

Internacia Fervojisto



Dumona organo de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEFE)

revuo pri fervojo

ISSN 1397-4270



2022.6

La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn



Antverpena stacidomo

Estimataj gelegantoj

Pasintjare mi sur ĉi tiu loko skribis plejparte pri kovidmalsano kaj ĝia influo al nia vivo. La situacio en tiu direkto iomete pliboniĝis aŭ praktike dirite ni al kutimiĝis al ĝi. Amasa vakcinado helpis eviti pli grandajn nombrojn da mortintoj kaj trafitaj homoj. Sed la malsano ne malaperis, la viruso senĉese ŝanĝiĝas, aperas novaj modifoj, novaj virusogentoj. Samtempe oni inventas novajn vakcinojn kaj eble ankaŭ homa korpo kutimiĝas al ĝi kaj eklernas efike protekti sin kontraŭ ĝi. Fakuloj diras, ke la homaro devas respekti tion, ke la viruso restos inter ni ankaŭ en estonteco. La situacio forte rememorigas la similan problemon, kiu okazis en dudekaj jaroj de la pasinta jarcento – do precize antaŭ cent jaroj, kiam homaron atakis t.n. hispana gripo. Tiam kuracistoj ankaŭ ne sciis kiamaniere batali kontraŭ ĝi, sed paŝon post paŝo oni trovis eblecojn.

Bedaŭrinde en nun finiĝanta jaro renkontis nin nova problemo pri kiu nia generacio opiniis, ke estas jam forgesita – milito en Eŭropo. Ĝi ankaŭ influis kaj daŭre influas milionojn da homoj, ankaŭ esperantistojn. Ĝi malkovris profundan malamikecon inter homoj ne nur en Rusio kaj Ukrainio sed ankaŭ en aliaj partoj de la mondo. Tio estas malbona sciigo por homaro. Ideoj pri interkompreno kaj kunlaboro kiuj estas la esenco de la Zamenhofa heredaĵo nun forte suferas.

Tamen, mi volas deziri al vi en la nomo de la IFEF-estraro trankvilajn tagojn en lastaj semajnoj de la jaro 2022 kaj precipe firman sanon, esperon kaj interkomprenon en la jaro 2023.

Feliĉon en la jaro 2023 !

Enhavo:

IFEF-estrarkunveno en Antverpeno.....	116
Fervojo kaj energio, daŭrigo.....	117
Eŭropa Fervoja Komuna Entrepreno.....	120
Aliĝilo por la postkongreso IFK-Valonio	
Aliĝilo por la IFEF-kongreso 2023	
Denove sur la trako.....	122
Somera trajnvojaĝado en Italio.....	122
Impresoj el Kanado.....	124
ĈeFEA-jarkunveno.....	127
Enhavo 2022.....	128
Titolpaĝo: Antverpena stacidomo, foto farita de la redaktoro	

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: 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>

IFEF-estrarkunveno en Antverpeno

En tagoj 30.09. ĝis 02.10.2022 okazis en Antverpeno, Belgio, estrarkunveno de IFEF kune kun LKK por konatiĝi kun loko kaj stato de preparoj por la venonta IFEF-kongreso en la jaro 2023. La kunvenon partoprenis Rodica Todor, Laurent Vignaud, Ladislav Kovář kaj membroj de la loka kongresa komitato fronte kun Kristin Tytgat.



Diskutoj kun LKK.

Post nia alveno al Antverpeno ni estis afable bonvenigataj de Kristin kaj gvidataj al hejmo de Ite Tytgat kiu bonkore akceptis nin kaj prizorgis por ni loĝadon en sia hejmo dum nia restado. Vendrede la 30-an de Septembro, niaj gastigantoj montris al ni salonon en

Thomas More campus National – konstruaĵo de universitato en strato *Kronenburgstraat 62*, kie oni planas okazigi festan inaŭguron la 7-an de Majo 2023. Bela kaj interese konstruita salono ofertas sufiĉe da spaco por okazigi similan aranĝon eĉ kun necesa loko por preparo de prezentantoj. De tie ni paŝis ĉirkaŭ 10 minutojn al junulara gastejo *Jeugdherberg Pulcinella - Antwerp Central Youth Hostel* en *Bogaardeplein 1* kie estos la kongresejo kun loĝejo por kongresanoj. Sabate ni renkontiĝis kun pluraj membroj de LKK en la Esperanto-centro por diskuti pri organizaj aferoj ligitaj kun preparo de la kongreso.



Estonta kongresejo.

Dum dimanĉo mi kun Rodica devis proksimiĝi al flughaveno en Charleroi ĉar nia forflugo estis planita je fruaj matenaj horoj. Bonŝance ni uzis afablan inviton de Michèle Villers por tranokti en ŝia domo. Tie ni ĝis noktomezo babilis kun grupo de lokaj organizantoj (inter kiuj Georges Sossois) pri la organizado de la postkongreso, kiu okazos en

Valonio.

La tuta vizito en Belgio estis tre interesa kaj fruktodona. Niaj belgaj gekolegoj serioze kaj respondece laboras por sukcesa preparo de la kongreso.

Ladislav Kovář

Fervojo kaj energio, daŭrigo de artikolo en IF 2022.5

Eĉ nun okazadas milito en Eŭropo, kaj multaj plendas pri "energia krizo" rilata al tio. Temas ĉefe pri fosilia gaso aŭ tergaso (en certaj lingvoj malĝuste nomita "natura gaso"), fosilia oleo, kaj eĉ daŭre fosilia karbo. La karbon oni ne plu forbruligas en lokomotivoj, sed anstataŭe en elektrocentraloj. La fervojoj devas pagi por dizelbrulaĵo por siaj dizele funkciigataj trajnoj, kaj por kurento por la elektre trakciataj trajnoj. La preteksto "ni devas altigi la biletprezojn pro altiĝintaj kostoj de energio" estis kutima jam antaŭ la milito. Ĝi plejparte malveras, ĉar kostoj por la energio daŭre estas tre malaltaj relative al ceteraj kostoj de fervojo. La tuta vero estas: la fervojo ne faris siajn hejmtaskojn, kaj nun eĉ forŝovas la kulpon de si al la vojaĝanto. Tamen la daŭra dependo de fervojoj de la perversigita merkato pri fosiliaj brulaĵoj, kaj eĉ de la problemhava publika elektrodistribua reto, kiu probable baldaŭ spertos kolapsojn (angle "blackout"), estas urĝa problemo kiun nepras solvi. La plejmultaj aŭtoj sur la vojoj daŭre estas trakciataj per fosiliaj brulaĵoj. Tamen elektraj aŭtoj jam videblas. Post 10 aŭ 20 jaroj, la plimulto da aŭtoj supozeble jam estos elektraj. Oni ne povas konkuri per malrapidaj dizeltrajnoj kontraŭ elektraj aŭtoj. Kiam iu provas pledi por la fervojo en norda Svedio, ĉiam audiĝas plendoj pri dizelaj trajnoj en Danio kaj Germanio. La "perfekta solvo" estus aŭ la propra aŭto aŭ aviadilo. Oni havis tre similan problemon dum la 1950-aj ĝis 1960-aj jaroj kiam la fervojo per karbofajrigitaj lokomotivoj kun amaso da agresema fumo konkuris kontraŭ preskaŭ senfumaj aŭtoj. La venkinto tiam ne estis la fervojo. Dum komence de la 1950-aj jaroj ĝi estis grava. Nur 20 jarojn poste ĝi ne plu estis.

Kiuj estas la pripenseblaj energifontoj por la fervojo?

- * ĉevaloj - limigita povo kaj rapideco, oni forĵetis tion antaŭ ĉ. 200 jaroj,
- * karbo (per vaporo) - sanktaĵo kiun kelkaj maljunaj membroj de IFEF eble eĉ memoras el sia infaneco, tamen, racie juĝite, la metodo estas tre

malbona, tute ne daŭripova, kaj oni forigis ĝin multe tro malrapide,
* dizelbrulaĵo aŭ fosilia gaso - malpli malbona ol karbo, daŭre multe disvastiĝinta, tamen malbona, tute ne daŭripova, kaj forigenda,
* renoviĝantaj brulaĵoj - iomete bonas, tamen disponeblas nur en limigita malalta kvanto, pli multekostaj ol fosiliaj brulaĵoj,
* kurento per supertraka kontakta lineo - iomete bone funkcias, tamen miksaĵo de diversaj sistemoj (malsamaj tensioj, frekvencoj, kontaktdrata zigzago, eĉ tria relo, ...), multekosta konstruado kaj bontenado, kaj elektro el la reto siavice havas fonton kiu ofte ne estas daŭripova,
* kurento per akumulatoroj - rara, tamen motorvagonaj trajnoj, lokomotivoj kaj relkonstruaj veturiloj aperis kaj eĉ iomete servis dum la pasintaj 80 jaroj,
* kurento per hidrogena fuelpilo - la malplej disvastiĝinta metodo kiun mi tamen plej favoras.

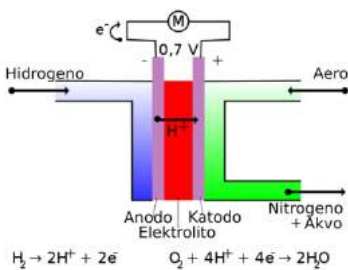
Laŭ mia opinio la evidente plej bona metodo estas la fuelpilo. Laŭraporte la plej fruan prototipon de tiaspeca trajno (motorvagona) oni konstruis jam antaŭ 10 jaroj, do dum la jaro 2012. Por ke prototipo utilu, ĝi baldaŭ amasiĝu, kaj tio ankoraŭ ne okazis pri fuelpilaj trajnoj. La probablaj kaŭzoj estas manko de mono, manko de volo kaj, jes, malgraŭ la senĉesa plendado de la plejmulto, daŭre tro malmultekostaj fosiliaj brulaĵoj. La avantaĝoj de la fuelpilo estas multaj kaj gravaj.

Tamen antaŭ listigi la avantaĝojn, unu "problemo" devas esti solvita, nome de kie oni prenu la hidrogenon. La tradicia kaj neakceptebla metodo estas produkti ĝin el fosiliaj brulaĵoj. La bona metodo estas elektrolizo, kiu siavice postulas elektron. Tiam kurenton la fervojaj kompanioj ne aĉetu de iu ajn, sed produktu mem per sunenergiaj kaj ventaj elektrocentraloj, laŭeble eĉ aliaj kiel akvaj aŭ geotermaj. Tamen, estas suno kaj vento kiuj disponeblas pli-malpli ĉie, kaj pro tio estu la universala bazo de provizado je kurento. La kontraŭdiro kompreneble alvenas senprokraste "Kaj kion oni faru kiam suno ne brilas kaj nek estas vento?". Sed la problemoj fakte jam estas solvitaj.

Energion de suno kaj vento oni iomete larĝskale uzis dum ĉ. 20 jaroj, kaj oni konas la rezultojn. La produktata kvanto estas perfekte utila kaj longtempe (ekzemple por unu jaro) fidinde antaŭdirebla, sed dum certa momento aŭ mallonga tempo (ekzemple unu horo) tute neantaŭdirebla,

la disponebla povo povas esti ridinde malalta, eĉ nula. La renoviĝanta elektro malstabiligas la elektrodistribujajn retojn. Jen alvenas la hidrogeno kiu solvas du alfrontaĵojn per unu bato.

Unue, hidrogeno ebligas akumuladon de kurento. Simile kiel akumulatoroj, sed pli bone. La problemo de la nunaj elektraj retoj, kaj la kutimaj publikaj, kaj la apartaj fervojaj, do supozeble nur unu tia reto en Svislando, ne estas sole aŭ ĉefe daŭra aŭ entuta manko de kurento, sed ankaŭ manko de eblo akumuli ĝin, kaj malfacilaĵoj agordi produktadon



Unu el principoj de hidrogena
fuelpilo. WikiMedia

kaj konsumadon. Do, foje jes ja mankas kurento, sed foje kurento abundas, estas tre malmultekosta, kaj neniel eblas utiligi ĝin. Per larĝskala elektrolizado eblas konsumi la troan elektron kiam suno brilas kaj vento blovas taŭge intense, kaj poste per la hidrogeno oni provizas sin per kurento. Ekzemple la fervojo povas irigi aŭ akceli multajn trajnojn samtempe

kiam ajn prezentiĝas bezono flanke de vojaĝantoj, senzorge ĉu la vetero ebligas produkti la bezonatan kvanton da kurento dum la sama momento.

Aldone hidrogeno prizorgas la distribuon de energio al unuopaj trajnoj. Do, supertraka kontakta lineo ne plu estas bezonata. Tiel oni povas elegante ĉirkaŭveli la alimaniere neeviteblan devon elektrizi la tutan restaĵon de la fervojo, kiu mondscale daŭre estas pli ol duono. Krom tio oni solvas la problemon pri la abundo de jam ekzistantaj nekongruaj sistemoj de elektrizo, kies unueciga alifarado kostus monon kaj kaŭzus perturbon de trafiko. Do oni komencu la enkondukon de hidrogeno ĉe motorvagonoj ĝisnune dizelaj, sekve dizelaj lokomotivoj, kaj fine eĉ grandrapidaj trajnoj. La ekzistantajn trajnojn ne nepre necesas forĵeti, anstataŭe probable eblos kaj valoros alikonstrui ilin al fuelpilo. Post forigo de la dizela teknologio, oni povas eĉ anstataŭigi kaj fine malsuprenŝiri la jam ekzistantajn supertrakajn kontaktajn lineojn. Oni povus denove malelektrizi, sed ĉi-foje bonkonsciencie, ĉar oni havus ion kio vere pli bonas ol la supertraka kontakta lineo.

Ĉar ĉiu trajno havas sian energion kun si, ne plu povas okazi kolapso

("blackout") de la fervojo pro ekstera okazaĵo ke iu sukcesas mismastrumi sian elektrodistribuan reton, eksplodigi sian nuklean reaktoron, aŭ simile. Kompreneble oni jam havis tiun avantaĝon antaŭe kun karbofajritaj kaj dizelaj lokomotivoj. Sed per hidrogeno eblas havi ĝin sen samtempe dependigi sin de komercistoj pri fosiliaj brulaĵoj aŭ de politika malstabileco kaj militoj. La avantaĝo por la vojaĝanto estas ke li ne plu aŭdos ridindajn pretekstojn kiel "ni devas altigi la biletprezojn pro altiĝintaj kostoj de energio".

Sed la plej grava avantaĝo estas la medio kaj nia planedo. Per fuelpilaj trajnoj, propraj elektroliziloj kaj propraj sunenergiaj kaj ventenergiaj elektrocentraloj la fervojo povas fariĝi vere daŭripova kaj senfosilia, kaj tiel tre bona alternativo al fosilia aŭto, kaj eĉ elektra aŭto. Por ke la ŝanĝo okazu, oni devus draste altigi la kostojn de fosilia energio, kaj draste malaltigi la disponeblan kvanton de ĝi, ĝuste same kiel okazis dum la unua mondomilito en Svislando.

Energio estas esenca por funkciigo de fervojo. Pro tio la fervojo prizorgu sian energion mem, kaj posedu kaj mem funkciigu la rilatan teknikan infrastrukturon. Simile kiel oni enkondukis tion en Svislando antaŭ 100 jaroj kun akvoelektrocentraloj kaj elektra reto posedataj de la fervojo, sed nun mondscale, kun elektroliziloj kaj sunenergiaj kaj ventenergiaj elektrocentraloj. Grizaj nuboj kreskas kaj nigriĝas super de la fervojo kaj litersece kaj figursece. Oni agu.

Taylor Hammerschmied

Eŭropa Fervoja Komuna Entrepreno



Administrado de la eŭropa fervoja reto, aŭtomatigo kaj ciferecigo de fervojaj operacioj, daŭrigeblaj kaj rezistemaj sistemoj, fervoja vartransporto tio igas la loĝistikan ĉenon pli fluida kaj regionajn liniojn pli trafikkapablaj. Daŭrigo sur paĝo 121.

Aliĝilo por la postkongreso IFK – Valonio (12.-14.05.2023)

Prezo por la postkongreso en dulita ĉambro **275 €/po persono**

Prezo por la postkongreso en kvinlita ĉambro **260 €/po persono**

La prezoj estas kalkulitaj por 20 personoj. Limdato por aliĝi: **31.12.2022**

La aliĝilo estos akceptita kaj konfirmita post ricevo de la pago.

Familia nomo:		Antaŭnomo:		Naskiĝjaro:	
Adreso:					
Telefono: 00-			Retadreso:		
IFEF-ano: jes ne		viro virino		(forigu ne taŭgan)	
Mi volas loĝi kun:					
Mi antaŭpagas jenan sumon: Eŭro					
Banko: TRIODOS, Konto: „Esperanto Wallonie“, IBAN: BE33 5230 8132 1946					
B.I.C.: TRIOBEBE					

Mi havas san- kaj akcidentasekuron por tagoj de la postkongreso.

Dato:

Loko:

Subskribo:

Informoj:

Pri "**le Bois du Cazier**".

Charleroi, la Nigra Lando (pro la karbominejoj). Loko de grava minejtragedio, "le Bois du Cazier" estas memoraĵo enskribita kiel Tutmonda Havaĵo de Unesko.



Tiu katastrofo okazis la 8-an de Aŭgusto 1956 pro homa eraro. 262 ministoj perdis la vivon. Ili devenis el diversaj landoj. La plej nombraj estis la Italoj: 136, poste la Belgoj: 95. Estis nur 13 savitoj.

Ok monatojn post la katastrofo, la laboro denove rekomenciĝis. Oni tie minfosis karbon ĝis la jaro 1967.

Hodiaŭ la instalaĵo estas renovigita kaj restarigita kiel ĝi estis en 1956 (la kradoj, konstruaĵoj, pavimeroj, ktp).

Tie troviĝas ankaŭ la muzeo de la industrio.

Pri **Namuro**.

Namuro, dinamika urbo. Kun pli ol 110.000 loĝantoj, la urbo Namuro estas la tria (plej grava) urbo en Valonio kaj ankaŭ estas ĝia ĉefurbo. Namuro estas la koro de Eŭropaj regionoj, pro gastigado de la valonaj institucioj sed ankaŭ kiel instiganto de la valona disvolviĝo.



La urbocentro de Namuro proponas senkomparan medion por promeni aŭ gapvagi ĉu en familio, ĉu inter amikoj. Ĝia komerca oferto estas densa, diversigita kaj

altkvalita: pli ol 800 magazenoj estas aktivaj.

Ĝiaj fortaj punktoj: la piedira kvartalo, la kunvivado, la renkontiĝaj lokoj.

Pri la **Citadelo**.



La Citadelo de Namuro, origine kastelo de la Grafoj de Namuro, estas iama fuorto, poste citadelo situanta en la urbo Namuro, en la samnoma provinco en Belgio. Superstarante la urbon ĉe la kunfluejo de Sambre kaj Mozo, temas pri unu el la plej grandaj citadeloj en Eŭropo kaj pro ĝia ampleksa reto de subteraj galerioj Napoleono la 1-a moknomis ĝin: "la termitejo de Eŭropo". De la ruinoj de la grafa



ALIĜILO IFEF 2023 ANTVERPENO

Kongresa numero:

por la 74a kongreso de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio), organizita de FEL (Flandra Esperanto-Ligo) de la 6a ĝis la 12a de majo 2023 en Antverpeno (Belgio). Adreso de la LKK: Yves Nevelsteen, Ten Dorpelei 4 bus 2, 2640 Mortsel (Belgio)

Retadreso: info@ifef2023.net **Retejo:** <https://ifef2023.net>

Bankokonto nome de IFEF2023 *IBAN* BE21 0637 1581 8003 *BIC* GKCCBEBB

Mi aliĝas al la 74a IFEF-kongreso, Antverpeno, Belgio, 06-05-2023 ĝis 12-05-2023

<input type="checkbox"/> S-ro	<input type="checkbox"/> S-ino	<input type="checkbox"/> Neindikita	<input type="checkbox"/> IFEF-membro
<input type="checkbox"/> Ĉiomanganto	<input type="checkbox"/> Vegetarano	<input type="checkbox"/> Vegano	<input type="checkbox"/> Handikapulo
Antaŭnomo:		Familia nomo:	
Strato + numero:			
Poŝtkodo + urbo:			
Lando:		Naskiĝdato (tt-mm-jjjj):	
Telefono: +		Numero de identigilo:	
Retadreso:			

Kongreskotizo	ĝis 31-12-2022	ĝis 15-02-2023	poste	Sumo			
<u>IFEF-membro</u> aŭ A-lando	€ 95,00	€ 105,00	€ 120,00	€			
B-lando aŭ familiano A-B aŭ junulo ĝis 30 j. A-B	€ 40,00	€ 50,00	€ 60,00	€			
Ne IFEF-membro	€ 115,00	€ 125,00	€ 140,00	€			
Partatempa kotizo (vizitanto)	po € 30,00 por tago			€			
Indiku la tago(j)n:	<input type="checkbox"/> 07-05 <input type="checkbox"/> 08-05 <input type="checkbox"/> 09-05 <input type="checkbox"/> 10-05 <input type="checkbox"/> 11-05						
Tranoktado (kun matenmanĝo)	<input type="checkbox"/> 2-persona ĉ. € 204,00 pp			€			
6 noktoj	<input type="checkbox"/> 4-persona ĉ. € 186,00 pp						
Mi volas loĝi kun:							
Manĝoj (<i>mendebaj ĝis 31/03</i>)	06-05	07-05	08-05	09-05	10-05	11-05	
Pan-tagmanĝo (€ 12,00)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	€
Vespermanĝo (€ 16,00)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	€
Ekskursoj (prezroj aperos fine de januaro en la retejo)							
<input type="checkbox"/> D1: urbovizito 07-05							
<input type="checkbox"/> F1: vizito Train World 09-05							
<input type="checkbox"/> T1: tuttaga ekskurso 10-05							
Postkongreso (por aliĝi al la postkongreso uzu la apartan aliĝilon)							
Mi interesiĝas pri la postkongreso <input type="checkbox"/> jes <input type="checkbox"/> ne							
Mi pagos la tutan sumon (en eŭroj):							€

Mi konsentas/ne konsentas kun publikigo de mia nomo en la listo de la kongresanoj.
Mi konsentas/ne konsentas kun publikigo de mia foto.
Mi konfirmas ke mi konsentas kun la kondiĉoj kaj deklaras ke mi havas asekuron kontraŭ malsanoj kaj akcidentoj dum mia restado en la kongreso.

Loko kaj dato:

Subskribo:

Ĉambro-mendilo

La LKK rezervis (ĝis 15-02-23) limigitan kvanton da dulitaj kaj kvarlitaj ĉambroj en la junulargastejo kie ankaŭ okazos la kongreso. Ni akceptos mendojn nur por la tuta kongressemajno. La LKK nur garantias 66 litojn. Bedaŭrinde ne ekzistas unulitaj ĉambroj en la junulargastejo.

Kiam ne plu estas liberaj ĉambroj, vi devos mem mendi lokon en hotelo aŭ trovi alispecan tranoktejon. La LKK provos helpi vin dum la serĉado. Kiam la prezoj por 2023 estos konataj, la LKK metos en la reton kelkajn proponojn por hotelĉambro, indikante la komfortan nivelon kaj la distancon al la kongresejo.

ATENTU: jam nun konsiderinde multaj hotelĉambroj estas rezervitaj por majo 2023 ĉar majo estas turisma monato. Krome, homoj ne povis vojaĝi en 2020-2021 kaj sekve vojaĝos en 2022-2023. Pro tio, la LKK tre konsilas al vi kiel **eble plej frue mendi loĝlokon**.

Adreso de la kongresejo: Jeugdherberg/Junulargastejo Pulcinella, Bogaardeplein 1, B-2000 Antwerpen. Tel. +32 3 234 03 14, retadreso: antwerpen@vjh.be

Prezo en dulita ĉambro (6 noktoj): € 204,00

Prezo en kvarlita ĉambro (6 noktoj): € 186,00

Se vi ne indikos kunĉambro(j)n, la LKK provos fari la elekton.

Manĝoj (mendeblaj ĝis 31.03.2023)

Ekde sabatovespero 06-05 vi povos mendi tagmanĝon kaj/aŭ vespermanĝon ĝis 11-05. Ne necesas loĝi en la junulargastejo por kunmanĝi sed necesas mendi sur la aliĝilo kaj antaŭpagi la deziratajn manĝojn. Vi ne nepre devas mendi ĉiujn manĝojn. Eble vi ekskursos kaj ne manĝos surloke iun tagon. Se vi havas specifajn manĝo-alergiojn, bonvolu indiki ĉi tie:

Prezo de la tagmanĝo: € 12,00
(pano kun surmetaĵo kaj supo)

Prezo de la vespermanĝo: € 16,00
(triplada manĝo)

Partatempa kotizo

Eblas viziti la kongreson dum unuopaj tagoj. La prezo estas po € 30,00 por tago. En la aliĝilo vi indiku kiun tagon aŭ kiujn tagojn vi volas partopreni. Tiu kotizo ne inkluzivas la manĝojn. Partatempa loĝado ne eblas en la kongresejo.

Provizora programo

Sabato 06-05		Alveno kaj akcepto Interkona vespero
Dimanĉo 07-05	Mateno	Solena inaŭguro kun komuna foto
	Posttagmezo	Vizito de la urbo kaj de la centra stacidomo
	Vespero	Prelego pri Antverpeno kaj Flandrio kun popola muziko
Lundo 08-05	Mateno	Plenkunsido / Esperantokursoj
	Posttagmezo	Kunsido de la Faka Komisiono kaj prelegoj / atelieroj
	Vespero	La venonta kongreso sin prezentas
Mardo 09-05	Mateno	Ĉefaj fakprelegoj kaj aliaj prelegoj/Esperantokursoj
	Posttagmezo	Faka ekskurso al Train World en Schaarbeek
	Vespero	Kultura vespero
Merkredo 10-05		Tuttaga ekskurso per buso al la haveno de Antverpeno kaj al la muzeo de la vaporfervojo en Maldegem Ni veturos tie per vaportrajno
	Vespero	Libera vespero
Ĵaŭdo 11-05	Mateno	Movadaj aferoj kaj Esperantokursoj
	Posttagmezo	Atelieroj kaj Solena Fermo
	Vespero	Adiaŭa vespero
Vendredo 12-05		Forveturo al la postkongreso en Charleroi

Ekskursoj

D1 - Dimanĉo 07-05-2023 (duontaga ekskurso): gvidata vizito al la urbo Antverpeno kaj la centra stacidomo.

F1 - Mardo 09-05-2023 (duontaga ekskurso): faka ekskurso trajne al Train World en Schaarbeek (Bruselo).

T1 - Merkredo 10-05-2023 (tuttaga ekskurso): vizito buse al la haveno kaj veturado per vaportrajno en Maldegem kun tagmanĝo Ne mendu tagmanĝon por tiu tago.

Postkongreso

La postkongreso okazos en Valonio de la 12a ĝis la 15a de majo 2023. Bonvolu indiki en tiu ĉi aliĝilo ĉu vi interesiĝas pri la postkongreso. En la retejo vi trovos APARTAN aliĝilon kie vi povas specifi la detalojn kaj trovi priskribon.

Pliaj informoj ĉe Michèle De Meyere michele.villers@hotmail.com

Ĝeneralaj kondiĉoj

1. Ĉiu partoprenanto, eĉ familianoj, plenigos legeble apartan aliĝilon por la kongreso kaj apartan por la postkongreso kaj sendos ĝin al la adreso de la LKK.
2. Por tranoktado bonvolu sendi la pagon inkluzive bankelspezojn en eŭroj al la indikita bankokonto plej malfrue ĝis la 15a de februaro 2023. Se via propra valuto ne estas eŭro, atentu pri aldonaj bankokostoj.
3. Se vi pagas por alia persono, uzu apartan aliĝilon kun la ĝustaj detaloj pri la aliĝinta persono (nomo, adreso, lando). Per via subskribo sur la aliĝilo vi prenas respondecon por tiu persono rilate al asekuro por malsano kaj akcidentoj.
4. La kongreskotizo ne inkluzivas la kostojn por loĝigo, manĝoj kaj ekskursoj.
5. La aliĝilo estos akceptita de la LKK nur post ricevo de la pago. La LKK tiam konfirmos la aliĝon, atribuos kongresnumeron kaj konfirmos la menditajn servojn. **La konfirmleteron bonvolu nepre kunporti al la kongreso.**
6. La kongreskotizo ne estas repagebla, eĉ se la aliĝinto ne partoprenos la kongreson. La antaŭpagitaj servoj estas repageblaj post subtraho de 10% por la administraj kostoj kondiĉe ke la LKK ricevos la malmendon antaŭ 15-02-2023. Por la malmendo de la loĝado validas aliaj kondiĉoj (vidu poste sub 'kondiĉoj de tranoktado'). Por la malmendo de la postkongreso bonvolu legi la detalojn en la aliĝilo de la postkongreso.
7. La LKK havas la rajton ŝanĝi la prezojn se inflacio aŭ aliaj ne antaŭvideblaj kondiĉoj postulos tion.
8. Dum registrado ĉe alveno, post kontrolo de menditaj servoj, la partoprenanto ricevos nomŝildon kun nomo kaj kongresnumero kaj la kongresdokumentojn.
9. La kongresejo ne disponas pri parkejo.

Kondiĉoj de tranoktado kaj manĝoj

1. La tranoktadon en la junulargastejo eblas mendi **nur por la tuta kongreso**. La pago por la tranoktado devas atingi nin ĝis 15-02-2023. Kaze de malmendo de la tranoktado post 15-02-2023 validas la kondiĉoj de nuligo de la junulargastejo: nuligo malpli ol 60 tagoj antaŭ la kongreso (25% de la tuta kotizo), nuligo malpli ol 30 tagoj (50%) kaj malpli ol 7 tagoj aŭ kaze de neapero (100%). Se la lokoj en la junulargastejo estas jam elĉerpitaj antaŭ 15-02-2023, la LKK repagos la kostojn de la tranoktado.
2. La LKK provos garanti la loĝadon kaj manĝojn en la junulargastejo ĝis 15-02-2023 kondiĉe ke restas liberaj lokoj. Post tiu dato la partoprenanto devos mem okupiĝi pri sia loĝado kaj siaj manĝoj.
3. Se vi mendas liton en la junulargastejo, bonvolu indiki kun kiu vi volas loĝi. Alie la LKK decidos pri via(j) kunĉambrano(j).
4. La tranoktado en la junulargastejo inkluzivas matenmanĝon. La aliajn manĝojn vi povas mendi aparte sur la aliĝilo. Atentu ke vi mem devos **kunporti bantukojn** aŭ lui ilin surloke (€ 1,5 por semajno). Litotukoj ĉeestas.

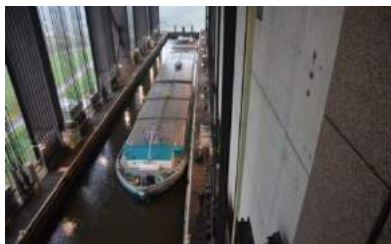
kastelo ĝis la pli freŝdataj bastionoj kaj kanonteraso, ĝi atestas pri pli ol miljara historio.



Ĝia pinto kulminas je altitudo de 190 m. Tiu ĉi citadelo estas klasifikita kiel aparta heredaĵo de la Valona Regiono. Telfero kunligas la urbo-centron kun la Citadelo.

Pri la ŝiplifto de **Strépy-Thieu**.

20 jaroj da laboroj necesis por finaranĝi tiun nekutiman vorkon, kiu estis dum multaj jaroj la plej granda ŝiplifto de la mondo: ĝi altas 110 m,



longas 135 m kaj larĝas 75 m. Ĝi anstataŭas la 4 antaŭajn liftojn de la Centra kanalo kaj 2 kluzojn, t.e. tuta niveldiferenco de 73,15 m. Ĝiaj 2 ŝipkuvegoj de 112 x 12 m ebligas enflosigi la plej pezajn boatojn. Ekde la

jaro 2002, la transporto en la funikulara lifto de Strépy-Thieu kreskis de proksimume 30.000 toneloj monate al transporto de 200.000 toneloj monate. Sciante ke unu bargo de 1.350 toneloj samvaloras kiel ĉirkaŭ 90 kamionoj, tiu kunligo ebligas forte malplenigi la valonajn aŭtovojojn.



2,11 milionoj tunoj da varoj transiris per la ŝiplifto de Strépy-Thieu en la jaro 2021.

	Postkongresa programo
12.05.2023 vendredo	Matene, forveturo per trajno al Charleroi , loĝigo en junulargastejo. Tagmanĝo Posttagmeze: vizito al "le Bois du Cazier" en Marcinelle. - Muzeo "la Spaco de la 8-a de Aŭgusto 1956" - Muzeo de la Industrio - Muzeo de la Vitro Vespermanĝo en la junulargastejo.
13.05.2023 sabato	Matenmanĝo Vojaĝo trajne al Namur: - Vizito de la urbo: bazaro, tipaj stratetoj, ktp. - Telfero al la Citadelo. Pikniko. - Vizito de la citadelo piede kaj per turisma trajneto. - Fine de la posttagmezo: reveno trajne al Charleroi. Vespermanĝo en la junulargastejo.
14.05.2023 dimanĉo	Matenmanĝo Vojaĝo buse al la ŝiplifto de Strépy-Thieu (provinco Henegovo). - interna vizito de la funikulara lifto Pikniko - 13:30 - krozado sur la kanalo Vespermanĝo en la junulargastejo
15.05.2023	Foriro de la partoprenantoj

Bonvenon al Valonio !

La Buĝeto de la ses gravaj pilotprojektoj financataj kadre de la unua invito prezenti proponojn pri esploraj agadoj kaj fervojaj novigoj de la Eŭropa Fervoja Komuna Entrepreno ampleksas 568,4 milionojn da eŭroj. La kunfinancado de *Europe's Rail* sumiĝos al 232,8 milionoj da eŭroj.

Ĉi tiuj unuaj projektoj ekfunkciigos la esplorajn kaj novigajn agadojn de la komuna entrepreno kaj oni baziĝos sur la rezultoj de la antaŭa fazo, *Shift2Rail*, malfermante la vojon por la disvastigo de operaciaj solvoj kaj novigaj teknologioj en la eŭropa reto.

Henrik Hololei, ĝenerala direktoro pri Movebleco kaj Transporto de la Eŭropa Komisiono, estas kontenta pro la rezulto akirita de la unua konkursanonco de *Europe's Rail* kiu "allogis bonkvalitajn projektojn, kiuj modernigos la fervojojn kaj kreos veran kaj ununuran eŭropan fervojan spacon".

Dum la somero 2022 oni registris grandan kreskon de fervojaj pasaĝernombroj en multaj partoj de Eŭropo. Bedaŭrinde, oni ankaŭ vidis plenplenajn trajnojn kaj ŝtopiĝintajn stacidomojn, fenomenojn kiuj levis gravajn dubojn, ĉu la eŭropa fervoja sistemo kapablas elteni la pliiĝon de la transportbezono.

Se fervojaj kompanioj volas plue vastigi siajn servojn, ĉu Eŭropo havos sufiĉajn pasaĝertrajnojn kaj kapaciton? Ĉu ni kapablos funkciigi sufiĉe da varvagonoj por igi la fervojon kostefika alternativo al aliaj transportrimedoj kaj ankaŭ por la transporto de ukraina greno? Ĉu la kapacito de la trakoj estos sufiĉe granda por cirkuligi pli da trajnoj?

La respondo al ĉi tiuj demandoj estas moderna ERTMS kiu pliigas fervojan kapaciton evoluigante komunajn regulojn por efikaj operacioj.

„Ni certas, ke la eŭropa fervoja industrio estos en ŝlosila pozicio por realigi ĉi tiujn ŝanĝojn.“

La unua adjudikado de la programo *Europe's Rail* estis malfermita al ĉiuj kandidatoj konformaj al la reguloj pri partopreno de *Horizont Europe*, por certigi pli larĝan reprezentadon de la valorĉeno de la eŭropa fervojsektoro, de la scienca kaj esplora komunumo ĝis grandaj fervojaj kompanioj.

Pli ol 200 firmaoj el 14 landoj evoluigos novajn solvojn por eŭropa fervojo.

La sukceso de la konverĝo de la fervoja sistemo al "unu" reto -

seninterrompa daŭrigo, rezistemo, intersistema uzeblo, daŭripovo kaj efiko - dependos de la kapablo de la industrio kunlabori, reinventi sin kaj kumuli siajn fortojn per alproksimiĝo fokusita al uzanto.

La ĉefaj pilotprojektoj financataj ene de ĉi tiu unua invito prezentita en adjudiko faras ĝuste tion: ili kunigas la eŭropan fervojan sektoron kaj ebligas al ĝi transformi sin per integrita sistema alproksimiĝo, kiu plibonigos kondiĉojn por pasaĝeroj kaj la eŭropaj provizadĉenoj kiuj kongruas kun EU-politikaj celoj.

Dua adjudiko rilatanta al esplorado kaj aliaj agadoj devus esti lanĉita antaŭ la fino de septembro 2022 kaj sekvos ĝin aliaj adjudikoj sur jara bazo.

Vito Tornillo, laŭ repaĝaro de Europe's Rail, 09.09.2022

Denove sur la trako

Post du jaroj kun pandemiaj reguloj kaj limigoj ekde la Januaro 2022 ĉio estas „denove en ordo” en Danio, ankaŭ en la publikaj transportiloj. Oni ne bezonas surporti maskon (sed kompreneble oni rajtas), kaj oni ne bezonas respekti certan distancon al aliaj pasaĝeroj (sed kompreneble oni rajtas bone konduiti).



La pasaĝer-statistiko por la unua kvarono de 2022 ĉe *Letbane Århus* (la entrepreno, kiu operacias la tram-fervoj-linion *Odder-Århus-Grenå*) respegulas tiun evoluon. La nombro de pasaĝeroj estas preskaŭ denove je la nivelo de „antaŭ COVID-19”. Certe por multaj entreprenoj estas simila evoluo.

La pasaĝer-statistiko por la unua kvarono de 2022 ĉe *Letbane Århus* (la entrepreno, kiu operacias la tram-fervoj-linion *Odder-Århus-Grenå*) respegulas tiun evoluon. La nombro de pasaĝeroj estas preskaŭ denove je la nivelo de „antaŭ COVID-19”. Certe por multaj entreprenoj estas simila evoluo.

J&L Fonto: *NORDISK JÄRNBANETIDSKRIFT 2/2022*

Somera trajnvojaĝado en Italio

Nia trajnvojaĝado komenciĝis printempe, kiam mia filino menciis, ke ŝi ŝatus vidi renesancajn artaĵojn en Italio. Antaŭ preskaŭ 30 jaroj mi traveturis Italion per FIP-bileto, inter alie Florencon, do mi proponis tiun ĉi urbon kun multaj renesancaj memoraĵoj. Mia filo preferis veturon per itala grandrapidtrajno Frecciarossa 1000... Malmultekostan loĝadon mi mendis senprobleme pere de „airbnb”, sed kun trajnbiletoj mi

turmentiĝis pli longe. Mi devas konfirmi „spertojn“ de Yves (La vojaĝo al Italio, IF 2/2022). Trovi malmultekostajn biletojn kun kuŝlokoj (por 4 personoj en unu kupeo) estis terure. ČD biletvendejo ofertis nur biletojn laŭ internacia tarifo, sen ebleco rezervi kuŝlokojn el Aŭstrio al Italio. Do mi finfine aĉetis biletojn pere de ret-vendejo *oebb.at* kaj por reenveturo pere de *trenitalia.it*. Jam dum la tria tago post la komenco de aĉetperiodo restis nur sidlokoj! Tamen ni inter Vieno kaj Florenco dormis kuŝante en nia kupeo kun poziciitaj sidiloj. Nokta trajno (*Nightjet*) *Wien Hbf. – Roma Termini* konsistas el 3 litvagonoj kaj 2 vagonoj kun sidlokoj. Mi ankoraŭ longe cerbumis, kial – en turisma sezono – ne eblas aldoni 1-2 litvagonojn al tiu ĉi trajno, kiam ili estus bezonataj ...



Ni kun Bruĉjo en Pizo.

Nia vizito de Italio komenciĝis en Pizo, kie atendis nin Bruĉjo Cassini. Tiu ĉi loka esperantisto amikece kaj volonte ĉiĉeronis nin tra la multaj urbaj vidindaĵoj kaj ni eksciis multajn interesajn informojn ne nur pri la mondfama kliniĝanta turo. Al miaj gefiloj plaĉis postagmeza naĝado en maro ĉe Pizo. Florencon ni atingis pere de moderna pasaĝera trajno. En Florenco ni admiris ne nur grandan fervojstacion (*Santa Maria Novella* kun 15 kajoj), sed ĉefe statuojn, palacojn, pontojn, katedralojn aŭ turojn en la historia urbocentro.

Ni vizitis ankaŭ Bolonjon. Tien ni veturis per *Frecciarossa 1000* – tio estis por ni ĉiuj granda travivaĵo. Tiu ĉi grandrapida trajno (veturis 272 km/h) estas la plej rapida kaj silenta trajno



...kun Vito en Bolonjo.

en Eŭropo. Ĝi estas – kiel la unua trajno en mondo – atestita kiel ekologia trajno, 95 % materialojn uzatajn por produktado de tiu ĉi vagonaro estas reuzeblaj. Kun Vito ni trarigardis unue fervojstacion (la subteran etaĝon por grandrapidaj trajnoj, la etaĝon por ordinara trajnoj kaj la kajon por *Marconi Express*). Sekvis gravaj historiaj vidindaĵoj de Bolonjo – arkadoj, kliniĝantaj turoj, mezepoka kanalo, placoj, katedraloj ... Ankaŭ ĉi tie ni eksciis multe da interesaj informoj. Ni vizitis ankaŭ historian aŭlon kaj originan sekcejon de Bolonja universitato, la plej malnova universitato en okcidenta Eŭropo. Antaŭtagmeze pluvis, sed ni iradis preskaŭ ĉiutempe sub la arkadoj, kies longeco estas pli ol 40 km kaj ili estas enlistigitaj en UNESKO-listo.

Nian viziton de Italio ni finis per dumtaga vojaĝo per *Frecciariento* tra Bolzano, Brennero, Innsbruck kaj Linz al Prago. Fulmo kun pluvego kaŭzis malfunkciadon de fervojlinioj en tuta nodo Bolonjo kaj komplikigis (ne nur nian) vojaĝon hejmen. Pli gravaj restas por ni bonaj rememoroj – renkontiĝoj kun niaj amikoj Bruĉjo kaj Vito (dankegon al ambaŭ!) kaj travivaĵoj el aŭstria kaj italiaj trajnoj.

Kelkaj teknikaj datenoj pri la *Frecciarossa 1000*:

Produktanto: *Bombardier Transportation & AnsaldoBreda*

Konstrurapideco: 400 km/h

Veturrapideco: 360 km/h

Povumo: 9,8 MW

Longeco: 202 m

Sidlokoj: ĝis 600 (laŭ interna aranĝo)

Poluado: 28 g de CO₂ / person-kilometro



Noto: Unu paro de *Frecciarossa 1000* tage trafikas inter Milano kaj Parizo; ekde Novembro 2022 oni planas ekspluatadon en Hispanio.

Jaroslav Matuška, fotoj faritaj de la aŭtoro

Impresoj el Kanado

Ĉi tiu artikolo temas pri la vojaĝo de la aŭtoro Andreas Diemel tra la orienta parto de Kanado kaj la partopreno en la Universala Kongreso en Montrealo. Krome ĝi ankaŭ enhavas sekciojn pri publika transporto (fervoja kaj urba transporto):

La 30-an de Julio mi flugis de Frankfurto al Toronto. Rekte ĉe la flughaveno de Toronto, mi alfrontis du alternativojn por atingi la

urbocentron: La *Union Pearson Express*, fervoja flughavena ekspres-trajno kiu veturas ĉiun duonhoron kun vojaĝdaŭro de 25 minutoj de la ĉefstacio al la fervoja stacidomo de *Union*. Aŭ la buso, kies haltejo estis antaŭ mia nazo, tiel ke mi maltrafis fervojan sperton ĝuste en la komenco de mia vojaĝo. Toronto mem estas tre usona. La multaj altaj konstruaĵoj karakterizas la urbopejzaĝon, same kiel Lago Ontario antaŭ la pordo. De la 553 metrojn alta CN-Turo oni povis vidi ĉi tion klare, same kiel la havenon, la urban flughavenon kaj la ĉirkaŭaĝon de la metropolo. Vojaĝo al la kanada parto de Niagara Akvofalo alportis min al la alia flanko de Lago Ontario. Mi denove estis senigita de fervoja sperto kiam mi vojaĝis de Toronto al Montrealo. La metropolo ĉe la rivero Sankta Laŭrenco, kiu havas kvar milionojn da loĝantoj, estas teorie nur 550 kilometrojn for de Toronto. *Viarail* proponas trajnojn naŭ fojojn tage, el kiuj duono estas rektaj konektoj kun vojaĝdaŭro de kvin horoj kaj duono, la alia duono de la trajnoj veturas tra la ĉefurbo Otavo kaj bezonas sep horojn kaj duonon. Ankaŭ ĉi tie rimarkeblas la altiĝantaj karburajaj prezoj: la pageblaj kategorioj „*Escape*” (unudirekte ĉ. 120 kanadaj dolaroj, ĉirkaŭ 90 eŭroj po persono) kaj „*Economy*” (ĉ. 150 dolaroj) elĉerpiĝis ĉirkaŭ du semajnojn anticipe en la someraj monatoj; restas bileto en kategorioj „*Economy Plus*” (ĉ. \$200), „*Business*” (ĉ. \$250) aŭ „*Business Plus*” (ĉ. \$300). La longdistanca buso kun vojaĝdaŭro de 6 horoj kostas 85 dolarojn, ĉirkaŭ 65 eŭrojn po persono, kio estas signife pli malmultekosta kaj do estis mia elekto. Certe malbona elekto en varmaj tagoj kaj kun malbone funkcia klimatisilo. En Montrealo, en la domo de grizaj monaĥinoj, min salutis surprize komforta kaj malmultekosta ĉambro. Rabataĉeto je \$99 por nokto por dulita ĉambro. La facile alirebla konstruaĵo estis nur kvin metrohaltejojn for de la kongresejo en la universitato. Pro historiaj kialoj, la metroo en Montrealo funkcias sur kaŭĉukaj pneŭmatikoj, same kiel en Parizo. La kvar metrolinioj estas indaj por granda urbo kaj ofertas komfortan transporton inter la urbocentro kaj la antaŭurboj. Tio estas kompletigata per multaj buslinioj, kiuj, kiel en la aliaj grandurboj, estas funkciigataj per la speco de *Nova Bus* (kanada filio de *Volvo Bus*). Tamen, pro la damtabula stratsistemo de la urbaj partoj, la busoj estas devigataj halti ĉe preskaŭ ĉiu intersekiĝo kaj estas tial tre malrapidaj.

La Universala Kongreso en Montrealo jam estis planata por la jaro 2020 kaj estis prokrastita pro la pandemio. Laŭ ĝia prezidanto Normand Fleury la LKK, kiu unuafoje kunvenis en 2014, pro la prokrasto pandemikonforma, estas la plej longe servanta LKK en la historio de la Universalaj Kongresoj. La kongreso okazis en komplekso de la Universitato de Kebekio kaj Montrealo (UQAM). Moderna konstruaĵo kun adekvate ekipitaj prelegejoj bonvenigis la partoprenantojn. Sub la titolo "Lingvo, vivo, tero: jardeko de indiĝenaj lingvoj" kunvenis 746 kongresanoj el 57 landoj. (Pri la kongreso mi skribis en artikolo publikigita en IF 2022.5.)



Alia kulminaĵo de mia vojaĝo estis certe la trajnveturo de Kebekio al *Halifax* kun halto en *Campbellton*. La trafiko estas funkciigata fare de la kanada ŝtatfervoja kompanio *VIA Rail Canada*. Krom tiel nomataj koridortrajnoj inter la grand-urboj *Windsor*, *Toronto*, *Otavo*, *Montrealo* kaj *Kebekio*, kiuj trafikas ĉiun duan horon, ekzistas ankaŭ regionaj aŭ turismaj ligoj en maldense loĝigitaj regionoj, kiuj trafikas proksimume tri fojojn semajne. Ni veturis la 1 245 km longan itineron *Montrealo-Halifax* komencante en *Kebekurbo*. Ni pasigis la dekhoran sektion de *Kebekurbo* (stacio *Sainte Foy*) ĝis *Campbellton* en nokta trajno. Ne estis unu kupeo por du homoj kunvojaĝantaj, sed du „publikaj“ kuŝlokoj preparitaj unu super la alia. Ili estis faldeblaj litoj, apartigitaj de la koridoro per kurteno. Al la situacio oni bezonis komence alkutimiĝi, ĉar kunvojaĝantoj preteriris rekte antaŭ la dormloko. Pro baldaŭa laciĝo, mi ĝojis pri la komforta matraco kaj la larĝa lito. Pro la malbona itinerreto, la prokrasto sekvamatene estis proksimume unu horo kaj duono. Alia defio estis la 10-hora planita tagekskurso de *Campbellton* ĝis *Halifax*. Ankaŭ ĉi tie la trajno alvenis malfrue matene kaj amasigis pliajn horojn de malfruiĝo, tiel ke ĝi atingis *Halifax* vespere kun malfruo de preskaŭ du horoj kaj duono. Sed ĉi tiu trajno ankaŭ estas destinita por tiom longa vojaĝdaŭro: kafo kaj

malvarmaj trinkaĵoj estas servataj senpage, same kiel supo dumtage. La sidlokoj estas komfortaj en la kategorio *Economy Plus*, kiun mi elektis (2+1 sidlokoj). Ĉiuj vagonoj havas specon de stevardino, kiu regule zorgas pri la bezonoj de la pasaĝeroj. Proksimume ĉiun duan horon, la trajno haltas dum 15 minutoj, kio permesas paŭzon sur la kajo por ricevi iom da aero kaj movadi. Du dizellokomotivoj de la serio *GMD F40PH-2* estas uzataj kun bunta miksaĵo de malsamaj pasaĝervagonoj (dormvagonoj/sidvagonoj).

Andreas Diemel, foto farita de la aŭtoro

ĈeFEA- jarkunveno.

Post ses jaroj organizis ĈeFEA la 7-an ĝis 9-an de Oktobro 2022 sian jarkunvenon denove en ripozloko *Prudká* proksime de *Tišnov*. La kunveno estis precipe solena pro sukcesa IFEF-kongreso en *Beroun*. Prezidanto de la asocio Ladislav Hák prezentis agadon de la asocio en la jaro 2021 kaj aliaj estraranoj prezentis siajn raportojn pri mastrumado de la asocio.

S-ino Abelovská koncize pritaksis la organizadon de la 73-a IFEF-kongreso – sukcesajn momentojn kaj eĉ tiujn, kiuj ne estis tiel laŭdindaj. En programo de la jarkunveno estis ankaŭ diversaj prelegoj kaj informoj pri la venontjara IFEF-kongreso en Antverpeno. Dum vespera programo la eksterlanda gasto Bruno Henry parolis pri SAT- organizaĵo kaj ĝia agado.

Partoprenantoj de la jarkunveno unuanime konsentis pri transdono de titolo Honora Membro de la asocio al s-ino Květuše Kafková, kiu atingis la 7-an de Aŭgusto 2022 aĝon de 99 jaroj.

Post oficiala programo ĝuis kelkaj membroj agrablan promenon en belega aŭtuna naturo proksime de la restadejo.

Ladislav Kovář

Rimarko de la redaktoro:

En la numero 5 de la Internacia Fervojisto mi enmetis sur paĝo 103 mencieton pri neĝusta kvanto uzita en la artikolo. Fakte, la aŭtoroj konfirmis, ke ĝusta kvanto estas 2 milionoj da tunoj.



Partoprenantoj de la jarkunveno.

Enhavo 2022

IF 2022.1

Novjara mesaĝo de la prezidantino de IFEF	2
VERDEN: Nova EU-projekto pri daŭripoveco kaj transporto	5
VERDEN-la projekto de EU, kiu antaŭvidas partneran kunlaboron	6
La 73-a IFK en preparo	9
Temo de la ĉefa prelego dum la 73-a IFK	11
Svedio: Rapidaj trajnoj sur pont-fervojo?	12
Unurela linio sen kondukisto debutas en Ĉinio	13
Postsezono en <i>Schöna</i>	15
414 kilometroj	18
<i>Trans Europe Express</i> estos pli vasta ol originalo	18
Honorigitaj membroj de IFEF	20

IF 2022.2

Tagordo de la ĝenerala asembleo (komitatkunsido)	24
Raporto de la kasisto pri la jaro 2021	25
Tagordo por la kunveno de FK dum la 73-a kongreso	26
Raporto de la redaktoro 2021	27
73-a IFK en <i>Beroun</i> , Ĉeĥio – la dato proksimiĝas	27
La vojaĝo al Italio	28
Ĉinio, Koreio, Japanio, landoj similaj	31
Ĉinio lanĉas grandrapidan trajnon, kiu povas toleri tre malaltajn temperaturojn	33
Enketilo pri projekto VERDEN	35
Tunelo Helsinko - Talino	37
ÖBB plu ekspansias kun noktaj trajnoj	38
Turnventego grave damaĝis fervoj-infrastrukturon en Moravio	39
Amuza anguleto	40

IF 2022.3

Jarraporto de la sekretario pri la jaro 2021	44
Raporto de la IFEF-ĉefkomitatano	49
Vojaĝo al Italio. Parto 2 – La vojaĝo reen	50
Stato de la fervojo en norda Skandinavio	53
La 73-a IFK malantaŭ la pordo	62
Ladislav Částečka (31.05.1947-04.03.2022)	63

Štefica Orešković (14.10.1934–23.02.2022)	63
VERDEN-kunveno en <i>Grèsillon</i> , Francio	63
Amuza anguleto	64

IF 2022.4

Salutvortoj por la 73-a IFK, <i>Beroun</i> , Ĉeĥio	68
Protokolo pri la publika komitatkunsido	71
Ĉasi krokodilojn en bohemiaj arbaroj	78
Postkongresaj tagoj (12.05.-15.05.2022)	82
Stato de la fervojo en norda Skandinavio (2-a parto)	85
Aŭklando bonigas siajn ligojn al flughaveno	87
Kio estas VERDEN?	87
Venontjara invito de BAFE	88

IF 2022.5

Resumoj de prelegoj dum la faka programo	
73-a IFK	92
Rimarko al artikoloj „Stato de fervojo en norda Skandinavio“	94
Verden en preparoj	96
Linio 6 de <i>Changhou</i> -metroo malfermita	96
Rail Business Days – internacia fervojfoiro kaj konferenco	97
<i>Femern Bælt</i> -tunelo... ĝisdatigo	99
Fervojo kaj energio (unua parto)	103
Skize pri reprezentado de IFEF	108
Novaĵoj el Montrealo	109
IFEF-kongreso en Antverpeno	110

IF 2022.6

IFEF-estrarkunveno en Antverpeno	116
Fervojo kaj energio, daŭrigo	117
Eŭropa Komuna Fervoja Entrepreno	120
Aliĝilo por la postkongreso IFK Valonio	
Aliĝilo por la IFEF-kongreso 2023	
Denove sur la trako.	122
Somera trajnvojaĝado en Italio	122
Impresoj el Kanado	124
ĈeFEA-jarkunveno	127
Enhavo 2022	128