trajnoj.

Esperi plejbonon ...

Stoll, Schüttert kaj Nießen en sia traktaĵo „**Intersisteme funkciebla reltrafiko en Eŭropo** -
perspektivoj kaj defioj en kreo de unueca eŭropa fervoja spaco“
jam 2017 donis superrigardon pri la problemaro:
Ekzistas teknikaj kaj funkciaj hurdoj.
En la trafikreto tuteŭropa (TEN) estas antaŭviditaj 10 koridoroj en la tuta EU.
Ilia elektrizo estas deviga.
Ekzistas la Eŭropa Fervoja Komanda Sistemo (ERTMS)
kaj la Eŭropa Trajnsekuriga Sistemo (ETCS)

kun aparta radiofonia reto (GSM-R).

La reglamento 2001/16/EG decidis la Teknikan Specifigon de Intersistema Funcieblo (TSI), en kiu la komuna teknika infrastrukturo (kiel fervojliniaj kaj trakaj normoj, kupliloj, trajnregado, trajnsekurigado kaj signalado, energiprovizado, trajntransdonaj reguloj, lingvokonoj ktp. estu preskribitaj ...

Problemoj por la unuopaj trajntrafikentreprenoj (EVU) ekzistas inter alie en la prioritata decido pri la origina limtranspaŝa pasaĝer- kaj vartrafiko kaj la t.n. „malgranda translima trafiko“ kiu kutime ne estas tiel postula rilate teknikajn kaj funkciajn klopodojn (ekz. loke dizelaj lokomotivoj kompare kun distanctrafikaj elektraj trajnoj). Cetere la kostoj kaj la organizaj postuloj estas tre grandaj.

Demandoj al la Eŭropa linio, speciale rilate la eŭropan grandrapidan reton

- Kiu estas la nuntempa difino de la Eŭropa Fervojo?
- Ĉu oni povas maljuniĝi kun la Eŭropa Fervojo?
- Kiel la eŭropa civitano spertas sin mem en la Eŭropa Fervojo?
- Kiel nutras sin la eŭropa civitano en la Eŭropa Fervojo?
- Ĉu ekzistas povreco kaj socia ekskludo en la Eŭropa Fervojo?
- Ĉu la Eŭropa Fervojo helpas en la surstrata sekureco, en la enurba trafiko, al la juna aŭtomobilstiranto? Kaj kiel?
- Ĉu en la Eŭropa Fervojo ĉiam estas akompana kuracisto kaj krizkuracisto?
- Kia estas la ekologia piedsigno de la Eŭropa Fervojo po kilometro?
- Ĉu en la Eŭropa Fervojo necesas ĉiam kunporti maskon?
- Ĉu la uzo de la Eŭropa Fervojo estas turismo?
- Klom da servo kaj kiom da servistoj ekzistas ĉe la Eŭropa Fervojo?
- Kiom da kurbiĝoj havas la Eŭropa Fervojo?
- Kiuj higienaj reguloj validas en la Eŭropa Fervojo?
- Kiuj famaj personoj jam veturis per la Eŭropa Fervojo?
- Ĉu en la Eŭropa Fervojo estas antaŭvidataj aldonoj de vagonoj?
- Kiel granda estas la mezuma rapido en la Eŭropa Fervojo?
- Kiom kostas la biletoj por la Eŭropa Fervojo kaj kiom da kilogramoj da bagaĝo oni rajtas kunpreni vojaĝante per la Eŭropa Fervojo?
- Ĉu eblas lerni Esperanton en la Eŭropa Fervojo?
- Ĉu ekzistas gimnastikejo kaj infanludejo en la Eŭropa Fervojo?
- Kio pri televido en la Eŭropa Fervojo?
- Ĉu okazis jam akcidentoj kaj policaj operacioj en la Eŭropa Fervojo?
- Ĉu ĉiam deputitoj de la eŭropa parlamento estas en la Eŭropa Fervojo?
- Kiom kostas glaso da kranakvo en la Eŭropa Fervojo?
- Ĉu estas permesate kunporti siajn hundon aŭ katon en la Eŭropa Fervojo?

„Asfaltumi ĉiam novajn breĉojn transverse tra la lando estas la malĝusta vojo – kaj trafikteknike eĉ ne necese“,

tiel Martin Geilhufe el Bavario,
bela parto de Germanio meze de Eŭropo.

Tio esprimas ja ĉion!

Dum estas tute klare:

Tuteŭrope 70% de la trafikaj karbdioksidaj emisioj devenas de la surstrata trafiko - diras la Federacia Ofico Media.

Plue:

La fervojo interligas tuteŭrope homojn kaj regionojn, sed ĝis nun nur 7% de la pasaĝera kaj 11% de la vartrafiko estas pritraktata surrele.

Kaj mortas nur 0,1 persono po miliardo da fervojaj pasaĝerkilometroj kompare al 2,7 pro

aŭtoakcidentoj.

Tiel diras la EU-parlamento en la interreto.

2021

estas „**das Europäische Jahr der Schiene – EUYearofRail**“,

kiel oni diras en la superflua, neneŭtrala angla lingvo

Esperante la **Eŭropa Jaro de la Relo**.

Kelkiuj asertas, ke la fervojo staras sur la scenejo.

Kaj do oni diras ripete en la superflua, neneŭtrala angla lingvo:

„Hop on!“

en Esperanto „surhopu!“

La trakreto en la Eŭropa Unio

2021 havis entutan longon de proksimume 230.548 km,

de kiuj la germana reto ampleksas ĉ. 28.400 km,

la bulgara ĉ. 4.030 km.

Kompare: La periferio de la tero je la ekvatoro mezuras ĉ. 40.074 km.

Se oni parolas pri **relo**,

plej ofte oni celas la **trakon**,

kiu kutime konsistas el du reloj.

Tion nur pro la vero.

Vikio diras plue:

„Fervojlinio estas nomata la interligo de lokoj per trakvojo.

Male la esprimo trajnkurso celas la regule sur tiuj linioj okazantan trafikon.

Tiel sur unu linio povas trafiki pluraj trajnkursoj

aŭ unu trajnkurso sur pluraj linioj.

Fervojlinioj servas kaj al pasaĝera kaj al vartrafiko.“

Estas tia.

Ekzistas multaj relosppecoj.

A-, E-, I-, O-, U-reloj ... pensadrelaj...glitreloj...

muzikaj kaj bakfornaj reloj...profilaj reloj...kontraŭronkadaj reloj...

transportrelaj...kurtenrelaj...dentaraj reloj...kaj ĉiuj tiuj medicinaj reloj ktp.

Tamen se oni ĝenerale parolas pri la relo,

oni celas la fervojon.

Kaj tiel ĝin celas ankaŭ la Eŭropa Unio.

La relo havas ĉion.

Ĝi diras, la EU, ties Komisiono:

1. La relo estas **varia**

Sur ĝi oni praktike povas ĉion transporti:

Ion vivan kaj ion mortan, simplajn kaj komplikajn homojn,

kampanojn kaj aktorojn, lernejanojn kaj trem-oldulojn,

melhundojn, kokojn, nuksojn kaj salatojn, florojn kaj tankojn.

Eĉ sian biciklon oni povas kunpreni tutsimple

kaj en speciale por tio ekipita vagono sidi apud ĝi.

2. La relo estas **ekologie daŭripova**.

Ĝiaj forcejgasemisioj nur kontribuas je 0,4% al la entutaj forcejgasemisioj

de la EU-transportado,

dum la entuta transportado en la EU

respondeca pri 25% de la emisio.
Ĝi estas decida parto de la daŭripova turismo.

Estas esperinde,
ke la kresko de la reltrafiko
ne ekvilibras la ekologiajn avantaĝojn.
Oni ja ankaŭ parolas pri kvar novaj Night-Jet-linioj,
kiuj ĝis 2024 konektu
13 eŭropajn milion-metropolojn.

Malgranda rimarkigo:
Trajnoj bezonas pli da energio dum malvarmaj tagoj,
ĉar la aero estas des pli tenaca, ju pli malvarma ĝi estas.

Cetere trakveturiloj nur per ŝipoj povas transakviĝi.

kaj **3.** la relo estas **pagebla, komforta kaj sekura**

Ĝi transportas ne nur amase sed ankaŭ altklase.
Oni povas sidi sen aviofobio ĉe la fenestro
kaj povas multon pli precize rigardi.
Ĉar veturado surrela estas vojpgvida
kaj la signaltekniko sekurigas la itineron.
Aldone ekzistas bremsado aŭtomata,
se trajntrafikestroj aŭ trakciilkondukistoj faris ion malĝuste.
Tio ekz. dum flugado ne estas imagebla.
Kaj koncerne la favorecon
la Germana Fervojo diris la 1-an de Oktobro 2021:
„En longtempa komparo fervoja veturado plue restas favorkosta“.

Ankaŭ ekz. bicikloj estas favoraj,
tamen malpli komfortaj kaj malpli sekuraj.
Plej favora estas piedirado,
sed nur limigite komforta kaj ne tiel sekura.
2019 en Germanio 3.046 homoj perdis sian vivon en trafikakcidentoj,
417 de ili piedirantoj,
pro la fervojo 114 vojaĝantoj, 230 fervojaj dungitoj kaj 365 aliaj personoj,
kaj en 646 kazoj pro traksuicido -
ofte proksime de psikiatria kliniko.

Kaj kiam oni komparas aŭtomobilon kaj fervojon
la mortrisko dum fervojveturado estas 47-oble malpli granda ol dum aŭtoveturado,
la risko de vundiĝo eĉ 137-oble malpli granda.

Trako en origina senco de la vorto
estas nomata la veturvojo por trakveturiloj.
Ĝi formas la bazon por la fervojtrafiko.

La trako regule konsistas el paralele transverse kuŝantaj ŝpaloj,
sur kiuj laŭlonge estas fiksitaj du paralele kuŝantaj, ŝtalaj reloj.
Depende de la trafikamplakso
fervojlinioj povas esti konstruitaj unu- aŭ dutrakaj.

Estas malpermesite
transpaŝi fervojtrakojn aŭ tie fari memportretajn fotojn.

Grave:
Laŭ ekspluata reglamento de la fervojo la suriro de trakoj estas kontraŭregulaĵo.
Kiu estas kaptita farante tion,

devas kalkuli pri admono
kaj monpuno alta 25 eŭrojn,
klarigis Martin Ackert al regionalWolfenbüttel.de la 24-an de Septembro 2021.

„Pozi aŭ sin balanci sur la trako
precipe inter knabinoj inter dek du kaj de ses jaroj estas ŝatata.
Sed tio povas finiĝi per morto“,
tiel diras komunikanto de la federacia polico.
Plej bone estas ĉiam, mem esti singarda,
diras la germana fervoja polico.

Nun al la **trakstrukturaĵo**,
kiu ĉie en la mondo estas preskaŭ same konstruita.
S-ro ekst. univ prof dipl-inĝ d-ro-tekn. Günter Prager
pri tio diras ion principan:
„La veturvojo de la fervojo
konsistas el subgrundo, subkonstruaĵo kaj surkonstruaĵo.
La trakokrado kuŝigita flose en la trakŝotro
diferencigas pro sia traceado
por grandaj rapidoj taŭgajn trakojn kun senjunte velditaj longreloj
kaj montajn traceojn kun akutaj kurboj kaj reljuntaj trakoj.“

„La **surkonstruaĵo** enhavas unue tavolon balastan,
kiu regule konsistas el ŝotro.
Sur tiun „ŝotran surkonstruaĵon“
transverse al la veturdirekto estas metataj **ŝpaloj**,
sur kiuj en veturdirekto estas fiksataj la reloj.
Regule el betono sed ofte ankaŭ el ligno aŭ ŝtalo faritaj la ŝpaloj
tenas la relojn en la antaŭvidita distanco, la ŝpuro,
kaj ĉe senjunte velditaj longreloj
devas diskonduki la temperaturdependajn laŭlongajn ekspansiofortojn en la subkonstruaĵon.“
Tiel denove Vikio.

Kaj plue:
„Kial ŝotro sub la trakoj?
La balasta tavolo estas fleksebla kaj helpas,
transkonduki statikajn same kiel dinamikajn ŝarĝojn
egale en la subkonstruaĵon.“

Enmetaĵo:
Tio same ankaŭ validas por ŝotro en la senco de mono, tintino, fero, kiel ajn.
Aŭ?

Gruso, ŝotro, karbo, kontantaĵo, modlaĵo, bufoj ...
Jes, konduku min al ŝotro!

En la eŭropa rubokatalogo al trakŝotro
kun malgranda noca enhavo -
kaj tio regule estas la ŝarĝo en libera trako
inkludante la ekkonojn el la antaŭa enketo -
estas atribuata la AVV-rubokodo 17 05 08
„trakŝotro escepte de tiu sub kodo 17 05 07“.
Tiel diras la Instituto Fresenius.

Tiurilate TeWe la 10-an de Oktobro, 17:30 h en la forumo „Hobio? Nudpieda!“:
„Jes, mi scias kiel oni iras sur trakŝotro: merde!

Mi tiam cedas al la ŝpaloj de la trakoj,
sed se ne plu estas tie trakoj,
tiam tio vere estas stulta.“
Kaj el la ŝtono de saĝuloj stultulo faras ŝotron.
Gruso, ŝotro, karbo, kontantaĵo, modlaĵo, bufoj
Jes, konduku min al ŝotro!

„Pliaj avantaĝoj de ŝotrobalasta tavolo
estas la relative bona bruizolo,
kaj la sorbado de vibroj
estiĝantaj pro la sinusa kuro de veturantaj trajnoj.“
Tiel denove diras Vikio.

Kaj plue:

„per la nocio **subkonstruaĵo**
oni indikas la tuton de la konstruaĵoj,
kiuj prenas la fortojn el la surkonstruaĵo resp. la traksidejo.
Apartenas al ĝi apud la spacaj formoj de la terbazo
(terena egaligo, taluso, en- kaj eltranĉa profilo)
ankaŭ vico de konstruciaĵoj
(ekz. apogmuroj, alomuroj, tegaĵmuraj breĉoj,
krucvojkonstruaĵoj malsamnivelaj kaj kulvertoj).
Ĉiuj el tiuj subkonstruaĵoj
havas unu ĉefan taskon:
La sekuran porton de ĉiuj ŝarĝoj el la supra surkonstruaĵo.
Ĉe tersurfaco la areo sur kiu estas lokita la surkonstruaĵo estas nomata trakbazo.
Cele sekurigi la sufacan akvon
la trakbazo tegmento- aŭ pupitroforme
estas klinita en rilatumo 1:20.“

La postuloj de la grandrapida trafiko
subtenis la enkondukon de la senbalasta trako,
ĉe kiu la ŝpaloj kaj la ŝotro
estas anstataŭigataj per firma materialo
en diversaj tavoloj.
Tamen tion oni nur vidas malofte.

La **ŝpuro**,

difinita kiel la distanco de la internaj relflankoj;
estas problemo en EU,
ĉar tie ekzistas 5 diversaj mezuroj,
de 1,520 m en orienta Eŭropo preter 1,524 m en Finnlando kaj 1,434 m en norda, meza kaj suda
Eŭropo, 1,668 m en Hispanio kaj fine 1,660 en Irlando.
Se oni tion volas,
oni povas solvi la problemon per jenaj rimedoj:
Transkargado, interŝanĝo de la radaksoj,
uzo de veturiloj kun ŝpurŝanĝeblaj radaksoj,
ŝpurŝanĝkonstruo aŭ konstruo de tirelaj sistemoj.
Ĉiuj solvoj iam estis jam aplikataj,
definitiva solvo tamen ne estas videbla.
La historio de la ŝpuro
estas tiel aĝa kiel la historio de la fervojo.
Oni diras.

Kaj nur ĉe unurelaj fervojoj ĝi mankas,
tial ankaŭ ĉe la Eŭropa Relo.

Principe validas:

**La fervoja relo kaj la fervoja radakso
estas la ŝlosilaj komponantoj en la sistemo de la fervojo!**

tiel en digilib.tugraz.at.

Tute klare oni estas tentata samopinii, ankaŭ se oni apenaŭ konas la detalojn.

Sekura en la trajno 2021.

Sekureco per radflangoj

La radoj de trajno estas konstruitaj kegloformaj,
la ruliĝsurfacoj iom klinitaj al la trakmezo,
tio kaŭzas ondecan veturon
kaj estas perceptata kiel tipa trajnvetura sento.

Pormemore:

La radflangoj estas la abutmento
je la interna eĝo de la ruliĝsurfaco de rado.

Eltrakiĝo ĉiam signifas perdon de la ŝpurgvidado.

Tia estas la situacio.

Ĉio kiel hejme ...

Reglamento pri Konstruado kaj Eksploatado de Fervojoj (EBO), § 34 (1) ...

Nun fine al la trajno!

„**Trajnoj** estas per maŝinforto movataj kompletoj kaj unuopaj trakciiloj konsistantaj el veturiloj
trajnotaŭgaj kiuj transiras al la linio eksterstacia. Taŭgaj specialaj veturiloj rajtas esti traktataj kiel
trajnoj aŭ entrainigataj.“

Jen ni ĉiujn havas.

Teknika vagoninspektisto Smuda estas unu el la fakuloj,
kiuj kontrolas la vagonradojn surloke.

Tiel skribas Der Spiegel en Septembro 2014:

„Antaŭ ol li elrapidas al la vagonoj,
li kaptas sian plej gravan laborilon,

la sonprovan martelon.

Sen ĝi la vagoninspektisto ne estas vagoninspektisto.

Ĉar la sonprovo ĉe la radoj,
realigata per forta martelbato,
estas unu el liaj plej gravaj taskoj.

Bernd Smuda demonstras ĝin ĉe unu el la cisternvagonoj.

Hela, pura sono aŭdeblas.

„Tion oni volonte aŭdas“, diras Bernd Smuda.

La sono provas:

La rado ne havas ŝirfendojn kaj estas firme ligita al la akso.

Kiel oni ekkonas rompon?

Bernd Smuda mallonge pripensas.

„La sono tiam pli estas Pong! ol Ping!“, li diras.

„Tia mallonga, obtuza sono sen eĥo

Oni ne bezonas esti trejnita muzikisto por aŭdi tion.“

Li ridas.

Trobremsitaj radoj devas ruli sur la parktrakon.

Ankaŭ pri tio zorgas EU!

Nun al la **idealaj fervojaj reloj**,

kiuj ankaŭ en EU estas plej disvastigitaj.

„Fine venkis evoluigita de la usonano Robert Livingston Stevens

la **larĝpieda relo**,

kiu poste spertis optimigojn fare de la anglo Charles Vignoles,

laŭ kiu ĝi estas nomita.

Ĝi konsistas el larĝa, plata piedo,

per kiu ĝi kutime helpe de streĉpremilo

estas fiksita sur ŝpaloj.

Sur ĝi staras vertikale mallarĝa almo,

kiu portas je sia supra flanko la relkapon,

kiu siaflanke formas la rulvojojn por la radoj.“

Tiel legeblas en Vikio.

Kaj:

„Reloj pro diversaj kaŭzoj povas rompiĝi,

ekzemple pro la ŝarĝo

de nekutima temperatura fluktuado,

pro veldodifekto

aŭ pro fabrikaj difektoj kiel giskavoj

kiuj estiĝas pro gasvezikoj an la ŝtalo.

Se la reloj estas uzataj en senbalasta trako,

ili estas elmetataj al eksterordinare grandaj ŝarĝoj.“

Reloj povas aĝi ĝis 60 jaroj.

Dume okazas materialperdo, speciale en kurbiĝoj,

glitadondoj, glitatspuroj, ondotriviĝoj,

rulkontakta laciĝo, laminataĵoj, relkapfendetoj transversaj,

trakciaj ŝirfendoj, krevdifektoj, ruliĝeĝaj fendogrupoj,

relkapaj kavaĵoj, premdifektoj, kverdifektoj, veldosekvoj,

eĉ relrompiĝoj.

Ĉio devas esti kontrolata kaj rekonata,

kiel preskaŭ ĉio en la vivo...

Kaj tiam ankoraŭ, tre grave:

La relo faras neimageble multan **bruon**.

Propulsajn, rulajn, kaj bremsajn sonojn.

En la ĉefstacio Frankfurt

oni mezuris ĝis 85 decibelojn,

tio laŭtas kiel infankriado aŭ forta aŭtomobila bruo.

La plej grava rimedo,

por redukti la reltrafikan bruon,

estas la ŝanĝkonstruo de ĉiuj vagonoj al flustrobremsoj,

kiuj ne plu tiel malglatigas la vagonradojn

kaj tiel la bruon

helpas redukti je ĝis 50% (minus 10 decibeloj).

Ili ne konsistas el griza gisfero

sed el plasto kaj ceramikaĵo.

La iniciato „Mallaŭtaj trakoj“ de la Real-Cargo-grupo

plenumis ion esencan.

Ankaŭ la germana registaro

en la koalicia kontrakto de 2018

la duonigon de la relbruo (kompare al la jaro 2008)

ankoraŭfoje formulis kiel klaran celon.

Koronviruso, la fervojaj trakoj kaj la homo.

„Ne estas facilaj tempoj por la fervojo.

La koron-krizo ankaŭ tiun sektion forte trafis.

Vojaĝlimigoj kaj ekonomiaj baroj

en multaj landoj de Eŭropo

kolapsigis la vojaĝanto-nombrojn.

Tamen la fervojo ricevos gravan rolon

en la daŭripova refortiĝo post la pandemio.“

Tion el la infoteko de la Federacia Ministerio por Klimatprotekto, Medio, Energio, Movebleco, Movigo kaj Teknologio (de la Respubliko Aŭstrio).

Tamen la koronaviruso sur reloj vivas

nur inter du kaj tri tagojn,

se antaŭe ĝi ne estas mortigita de transveturanta trajno.

Sekve ekzistas risko

sin infekti per rekta kontakto kun infektita relo.

Do ankaŭ finfine ekstermiĝu la fikutimo,

eterne **prileki fervojajn relojn.**

Ankau homoj kun feromanka anemio

prefere konsumu biologiajn produktaĵojn

prefere kun duvalenta fersalo

anstataŭ forleki la ferdefrotaĵon de sur la fervojaj reloj

en protekto de la laŭlinia verdaĵo kaj mornaj nubskrapuloj.

Kvankam manĝi ruston

principe ne estas malsaniga,

kiel la konsumo de ŝlimaj rustkeksoj en Afriko pruvas.

Trakforkoj esta trako-konstruaĵoj de fervojo,

kiuj ebligas mildan transiron de unu trako al alia.

Detalojn liveras kiel ĉiam la Vikipedio.

Ebrie eltrajniĝis mi al orko,

feliĉe supervivis sur trakforko...

Tiel la proverbo de nekonatulo

Antaŭ la stacio ankoraŭ komento de Kunfucio:

La vojo estas la celo.

Nun al la **stacio** mem:

Ĝi nomiĝas stacio aŭ stacidomo, ne train station!

Ekveturo kaj alveno.

En Germanio la difinon de stacio enhavas la §4 (2) de la Reglamento pri Konstruado kaj Eksploatado de Fervojoj (EBO):

„Stacioj estas fervojaj aranĝaĵoj kun minimume unu trakforko,

kie trajnoj povas komenciĝi, finiĝi, halti,

samdirekte kaj inversdirekte preterpasi aŭ retroveturi.

Kiel limo inter stacio kaj libera trako kutime validas la eniraj signaliloj aŭ la trapeztabulo,

alokaze la enira trakforko.“

Stacioj funkcii kiel bona spirado

en regula frekvenco ...

La stacio Wilhelmshöhe en Kassel, Germanio

estas trapasa stacio

kun 8 trakoj por longdistancaj trajnoj kaj 4 tramtrakoj.

La iama ĉefstacio en Kassel
estas sakstacio kaj havas 12 ordinarajn kajo-trakojn.
Aldone sur trako 1 staras eksterdoma artobjekto de documenta, la artekspozicio de Kassel:
„Kio transe de plantoj, estas unu kun ili.“
de Lois Weinberger A, documenta X, 1997

„Kvazaŭ neglektita areo de la kulturstacio
efikas de Lois Weinberger la documenta-biotopo.
En la ŝotrobalaston de la eksteruza trako 1
la artisto miksis hejman vegetaĵaron kun fremdvegetaĵoj.
La plantoj enmigrintaj el sud- kaj sudorienta Eŭropo
rapide kreskantaj disvastiĝas rapide sur granda areo
kaj flankenigas la tie origine ekzistantan flaŭron.
Tiun ĉi botanikan procedon
kiu ĉiam ankoraŭ pludaŭras,
Weinberger rigardas kiel metaforon de sociaj procedoj.
Tie la tutmonda migrado fariĝas
temo de ekologia artobjekto.
En natura evoluo
arte kaŭzita
la artisto probleme diskutas
per ekzemplo el la mondo de la plantoj
la konfliktplenan interrilaton de fremda kaj hejma.
La kompreno de la naturo
ebligu la komprenon de la socio.
La okupo de socio pri plantoj
por Weinberger estas spegulbildo de ĝi mem.“
(https://www.documenta.de/works_in_kassel)

**La trajno
eltrovaĵo,
kiu formis la socion
kaj survojas ludi hodiaŭ
denove gvidan rolon ...
Tiel Europalia, 2021
(Imagu trajnojn kaj trakojn)**

Kiel sufiĉe mondvaste kutimiĝinte
la Eŭropa Unio uzas la anglan lingvon
kiel internacian interkomprenan rimedon.
Tiel ankaŭ sur la tereno de la fervojo.
La 3-lingva modelo de la EU-lingvopolitiko
volas subteni plurlingvecon laŭ la devizo:
Ĉiu EU-civitano regu minimume tri lingvojn:
sian gepatran lingvon,
la lingvon de la plej najbara lando de EU
kaj unu laŭ propra elekto.
Plurlingveco en origina senco
tiel ĝisfunde fiaskis,
ĉar por ĝenerala interkompreno de ĉiuj
unu lingvo devas esti komuna por ĉiuj.
Sub la delonge reale videblaj kondiĉoj
en la tuta mondo

tiu unu komuna etna lingvo por ĉiuj estas la angla,
por tiel diri kiel „la lingvo mem elektita de ĉiuj“.

Kvankam attac klarigis jam 2011, ke

„la angla en la hodiaŭa politika kaj ekonomia sistemo
fariĝis rega instrumento de la potenculoj
kio necesigas demokratian korekton.“

Do daŭrigi tiel?

Ekzistas prudenta kaj realigebla alternativo.

Ĝi nomiĝas **Esperanto**.

Ĝia moderna difino estas:

„Esperanto estas la neŭtrala internacia kaj transkultura
dua lingvo de ĉiuj

por sociekologie prudenta,
justa kaj taŭga komunikado.“

La tri esencaj kriterioj

de tiu neetna, neŭtrala planlingvo estas:

1. Integranta transkultureco

2. Demokrata dulingveco

3. Soci-ekologia konformeco.

Tiuj tri ecoj strete korelacias

kun la tri bazaj principoj de la Unuiĝintaj Nacioj:

1. paco, 2. homaj rajtoj, 3. daŭripova evoluo

La enkonduko kaj apliko de Esperanto en EU

tial estas urĝa.

Kial ne komenci sur la tereno de la fervojo?

La tie-ĉi sur paĝo 1 jam indikita ligilo al la
Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEFF),

<http://ifef.free.fr>,

prezentas ankaŭ la statuton de tiu-ĉi Esperanto-organizo.

Tie i.a. estas nomataj celoj,

kiu senpere interrilatas

kun la komunikado inter la fervojoj de nia mondo:

eldono de faka materialo kaj terminologio,

evoluigo kaj ĝusta apliko de la fervoja faklingvo

same kiel la partopreno en la faka pluklerigo kaj komunikado.

Tiuj aktivecoj de la Eŭropa Jaro de la Fervojo

kaj la arta prezento de Europalia

ankaŭ okupu sin pri tiu-ĉi aspekto de Eŭropo.

Finfine Esperanto ja estas eŭropa eltrovaĵo.

Ĝi ekzistas,

la **fervoja malsano**

Eble oni diru:

Ĝi ekzistis.

Jen estas tio, kion Vikio pri tio skribas:

„Fervojan malsanon oni nomis diaĝozon

kiu ekde 1860 populariĝis kun la eltrovo de novaj moviĝrimedoj.

Post ofta kaj pli longa vojaĝado per fervojo

koncernatoj plendis pri tremado, laceco, elĉerpiteco,

nervozaj ekscitebloj kaj digestaj malregulaĵoj.

La simptomoj memorigas pri ĝeno de bonfarto.

En la alfabeto de ICD-10
oni proponas la diagnozan kodon T75.3 por kinetozo.
Laŭ la Brockhaus-enciklopedio de 1892 oni kulpigis
la muĝadon kaj la skuadon de la vaporlokomotivoj.
Tio post pli longdaŭra starado
laŭdire kondukas al obtuza, daŭra doloro en la kruroj.
Tio trafis kaj la deĵoran personaron kaj la vojaĝantojn.
En tiu diagnozo esprimiĝis ankaŭ la malfido
al la nova eltrovaĵo,
ĉar homoj ĝis tiam neniam moviĝis tiel rapide
kaj ne kutimis la rapide ŝanĝiĝantajn
optikajn impresojn.
En vojaĝraporto el 1872
troviĝas ankoraŭ la plendo
pri sidloko en „skuvagono“.
Ĉirkaŭ 1900 la pasaĝeroj jam estis al kutimiĝintaj.

Kaj plue kun Vikio:

Fine la **siderodromofobio**

(el la malnovgreka *sídēros*, esperantlingve fero,
drómos, esperantlingve vojo kaj *phóbos*, esperantlingve timo)
estas la troigita timo aŭ ansio kaŭze de
trajnoj, trajnvojaĝoj aŭ reloj.
Oni ĝin ankaŭ nomas fervoja timo.
Kompare kun aliaj fobioj
ĝi aperas malofte kaj ne estas rekonata.
Kelkaj koncernatoj timas
eltrakiĝojn kaj fervojajn akcidentojn,
aliaj timas nekonatajn konduktorojn.
La bildo de lokomotivo falinta el pariza stacidomo
estas simbolo de teknika fiasko.
La siderodromofobio dum la vivo estas alproprigebla
pro traŭmataj okazaĵoj
aŭ kiel aliaj fobioj (kiel ekz. klostrofobio).
La simptomoj povas kiel la t.n. vojaĝa febro
komenciĝi jam longe antaŭ la vojaĝo mem.
Kelkajn pacientojn atakas paniko, korbato,
ŝvito, digesto-malregulaĵoj,
dum aliaj ploras, rigidiĝas aŭ fuĝas.
Netraktite la fobio povas pligraviĝi,
tiel ke pacientoj ne plu kapablas,
kruci traknivelajn pasejojn, preteriri staciojn
aŭ ne terurigi aŭdante trajnsignalan kornon.
La plej evidenta efiko de la siderodromofobio estas
la malkapablo uzi super- kaj subterajn fervojojn aŭ tramojn.
Kelkaj pacientoj eĉ ne povas viziti turismajn atrakciojn kiel fervojajn muzeojn, amuzparkojn kun
fervojsimilaj karuseloj aŭ monumentajn objektojn sur kiuj kuŝas trakoj.
Siderodromofobio tamen estas facile kuracebla
kun bona resaniga ŝanco.
Plej ofte oni aplikas kognan konduto-terapion
je kiu la pensoj kaj kondutskemoj
estas ŝanĝkondukataj de negativo al pozitivo.
Cetere ankaŭ povas esti aplikata psikoterapio

kaj medikamenta kuracado.
La efiko de hipnozo
kaj de neŭro-lingvika programado
estis esplorataj kun sukcespromesaj rezultoj.

Tie-ĉi la „laste definitiva“ citaĵo rilate la fervojon de la klasika naciekonomisto
Adam Smith:

**„La fervojo konsistas je 95 procentoj el homoj
kaj je 5 procentoj el fero.“**

(Adam Smith)

Bonsalute!

**Kompilo:
Nula horo
transkultura artkoncepto
kun Esperanto kiel Komuna Lingvo
w.guenther.esperanto(ĉe)web.de
2021**

Dr. Wolfgang Günther

(traduko Guido Brandenburg)