

# Internacia Fervojisto



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

ISSN 1397-4270

## 2024.1

La reloj ligas la landojn – Esperanto la popolojn



## EEK kaj IFK-kongresejo 2024

## Estimataj gelegantoj

Ni feliĉe finis la jaron 2023 kaj nun ni kun espero, ĝojo kaj entuziasmo bonvenigis la novan jaron 2024. Ĉiuj homoj deziris okaze de la jarŝanĝo al siaj proksimaj – familianoj, amikoj, konatuloj - ĉion bonan, sanon, feliĉon, sukcesojn... Bedaŭrinde ne en ĉiuj familioj estas nun solena atmosfero – en la mondo estas tro da malfeliĉo, senespero kaj malĝojo.

Des pli grava estas la temo de la nunjara Eŭropa Esperanto-Kongreso pri neceso de dialogo, kiun prezentas eŭropaj popoloj kaj kiu estas unu el vojoj por paco. Ankaŭ ni esperantistoj iomete kontribuas al ĉi tiu dialogo – bedaŭrinde ne per tiel forta voĉo kiel en pasinteco. La E-movado en Eŭropo nun trapasas krizan periodon, kiu estas videbla en diversaj flankoj. Sed restas tie tradicioj kaj novaj, modernaj komunikadrimedoj, kiuj ebligas daŭrigadon de E-agado kaj tiel subteni ĝeneralan dialogon inter homoj kaj ne nur en Eŭropo sed ankaŭ ekster ĝi.

Ĝuste pro tio estas grava nunjara komuna kongreso en Strasburgo kaj la unua Universala Kongreso sur afrika kontinento.



**Enhavo:**

Estimataj gelegantoj .....	2
Eŭropa Esperanto-Kongreso 2024 invitas vin.....	4
Norvegio: laboroj post la aŭgusta ventego „Hans“ .....	6
Aliĝilo al 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

Titolpaĝo: Universitato Strasburgo, IFK-kongresejo, aŭtoro AIA

**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>

## Eŭropa Esperanto-Kongreso 2024 invitas vin al Strasburgo de la 8-a ĝis la 12-a de Majo

La Esperanto Kongreso estas tradicie organizata de franca kaj germana E-organizoj. Nunjare ĝi estas malfermita al aliaj eŭropaj asocioj por substreki fakton, ke ĝi okazos en Strasburgo – sidejo de gravaj eŭropaj institucioj, pro tio ĝi fariĝas Eŭropa Esperanto Kongreso. Inter partneroj de la kongreso estas ankaŭ IFEF, kiu organizas tie sian regulan jam 75-an kongreson.



Oficiala inaŭguro okazos la 9-an de Majo – **Tago de Eŭropo**. Por rememori la rolon de Strasburgo en la eŭropa konstruado kaj la humanisma alvokiteco de Esperanto, la temo elektita pro ĉi tiu kongreso estas „**Dialogo inter eŭropaj popoloj: portanto de paco**“.

Pri oficiala programo LKK kun partneroj nun laboras. Enkadre de ĝi



Universitato Strasburgo – maldekstre troviĝas la konstruaĵo “Patio”, kiu gastigos la kongreson

okazos ankaŭ ordinara programo de IFEF-kongreso: plenkunsido, laborkunsidoj, movadaj aferoj, prelegoj, prezento de la venonta IFEF-kongreso kaj aliaj. Detalan programon de IFEF-kongreso la IFEF-estraro prezentos post ĝia interkonsento kun LKK.

Ĝenerala programo de la EEK promesas riĉan enhavon – koncertojn, spektaklojn, kantistojn kaj grupojn el pluraj landoj. Plie oni preparas diversajn konferencojn pri diversaj temoj.



Aŭlo de la Universitato

Enkadre de la kongreso okazos ankaŭ librovendejaj servoj kun libro prezentado de iliaj aŭtoroj – ĝi estas konvena kontribuo al evento „Strasburgo, tutmonda ĉefurbo de libro 2024“ laŭ UNESCO deklaro.

Neignoble estas ankaŭ turisma programo de la kongreso – tagaj kaj noktaj vizitoj en la

urbo, veturoj per riverboatoj (komentoj pri la urba vizito disponeblas en Esperanto je *mp3*-formato ĉe la kongres-retejo). Ekskursaj tagoj estas planitaj en *Colmar*, *Haut-Koenigsbourg* (postkongreso la 13-an de Majo) kaj ankaŭ *Obernai* kaj *Mont Sainte-Odile*.

Organizantoj ne forgesis prezenti ankaŭ alzacan gastronomion, kiu estos realigata per invito de kongresanoj al inaŭgura bufedo el lokaj produktoj, ĉefe eko-logikongruaj kaj laŭsezonaj.

Dum kongresaj tagoj okazos Esperanto-kursoj por partoprenantoj depende laŭ ilia lingvonivelo.

Iuj programeroj de la kongreso estos malfermitaj al la ĝenerala publiko por disvolvi interŝanĝojn



Strasburgo - historia centro

kun la loĝantaro de Strasburgo kaj ties ĉirkaŭaĵoj.

Pripensu vian partoprenon dum la Eŭropa Esperanto-Kongreso en

Strasburgo. Aliĝilon kun pliajn informojn vi trovos ene de la revuo kaj en retpaĝoj de la Germana kaj Franca Esperanto-Asocioj:

[Eŭropa Esperanto-Kongreso 2024 en Strasburgo - Espéranto-France \(esperanto-france.org\)](https://esperanto-france.org)

[Aliĝilo Eŭropa Esperanto Kongreso 2024 | Esperanto en Germanio](#)

Rimarko: LKK preferas retan aliĝon.

Laŭ prezentaĵoj-dokumentoj de Espéranto-France kaj Bruno Flochon.

**Ladislav Kovář**

## Norvegio: laboroj post la aŭgusta ventego "Hans"

Certe multaj memoras pri la ventego Hans, kiu regis en Aŭgusto 2023 en grandaj partoj de Skandinavio kaj kaŭzis grandajn damaĝojn. Precipe en Norvegio la akvo, kiu "sekvis" la ventegon, kaŭzis multajn problemojn, ankaŭ por la fervojo.

Oni skribis iomete en Facebook pri la ponto *Randklev*, kiu kolapsis. La ponto *Randklev* situas ĉe *Ringebu* kaj estas parto de la tre grava fervojitinero inter *Oslo* kaj *Dombås*. Feliĉe oni sukcesis haltigi la trafikon ANTAŬ ol la ponto kolapsis, sed ekde tiam oni do laboras por reestabli kaj refunkciigi la



Fervojlinio Oslo - Dombås

fervojtrafikon.

La 30-an de Novembro 2023 okazis en Oslo en kadro de *NJS* (forumo por nordia fervojkunlaboro) prezento kun posta diskuto pri la ĝisnunaj

faroj kaj pliaj planoj tiurilate. Kontribuis reprezentantoj de *OnRail* (vartrafiko), *CargoNet* (vartrafiko), *VY* (iama NSB, pasaĝertrafiko) kaj *bane NOR* (infrastrukturo).



Ponto *Randklev* post detruo

Unuope kaj kune la entreprenoj strebas reakiri por klientoj kiel eble plej rapide la vojaĝeblecojn kaj ofertojn por vartransporto, sed ĉiu povas imagi, ke tio ne estas facile. Tuj post la ventego kaj posta diluvo estis kompreneble multaj itineroj simple fermitaj, kaj en la tre longa Norvegio oni devis trovi solvojn por

simple vivteni la fervojtrafikon en la periodo, ĝis ĉio estas denove en ordo.

La *Dovre*-fervojo (*Eidsvoll-Dombås-Trondheim*) estos fermata ĝis meze de 2024. Por havi koneksojn de la sudo al *Trondheim* oni tuj komencis veturi laŭ la *Røros*-fervojo (*Hamar-Røros-Trondheim*), sed per malpli longaj trajnoj. Laŭ la *Røros*-fervojo estas mallongaj stacioj trajnkruĉigaj (kompare al la *Dovre*-fervojo), kaj pro tio estas ne same fleksebla horaro. Cetere oni devas instrui lokomotivestrojn de la *Dovre*-fervojo stiri dizelajn lokomotivojn.

Antaŭ la ventego veturis tage ses trajnoj tien/reen per *Dovre* al *Trondheim*, nun veturas kvar trajnoj per *Røros*. Per la *Nordland*-fervojo (*Bodo-Trondheim*) veturis antaŭ Aŭgusto kvar trajnoj tage kaj nun tri.

Oni juĝas, ke la perdo en mono estas 1 miliono *NOK*



Ŝiptransporto de gruo-elementoj

tage, tio estas 86.000 Eŭrojn tage.

*OnRail*, kiu okupiĝas pri vartransporto, deziras aĉeti novajn elektrajn/hibridajn lokomotivojn, sed estas tre kosta afero, ankaŭ kiam oni pripensas la riparojn, kiuj estas ĝuste nun necesaj sur la itinero. Estas malfacile trovi kunlaborantajn entreprenojn, kiuj volas tion riski. Cetere *OnRail* spertas, ke la prioritato ĉe diversaj instancoj estas je la pasaĝeroj. Tio ankaŭ malfaciligas la planojn.



Gruo-kompletigo

*Oslo-Dombås-Trondheim* nun funkcias tiel, ke oni devas inter *Ringebu* kaj *Fåvang* veturi per aŭtobuso dum ĉ. 15 minutoj – estas tage tri trajnoj, kiuj veturas la tutan vojon per *Røros*, aliaj eblecoj ekzistas nur per aŭtobuso.

Tamen, krom la multaj malfacilaĵoj kaj tempo-, labor- kaj mon-postulaj riparoj, oni ion lernis de antaŭaj similaj tromboj. En la jaro 2013 okazis granda diluvo kun 200 damaĝitaj lokoj – el tiuj 70, kiuj haltigis la trafikon. Ĉifoje (en Aŭgusto 2023) la ekvivalentaj ciferoj estas 13 kaj 7, precipe ĉar oni intertempe faris multajn subpasejojn ĉe lokoj kie precipe someraj riveretoj iĝos riveregoj pro



La gruo preparita por laboro

# Aliĝilo al Eŭropa Esperanto-Kongreso 2024



**POR ALIĜI RETE:** Vizitu la paĝon <https://www.esperanto.de/eo/EEK2024-aligho>

**POR ALIĜI PERPOŝTE:**

Bonvolu plenigi la tutan demandaron kaj sendi ĝin perpoŝte (ne rete) kun via ĉeko al:

Julia Hédoux, Esperanto Strasbourg, 30 rue des Poilus, 67300 Schiltigheim

Se vi pagas per monĝiro, bonvolu sendi vian pagon al la konto:

Esperanto Strasbourg

Banko: CCM STRASBOURG VOSGES

IBAN: FR76 1027 8010 8100 0206 7800 168

BIC: CMCIFR2A

KOTIZO	normala			reduktita
	A-landano	B-landano	junulo < 35 jaroj	specialaj kaŭzoj
ĝis 2024-01-31	40 €	20 €	20 €	20 €
ĝis 2024-03-31	60 €	40 €	40 €	40 €
poste	80 €	60 €	60 €	60 €
taga bileto	20 €	15 €	15 €	15 €

**A-landoj:** ĉiuj eŭropaj landoj krom la iamaj socialismaj landoj

**B-landoj:** ĉiuj ekstereŭropaj landoj plus la iamaj socialismaj landoj de Eŭropo

**Reduktita kotizo** por akompanantoj/partneroj loĝantaj en la sama loĝejo, handikapuloj, senenspezuloj

**Krompago** por ne-junuloj loĝantaj en Francio, Germanio, Belgio, Italio, Svisio, kiuj ne estas membroj de la landa asocio aŭ IFEF:

20 € por plentempa partopreno / 5 € por taga bileto



## PERSONO

Familia nomo : ..... Naskiĝdato : .....  
Persona nomo : ..... / ..... / .....  
tago monato jaro

## KONTAKTO

Strato kaj numero: .....  
Poŝtkodo : ..... Loko: .....  
Lando: .....  
Retpoŝta adreso: ..... Telefono: .....  
*Preferu donu vian mobiltelefonan numeron,  
por ke ni povu atingi vin en urĝaj kazoj.*

## KOTIZKATEGORIO

- normala kotizo (laŭ lando kaj aĝo)
- reduktita (specialaj kaŭzoj)
- Kaŭzo por reduktita kotizo:
- Mi estas akompananto (loĝanta en la sama loĝejo de aliĝinta partnero)
- Mi estas handikapulo (pli ol 50 %, mi kunportos pruvilon)
- Mi ne havas proprajn enspezojn
- krompago (por ne-junuloj loĝantaj en Francio, Germanio, Belgio, Italio, Svisio, kiuj ne estas membroj de la landa asocio aŭ IFEF)

## KOTIZO

- Plentempa partopreno  €
- Partatempa partopreno (tagaj biletoj) Tagoj:
- merkredo, 2024-05-08  €
- ĵaŭdo, 2024-05-09  €
- vendredo, 2024-05-10  €
- sabato, 2024-05-11  €
- dimanĉo, 2024-05-12  €
- Mi pagas entute:  €
- per:  Monĝiro per banko
- Ĉeko (nur francoj)

## **SANASEKURO**

- Mi posedas propran sanasekuron

## **DATUMPROTEKTO**

- Mi legis la Deklaron pri datumprotekto kaj konsentas.

## **FOTOJ**

Dum la eventoj povas esti farataj fotoj, kiuj povas esti publikigataj en nia asocia revuo, en retpaĝoj kaj/aŭ en sociaj retoj. La organizantoj ne transprenas respondecon ĉu unuopaj partoprenantoj estas videblaj en fotoj.

- Mi konsentas

## **PUBLIKIGO DE ALIĜOJ**

Ni publikigas la aliĝojn (nur nomo, lando kaj retpoŝta adreso) en la kongreslibro kaj en la kongresaj retpaĝoj. Laŭ via deziro ni povas kaŝi vian nomon kaj/aŭ vian retpoŝtan adreson en la listoj.

### **Listo en kongreslibro**

- montru miajn nomon kaj retpoŝtan adreson  
 montru nur mian nomon  
 kaŝu informojn pri mi

### **Listo en kongresaj retpaĝoj**

- montru miajn nomon kaj retpoŝtan adreson  
 montru nur mian nomon  
 kaŝu informojn pri mi

## **KONTRIBUO AL LA PROGRAMO:**

## **KOMENTOJ**

(Sciindaĵoj, kuracaj apartaĵoj, ...)

## DEKLARO PRI DATUMPROTEKTO DE GERMANA ESPERANTO-ASOCIO

1. Tiu ĉi deklaro enhavas la „devon informi pri registrado de personaj datumoj de la koncerna persono“ laŭ artikolo 13 de la Ĝenerala Datum-Protekta Regularo (Datenschutz-Grundverordnung, DSGVO).
2. Respondeca: Germana Esperanto-Asocio (GEA), Katzbachstraße 25, 10965 Berlin  
infozentrum@esperanto.de  
Respondeca estrarano: Andreas Emmerich, andreas.emmerich@esperanto.de.
3. GEA registras personajn datumojn por jenaj bezonoj:
  - membroadministrado,
  - administrado de membrokotizoj,
  - perpoŝta aŭ perreta sendado de membroinformoj, novaĵletoj kaj de la asocia revuo,
  - administrado de partopreno en kunvenoj.
4. Per membriĝo en la asocio aŭ partopreno en kunvenoj la asocio registras jenajn personajn datumojn:
  - nomo,
  - adreso,
  - naskiĝdato,
  - laŭbezono: telefonnumeroj,
  - laŭbezono: retpoŝtadreso,
  - laŭbezono: bankkonta numero,
  - parencoj, se membrokotizo por paro/familio/mastrumajo estis elektita,
  - individua membreco en Universala Esperanto-Asocio jes/ne.
5. Tiuj datumoj estas tenataj en reta stokejo de profesia servo. Al ĉiu asocia membro estas asignita individua membronumero. La personaj datumoj estas protektataj pere de adekvataj teknikaj kaj organizaj rimedoj kontraŭ la scio de triaj personoj. Laŭ artikolo 6, paragrafo 1, lit. b) de la DSGVO la prilaborado de personaj datumoj estas laŭleĝa se ĝi necesas por plenumo de kontrakta rilato – ĉi tie: membreco en la asocio.
6. Por pliaj personaj datumoj necesas skriba konsento de la membro, kun konsidero al artikolo 7 de DSGVO. Tiucele adekvata formularo de la asocio devas esti subskribita de la membro. Konsento pri registrado de pliaj personaj datumoj estas libervole donebla de la membro. La membro povas ĉiam revoki sian konsenton en tekstoformo ĉe la estraro de la asocio sen malfavoraj konsekvencoj por la estonteco (kontakto vidu punkton 2).
7. La federacia estraro publikigas specifajn okazaĵojn de la asocia vivo en interreto aŭ en la asocia revuo, precipe pri okazigo de kunvenoj kaj festoj kaj ties rezultoj. Tiukaze personaj datumoj (nomo, loĝloko) povas esti publikigataj. La membro povas revoki sian interkonsenton en skriba formo al la estraro sen malfavoraj sekvoj por la estonteco (kontakto vidu punkton 2).
8. Kiel membro de Universala Esperanto-Asocio, la asocio devas raporti personajn datumojn de siaj oficialuloj al la tutmonda asocio. Estas sendataj jenaj datumoj:
  - nomo,
  - membronumero,
  - kontaktdatumoj,
  - funkcio en la asocio.
9. Post la fino de la membreco la personaj datumoj estos blokita dum la daŭro de la laŭleĝaj, precipe komercaj kaj impostaj konservodevoj, kaj poste forigitaj de la membroadministra sistemo.
10. La membro havas la rajton ricevi informojn de la asocio pri siaj konservitaj datumoj kaj pri ilia korektado kaj forigo (krom se temas pri artikolo 6, paragrafo 1, lit b) aŭ lit. f) de la DSGVO). Ĉi tio ankaŭ rilatas al limigo de prilaborado de datumoj aŭ rifuzo al transigo de datumoj. Tiurilata peto estas sendenda al la estraro en teksta formo. En kazo de malregistro de datumoj necesaj por asocia uzado la membreco nuliga.
11. La membro rajtas plendi. Respondeca pri tio en Berlino estas:  
Berliner Beauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit  
Friedrichstrasse 219, 10969 Berlin, Germanio  
Tel.: +49 30 13889-0 Faksno: +49 30 2155050  
Retpoŝto: mailbox@datenschutz-berlin.de

amas-degelado de montaraj neĝkampoj. Povas esti problemo, ke la kondiĉoj por ripari nun estas pli striktaj ol kiam konstruiĝis certa itinero aŭ ponto, sed tio ankaŭ donos pli fortikan fervojon por la estonto.

Jen la informoj de la seminario de *NJS*. Alia afero estas la praktiko.

Ripari la ponton de *Randklev* ĉe *Ringebu* estas grandega afero en si mem. Kelkaj pont-elementoj kuŝas nun en la rivero *Gudbrandsdalslågen*, kaj ili estas tre grandaj kaj pezaj.

La 21-an de Novembro *bane NOR* rakontis pri la riparo de la ponto de *Randklev*. Estas tute eksterordinara laboro, kiu postulas specialajn ilon kaj helpon de multaj. De la dana entrepreno *BMS Heavy Cranes AS* oni luas grandegan gruon, kiu venis per ŝipo en pluraj partoj al Oslo. Poste oni per ŝarĝaŭtoj (pli ol 80) transportis la gruajn partojn al *Ringebu*.

La gruo nomiĝas *Liebherr LR 11350*. Ĝi mem pezas 1.450 tunojn kaj povas levi 1.350 tunojn. La grua bumo, kiu devas levi la pontelementojn el la akvo, longas 84 metrojn. Ĝi povas levi 329 tunojn, se la hokoj situas 58 metrojn de la centro.

Kiam la gruo alvenis al la *Randklev*-ponto, oni devis unue rekolekti ĉiujn partojn. Tio daŭris, kaj nur poste la *Liebherr*-gruo povis komenci fari sian laboron: levi la pontelementojn el la akvo kaj meti ilin surteren. Tie oni devas esplori ilin, ĉu okazis damaĝoj, kiuj devas esti riparitaj antaŭ ol komenci remeti ilin en ĝusta loko en la pontan konstruaĵon. Lasta bildo montras, ke la *Liebherr*-gruo estas preta labori.

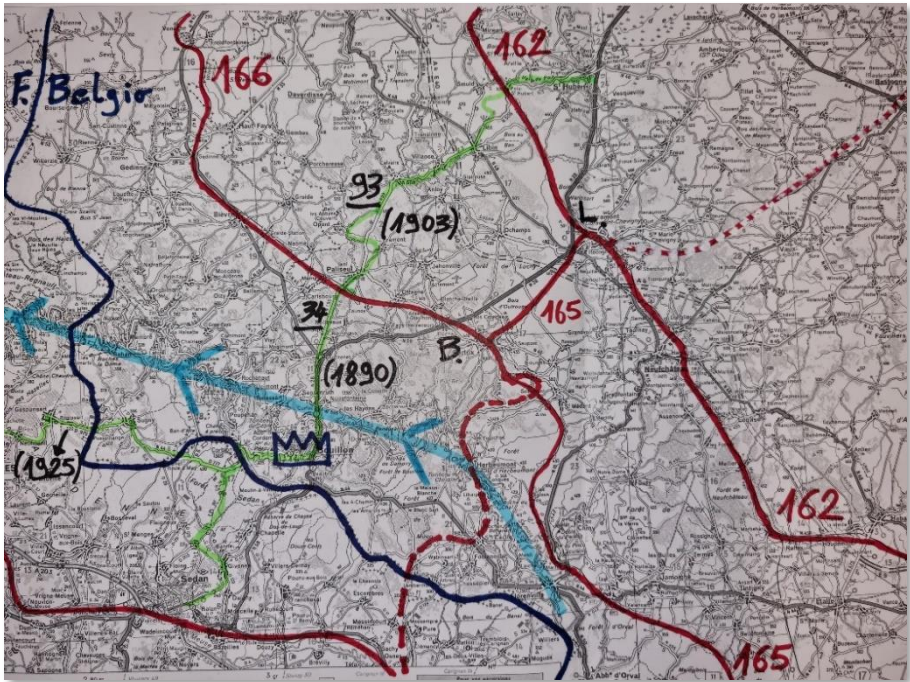
**Kompilis JUN&LN**, Fonto: *NJS*-seminario 20231130, *bane NOR*-informfolio 20231026

---

## Etŝpuraj fervojoj en belgaj Ardenoj

En Marto 1834 la belga registraro decidis konstrui fervojon. La unua retparto inter *Mechelen* kaj Bruselo oficiale ekfunkciis la 5-an de Majo 1835. La reto rapide kreskis sed ne ĉiu belga vilaĝo ricevis propran trajnkonekton. Tio finance kaj geografie ne eblis. Pro premo de politikistoj el eksterurbaj kaj izolataj regionoj en la jaro 1883 nova entrepreno: *NMVB/SNCV* (nacia kompanio de lokaj fervojoj) ekokupis sin pri organizado de publika transporto en tiuj regionoj. Ĝis la jaro 1930 privataj entreprenoj luprenis de ĝi multajn liniojn. Tiuj entreprenoj posedis proprajn veturilojn kaj dungis proprajn kunlaborantojn. En la jaro 1991 malaperis la entrepreno *NMVB/SNCV* pro ŝanĝo de belga

ŝtatstrukturo kaj ekfunkciis du novaj entreprenoj por loka pasaĝertransporto: *TEC* en Valonio kaj *De Lijn* en Flandrio. En Bruselo jam ekzistis *MIVB/STIB* ekde la jaro 1954. Nur Bruselo disponas pri metroo ekde la jaro 1976. En aliaj belgaj urboj maksimume ekzistas “premetroo”. Praktike ne troe malhelpas limoj inter la tri belgaj regionoj: ekzemple 7 *TEC*-buslinioj kaj proksimume 60 *De Lijn*-buslinioj penetras Bruselon ĝis centro.



Klarigoj:

- Bouillon*, *L* – *Libramont*, *B* – *Bertrix*, — landlimo Francio/Belgio
- 93 — tramlinioj tra *Bouillon*, — aktualaj fervojlinioj, ... — antaŭa fervojlinio al *Bastogne*, - - - antaŭa translima fervojo 163A,
- rivero *Semois*; mapo: © Michelin 1970

Belgoj emis nomi metroŝpuran trajnon “kampara tramo”. Per ĝi veturis neurbuloj al lernejo, laborejo, kazino ktp. Tramo tre utilis al loka industrio kaj agrikulturo. Per “miksitaj konvojoj” tramentrepreneoj

servis siajn klientojn per transporto de pasaĝeroj kaj ĉiaj varoj. Ĉe haltejoj kaj (mal)ŝarĝejoj ofte laboris neniu fiksa dungito ĉar ŝoforoj kapablis multon mem fari. La plej laborplena periodo kongruis ĉiujare kun rikolto de sukerbetoj. Ankaŭ gravis transporto de karbo, brikoj kaj ligno.

En la jaro 1914 laŭ amplekso la etŝpura reto preskaŭ egaligis la normalŝpuran reton (4722 km). Antaŭ la milito en la jaro 1914 belga tramreto entute estis 4095 km longa kaj en la jaro 1945 eĉ 4769 km.

Vastecan pinton (3942 km) atingis la neelektra tramreto en la jaro 1925. Tiam la elektra tramreto longis 523 km kaj en 1938 tiu parto de la tuta reto longis jam proksimume 1500 km. Elektraj veturiloj akcelis pli rapide kaj havis altan pinton rapidecon (70 km/h) kompare al vaportramoj (30 km/h). Krome elektran tramvojon pli ofte oni kapablis konstrui sur ekzistanta strato sen konstrui novan vojon ĉar elektrotramo kapablis venki 6 %-an deklivon kaj vaportramo maksimume 3 %-an deklivon.

Dum la 30-aj jaroj grandparte malaperis vaportramoj pro anstataŭigo per dizeltramoj. Funkciigo de dizeltramo iĝis alloga pro simpleco kaj moderneco - ekzemple dum paŭzo ne necesas daŭre varmigi la kaldronon kaj la cilindrojn kaj matene la malvarma ekfunkciigo estas multe malpli tempokonsuma.

Ĉi tiu artikolo baziĝas je mia prelego pri etŝpuraj fervojoj en belgaj Ardenoj. Ĝi okazis dum la Beneluksa kongreso en *Bouillon* la 29-an de Septembro 2023. *Bouillon* estas urbo en suda Belgio (provinco Luksemburgo) ĉe franca landlimo. *Bouillon* troviĝas izolata en profunda valo de rivero *Semois* (grandparte belga serpentumanta rivero kiu en Francio kuniĝas kun rivero *Mozo/Meuse*). Pro tiu situo neniam normalŝpura fervojo atingis la urbon.

Tra belgaj Ardenoj du trajnlinioj ebligas veturadon de nord-okcidento (Namuro) al sudoriento (Luksemburgo). *Bouillon* troviĝas sude kaj malproksime de ambaŭ linioj (minimume 18 km). La plej malnova estas rekta trajnlinio kaj la nova (kiu pretiĝis en 1899) signifas kromvojon tra *Dinant*, *Beauraing*, *Bertrix* kaj *Virton*. La nova linio tre gravis kiel varlinio inter la Antverpena haveno kaj franc/luksemburga metalurgia regiono por altransporto de ercoj kaj ĝi daŭre post modernigo (ĝis la jaro 2002)

gravas por transporti kontenerojn kaj kemiaĵojn - ekzemple per la sukcesplena *Swiss Xpress* (kiu veturas 3-foje semajne de Antverpeno al *Basel* kaj reen).

En *Bouillon* daŭre videblas la iama tramstacidomo kaj du tuneloj. La plej granda tramtunelo situas sub la impona mezepoka burgo kaj ĝi iĝis aŭtotunelo. La interesa retejo de s-ro Guy Demeulder “garesbelges.be” prezentas malnovajn fotojn pri la *Bouillon*-a stacidomo: <https://www.garesbelges.be/bouillon.htm>

Tiu stacidomo estis ekde la jaro 1890 suda finhaltejo de tramlinio el *Paliseul*. Ankaŭ troviĝis remizo en *Bouillon* ĉar *Paliseul* nur en la jaro 1903 ekhavis konekton kun pli norda remizo.



Post la dua mondmilito la belga tramreto rapide ŝrumpis. En la jaro 1955 inter *Bouillon* kaj *Paliseul* novaj busoj parte anstataŭis tramojn kaj en la jaro 1960 malaperis ankaŭ surrela vartransporto.

Eĉ en la izolita regiono de *Bouillon* pli suden oni plukonstruis tramvojon al vilaĝeto *Corbion*. Belga ministro tion decidis en la jaro 1890 kaj en 1897 pretiĝis du tuneloj kaj riverponto. Unua tunelo ebligis veturi malsupren de stacidomo al rivero kaj dua tunelo sub la burgo ebligis veturi al Francio. Ambaŭ tuneloj daŭre ekzistas. La tramvojo ĝis *Corbion* finis trafikon en la jaro 1907 kaj poste el *Corbion* eblis atingi Francion per du linioj:

- unu suden al granda urbo *Sedan* (ekfunkcio en la jaro 1910 kaj fermo en 1933);
- unu okcidenten tra *Pussemanage* (preta en la jaro 1925) al *Nouzonville*. *Sedan* kaj *Nouzonville* aktuale estas stacioj ĉe grava normalŝpura linio en franca Mozo-valo.

Estas mirinde ke tiel rapide oni konstruis densan metroŝpuran reton en la tuta Belgio. Ĉefe en maldense loĝataj regionoj tiu konstato estas

okulfrapa. En eksterurbaj regionoj veturado multe kostis je pasaĝero kaj je kilometro. Do prizorgado kaj riparado postmilita kostis multe. En izolitaj regionoj estis malfacile konkuri kontraŭ bustransporto (por pasaĝeroj) kaj kontraŭ kamion-transporto (por varoj).

Kiel ĉiam kaj ĉie tre malhelpis milito kaj ĉi-kaze ambaŭ mondmilitoj

Fino de la 1-a parto, daŭrigo en venonta numero de IF 2024.2.

**Paul De Cooman**

## Pli verda transporto trans *Øresund*

„Sunĉela parko” instaligis sur la insulo *Peberholm* por helpi al pli verda trafiko trans *Øresund*.



La insulo *Peberholm* estis „konstruita”, kiam la trans-*Øresund*-a konekso instaligis ĉirkaŭ la jaro 2000. Ĝi situas meze en *Øresund*, sude de la „natura insulo” *Saltholm*.

Nun estas instalataj 10.000 kvadratmetroj da sunpaneloj sur la insulo, inter fervojlinio kaj aŭtoŝoseo. Oni antaŭvidas, ke la produkto estos jare 2,5 GWh – astronomia cifero, sed oni pli bone rilatas al la fakto, ke estas 45% de la jara elektrobezono por la *Øresund*-konekso.

Per tio la *Øresund*-konsorcio faras ankoraŭ gravan ŝtupon por atingi la celon - esti la plej bona konekso rilate al daŭripovo. Cetere grave jam malaltiĝis la elektrokonsumo dum pli ol 20-jara vivodaŭro de la konekso.



La unuan jaron oni uzis 12,7 GWh, en la jaro 2022 5,4 GWh kaj tiu malkresko eĉ okazis dum ekz. pli ol duobligo de nombro trajnpasaĝeroj (de 4,8 ĝis 11,5 milionoj) kaj samtempe nun (2023) ne plu ekzistas „liberaj kanaloj/horaroj” por pli da vartrajnoj.

La nomo de *Peberholm*, la artefarita insulo, estas vortludo kun la najbara *Saltholm* - HOLM = insulo, SALT = salo, PEBER = pipro.

**Jan Niemann**, Fonto: *NJT* 4/2023, Septembro 2023

## **Gunnar Olsson (03.07.1935 – 25.10.2023)**



S-ro Gunnar Olsson naskiĝis en suda Svedio kaj loĝis en *Skövde*. Li forpasis en sia hejmo la 25-an de Oktobro 2023 post malsano.

Kiel homo: li estis unika, varma, klera, lerta, aktiva kaj optimisma persono. Li ĉiam iris sian vojon kaj havis pri ĉio tre klaran opinion. Pro tio eblis havi kun li interesajn konversaciojn.

Kiel esperantisto: li multe pensadis/cerbumis pri la estonteco de la movado. Li estis fervora esperantisto ĝis

la morto kaj daŭre havis proponojn kaj ideojn. Li estis engaĝita instruisto kaj ofte legis/pristudis lernolibrojn. Li estis la prezidanto de la loka Esperanto-klubo en *Skövde* kiun li kontraŭ sia volo devis fermi ĉi-jare. Je lia feliĉo ni kun kelkaj esperantistoj ankoraŭ sukcesis en Aŭgusto ĉi-jare savi la librojn kaj dokumentojn de la klubo kiu ekzistis preskaŭ 100

jarojn. Parto de la enhavo iris al la loka arkivo de la provinco, parto al la Internacia Esperanto-Arkivo en Belgio.

Kiel vojaĝanto: li multe vojaĝis kaj vizitis la tutan mondon, ĉefe okaze de Esperanto-aranĝoj. Lastan E-aranĝon, kiun li partoprenis estis la 74-a IFEF-kongreso en Antverpeno.

Hobioj: li estas kolektanto de akordeonoj kaj aliaj muzikinstrumentoj kaj de notoj. Li tre ŝatis muzikon kaj konis multajn lingvojn. Li ankaŭ kolektis aliajn objektojn kiel ekzemple kafmuelilojn. Lia loĝejo aspektis kiel muzeo.

Kiam ni eksciis pri lia morto, la fortaj, emociaj reagoj de multaj geamikoj montris ke li estis tre ŝatata homo en la movado. Multaj homoj estas malgajaj pro lia forpaso sed konservas belajn memorojn pri li.

Ni rememoros lin kiel unikan homon, brilantiston kaj varman amikon.

Lia morto estas granda perdo por ni ĉiuj. Li mankos al ni.

**Kristin Tytgat**

---

## **CORSO Gino (Verona 31.10.1926- 01.11.2023)**



Nia kara dekano GINO forpasis dum la nokto de la 31-a de Oktobro, sen sufero irante de la dormo al la morton, li ĵus festis en tiu tago sian 97-an datrevenon. Li estis teknikisto en granda lokomotivriparejo de FS. Rekunfondinto de la Verona Fervojista Grupo ĉe DLF (11.11.1946) kaj ĉefe de IFEA (17.09.1950 en Milano). Li regis IFEA-n en la fruaj 50-aj jaroj, estis vicsekretario kaj redaktoro de la bulteno. En la jaro 1954 estis sekretario de la 6-a IFK en Verona. De ĉiam motoro de la fervojista agado en

Verona kaj en Italio, li partoprenis en multaj IFK, ekde la 2-a en Salzburg kaj poste en Paris, Lindau, Utrecht, kaj en multaj aliaj IEF-Kongresoj, kie li multfoje aranĝis fakkunvenojn.

**Vito Tornillo**

## Honorigitaj membroj de IFEF

### Honora Prezidanto de IFEF

D-ro Bolognesi, Romano	Italio	2009
------------------------	--------	------

### Honoraj Membroj de IFEF

Nobuki, Naosuke	Japanio	2006
-----------------	---------	------

Robiolle, Pierre	Francio	2007
------------------	---------	------

Stuppnig, Martin	Aŭstrio	2008
------------------	---------	------

Inĝ. Gulyás, István	Hungario	2009
---------------------	----------	------

Brletić, Marica	Kroatio	2010
-----------------	---------	------

Ripoche, Jean	Francio	2010
---------------	---------	------

Tomíšek, Jindřich	Ĉeĥio	2016
-------------------	-------	------

Litov, Georgi	Bulgario	2016
---------------	----------	------

Inĝ. Kovář, Ladislav	Ĉeĥio	2018
----------------------	-------	------

Niemann, Jan Uldal	Danio	2021
--------------------	-------	------

PhDr Abelovská, Anna	Ĉeĥio	2022
----------------------	-------	------

Bracke, Clara	Belgio	2023
---------------	--------	------

### Honoraj Membroj de FISAIC

PhDr. Abelovská, Anna	Ĉeĥio	2006
-----------------------	-------	------

### Honorigitoj per speciala FISAIC-medalo

Robiolle, Pierre	Francio	1994
------------------	---------	------

Tomíšek, Jindřich	Ĉeĥio	2012
-------------------	-------	------

Niemann, Jan	Danio	2021
--------------	-------	------

Niemann. Lene	Danio	2022
---------------	-------	------

Libner, Wiesław	Pollando	2022
-----------------	----------	------

### Honora Patrona Komitato de IFEF

Inĝ. Rodak, Aleksander	Pollando	1987
------------------------	----------	------

Zelenka, Vojtěch	Ĉeĥio	2003
------------------	-------	------

PhDr. Abelovská, Anna	Ĉeĥio	2011
-----------------------	-------	------