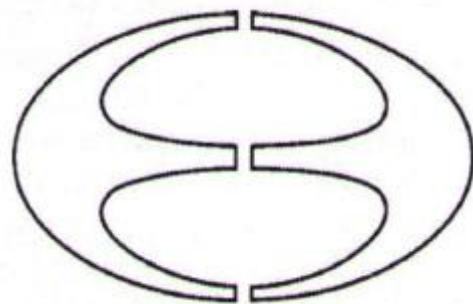


HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



Malnovaj lokomotivoj en la fervoja
muzeo de Mulhouse (Francio)

3

----- 61-a jarkolekto
2017



HUNGARA FERVOJISTA MONDO

Revuo de la Fervojista Esperanto-Movado
en Hungario

Fondita de D-ro István Bácskai en la jaro 1957.

Respondeca redaktoro:

István Gulyás

Eldonas:

Hungara Fervojista Esperanto-Asocio

Hungara Sekcio

de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio

Poŝta adreso: HU-1155 Budapeŝt

Rákos út 98. I/9.

Aperas kvaronjare

Abonprezo: al hungara adreso: HUF 2000

al eksterlanda adreso: EUR 12

*

MAGYAR VASUTAS VILÁG

A magyar eszperantista vasutasok
központi lapja

Felelős szerkesztő: Gulyás István

Kiadásért felelős

A Magyar Vasutas Eszperantó Egyesület

„Szkenguru” Nyomda Budapeŝt

Felelős vezető: Balla László

ISSN 0230-323x

ENHAVTABELO:

42. I. Gulyás: Sonorigi alarme
43. I. Gulyás: IFEF kongresis
denove en Francio
50. G. Márkus: Esperanto – Dumviva
lernado
53. J. Tomísek: El fervoja mondo
55. I. Gulyás: La 48-a Landa Amika
Renkontiĝo
58. I. Gulyás: Antaŭ 125 jaroj...
59. I. Gulyás: Budavári Sikló

SONORIGI ALARME?

Mi jam multe analizis la membro-nombrojn de UEA, kaj de IFEF, kaj de nia landa asocio. Mi serĉis la kaŭzojn de la malkresko de la membro-nombro de tiuj. Ni rigardu unuafoje la superan organizon de Esperanto, do la Universalan Esperanto-Asocion. Danĝere malaltiĝas la nombroj de la individuaj membroj de UEA, kio estis en la pasintaj jaroj pli ol 5000, kaj nun 3640. Mi scias, ke tiuj ciferoj konstante ŝanĝiĝas, sed la tendenco estas danĝera. Mi esperas, ke la ekprospero en Afriko la Esperanto-movado helpos altigi la membro-nombrojn de UEA.

La tendenco ankaŭ ĉe IFEF estas sama. En la naŭdekaj jaroj de la pasinta jarcento komencis la malpliigo de la IFEF-membraro. Tiam ankoraŭ IFEF havis pli ol 2000 membrojn en 24 landaj asocioj, sed pro la ĉeso de kelkaj landaj asocioj (brita, finnlanda, nederlanda, svisa, sveda, estona kaj slovakaj) la membronombro subite malpliigis. Nuntempe jam ĉesis la norvega kaj serba landa asocio, kaj antaŭ du jaroj aliĝinta kuba landa asocio anoncis la ĉeson. Havas malfacilaĵojn ankaŭ Hispanio, Danio, Slovenio, Aŭstrio kaj Pollando, do restas 10 landaj asocioj, kiuj agadas senlace. La membro-nombro momente estas malpli ol 300.

Ankaŭ la situacio en nia Asocio montras problemojn. En la sama periodo kiel ĉe IFEF ankaŭ ni havis mil membrojn entute en 21 fakgrupoj. Nuntempe ni havas 6 fakgrupojn, kaj 3 membroasociojn entute kun 470 membroj. Se mi analizas tiujn ciferojn mi povas konstati, ke la 3 membroasocioj havas pli ol la duonon de la membro-nombro. La membrkonsisto de la 6 fakgrupoj estas alia, kiel antaŭlonge, ĉar la nombroj de la protektantaj membroj altiĝas, kaj la nombroj de la efektivaj membroj malpliigis.

Do la situacio estas tiel, kaj ni devas multe agadi, por ke pliboniĝu la nuna situacio sur la tereno de la Esperanto-movado.

István Gulyás

61-a jaro N-ro 3, JULIO - SEPTEMBRO

IFEF KONGRESIS DENOVE EN FRANCIO

La 69-a IFEF-kongreso okazis inter la 16-a kaj 23-a de majo 2017 en la pitoreska regiono de Francio, Alzaco, en urbo Colmar. Estas interese, ke malsame al la kutimoj la kongresa semajno komenciĝis marde, kaj la fino de tio estis lunde. Jam sesan fojon gastigis la franca landa asocio de IFEF en Francio la fervojistan esperantistaron por kongresi. Post Paris en 1951, Avignon en 1969, Perpignan en 1988, Le Mans en 1999, denove en Paris en 2007, Artigues-près-Bordeaux en 2013 sekvis en la vico Colmar. Helpis organizi ĉi tiun kongreson lokaj membroj de la Orientfranca Esperanto-Federacio, el kiuj kelkaj estis membroj eĉ prezidanto de la Loka Kongresa Komitato. Entute 170 esperantistoj el 21 landoj aliĝis al la kongreso.

Pri la regiono de Alzaco.



Belega urboparto de Colmar

Alzaco estas la plej orienta regiono de Francio apud Germanio kaj Svislando. Ĝi konsistas el du departementoj: Haut-Rhin kaj Bas-Rhin. Ĝia areo estas 8.280 km², kaj ĝi havas pr. du milionojn da enloĝantoj. La ĉefurbo de la regiono estas Strasburgo. Pliaj aparte gravaj urboj estas Mulhouse, Colmar kaj Thann. En la antikva epoko Alzaco apartenis al la Romia-Germana Imperio, kaj post la „Vestfalia paco” en 1648 ĝi iĝis franca

teritorio. En la jaro 1870 Alzaco apartenis al Germanio ĝis la fino de la unua mondmilito, kiam ĝi estis reaneksita al Francio. En 1940 Germanio denove okupis Alzacon, sed en novembro de 1944 generalo Leclerc liberigis ĝin, kaj reaneksis tiun belegan regionon al Francio. Dum la jarcentoj Alzaco havis neelporteblan suferon, sed kie estas sufero, estas ankaŭ espero.

En la regiono la vinberkultivo estas la ĉefa okupiĝo, ĉar en la Alzaca regiono la vinberoj kovras 15 mil hektarojn. Ekzistas plurspecaj uvoj en la regiono, el kiuj oni faras diverspecajn vinojn, sed la plej konataj vinoj estas la „riesling” kaj „traminer”. Gravaj estas ankoraŭ la „pinot noir”, la „muskat”, la „silvaner” kaj la „edelzwiker”. Laŭmerite estas famkonata la „Itinero de vinoj” inter Marlenheim kaj Thann, kiu kondukas sur la tuta regiono. Sur la itinero estas 25 vilaĝoj, urbetoj kaj urboj. En ĉiuj lokoj troveblas multaj drinkejoj, restoracioj kaj aliaj amuzejoj, al kiuj la posedantoj, kelneroj kaj aliaj servistoj invitas la turistojn. La bongustaj vinoj rapide faras sian efikon, kaj fine la turistoj ne scias, ĉu en la nesto estas unu aŭ du cikonioj, kiuj estas la plej ŝatataj kaj multnombraj birdoj en la regiono. Oni diras, ke tiuj elegante flugantaj birdoj kontribuas al la kreskigo de la regiona loĝantaro per alportado de beboj post antaŭa mendo.

En Alzaco ne nur la vinberokultivo ekzistas, ĉar diversloke oni kultivas lupolon, kiu estas la plej grava elemento de la biero. Do Alzaco ne nur donas al la lando bongustajn kaj specialajn vinojn, sed ĉi tie pretiĝas la plej grandaj kvantoj da bieroj de Francio.

Antaŭ tridek jaroj plejparto de la alzacanoj ankoraŭ komprenis la germanan lingvon, kaj ne malofte la aĝaj homoj malfacile komprenis alian lingvon. Hodiaŭ la plejparte de

la junuloj ne komprenas la germanan lingvon, eĉ ankaŭ rifuzas lerni ĝin. La plej ŝatata lingvo – escepte la alzacan – estas la angla. Alzaco flegas apartan karakteron, ĉar ene de Francio ĝi konservis siajn apartecojn kaj tradiciojn. La alzaca lingvo – dialekto de la altgermana lingvo – estas praktike la ununura regiona lingvo, kiu pluvivas, kaj la alzacanoj parolas tion.

Pri la urbo Colmar.



La malnova urboparto de Colmar

La urbo situas ĉe la fervojlinio Bazelo – Strasburgo en la alzaca ebenaĵo inter la Vogeza Montaro kaj la rivero Rejno. Ĝi nombras pli ol 67 mil loĝantojn. Colmar estis unuafoje registrata en la naŭa jarcento. En 1354 la urbo iĝis unu inter la 12 alzacaj liberaj urboj, kiuj dependis rekte de la imperiestro de la Sankta Romia Imperio de Germana Nacieco. Fine de la Mezepoko kaj dum la Renesanco ĝi rapide disvolviĝis. Malgraŭ siaj fortikaĵoj la urbo ege suferis pro ribeloj dum la Reformacio, la Kamparana Milito kaj la Tridekjara Milito, post kiu ĝi estis konkerita de la franca

reĝo Ludoviko la XIII-a, kiu garantiis al ĝi siajn privilegiojn. Sed lia posteulo, reĝo Ludoviko la XIV-a, detruigis ties fortikaĵojn kaj instalas en malnovan doganejon la Suverenan Konsilion de Alzaco. Colmar restis franca urbo ĝis la konkero de Alzaco fare de la prusoj en 1871. Tiam – kiel la tuta regiono Alzaco kaj la departemento Mozelo – ankaŭ Colmar estis integrita en la Duan Germanan Imperion. La regiono nomiĝis tiam Alzaco-Loreno. Ĝis la komenciĝo de la Unua Mondmilito en 1914 pluraj politikaj partioj klopodis akiri ian aŭtonomion, kio finfine sukcesis kun la adopto de la Konstitucio de Alzaco-Loreno. Sed granda parto de la loĝantaro estis francema, kaj kun la gvidado de la familio Waltz vigle agadis kontraŭ la prusoj. En 1940 la germanoj ĉesis la privilegiojn, sed post la Dua Mondmilito Colmar iĝis la ĉefurbo de la departemento Haut-Rhin, kaj denove apartenis al Francio. Ekde tiam la urbo pace grandiĝis, kaj la loĝantoj ĝuis agrablan vivon de mezgranda urbo.

Similaj je pitoreska urbo Colmar troveblas nur kelkaj en Francio. Post la etoso kaj ĉarmeco de la malgrandaj alzacaj urboj kaj vilaĝoj, Colmar povas doni aliajn belecojn kaj sentojn al la turistoj. La multaj mezepokaj, trabfakaj domoj, dometoj, la zig-zagaj mallarĝaj stratetoj, la malgrandaj placoj, la antikva urbocentro, la multnombraj restoracioj kaj vendejoj, la modernaj, luksaj, grandaj kaj malgrandaj loĝejoj kaj hoteloj, la multaj, riĉaj muzeoj ktp kaptas la turistojn por resti en Colmar iomete longtempe.

Mi rimarkas, ke en ĉi tiu urbo naskiĝis la mondkonata skulptisto Auguste Bartholdi, kiu kreis kune kun la inĝeniero Gustave Eiffel (la kreinto de la Eiffel-turo en Paris, eĉ la planisto de la Okcidenta Stacidomo en Budapeŝto) de la statuto de la Libereco en Novjorko. La muzeo Bartholdi, kiu troveblas en la familia domo de Bartholdi, prezentas la vivon kaj aktivecon de la skulptisto.

La turismo pli kaj pli kreskas, ĉiujare vizitas la urbon kaj la alzacan regionon pli ol unu milionojn da turistoj. Tiujn grandnombrajn turistojn senprobleme povas priservi la impona stacidomo de Colmar, kaj la densa fervojtrafiko en la tuta regiono.

La kongresejo estis en la malnova konstruaĵo Catherinettes, kiu estas taŭga por organizi la inaŭguron, komitat- kaj aliajn fakajn kunsidojn, kulturajn programojn, fakprelegojn kaj la solenan fermon de la kongreso. Bedaŭrinde la kongresejo estis iomete malproksime de la hotelo, kie la kongresanoj loĝis.

Pri la kongreso.

Marde posttagmeze komenciĝis la kongreso kun la lokiĝo en la hotelo, la transpreno de la kongresaj materialoj.

La *Interkona vespero* okazis en la hotelo, sed multaj kongresanoj pli volonte elektis restoracion, kie povis vespermanĝi kaj trinki alkoholaĵojn. En la vespero ni povis konstati, ke preskaŭ ĉiuj kongresanoj konas unu la alian, sed mankis kelkaj gravaj fervojistaj esperantistoj, kiel la iama prezidanto kaj sekretario, eĉ kelkaj komitatanoj.

Ili ege mankis al ni, kaj mi esperas, ke en la sekva IFEF-kongreso en Vroclavo ankaŭ ili partoprenos, kaj ni povos denove renkontiĝi.

Merkrede antaŭtagmeze okazis la *Solena inaŭguro*, kiun ĉeestis preskaŭ ĉiuj kongresanoj. Sur la podio sidiĝis la estraranoj de IFEF, vicprezidanto de FISAIC, vicurbestro de Colmar, prezidanto de UAICF (franca landa asocio de FISAIC), sekretario de BSW (germana landa asocio de FISAIC), la staciestro de SNCF de Colmar, prezidanto de Esperanto France-Est, kaj kelkaj gvidantoj de la diversaj lokaj Esperanto-asocioj.

Ĉiuj gastoj salutis la kongreson, kaj ili akcentis la gravecon de la fervojista movado kaj en Francio kaj en la tuta Esperantujo. Entute 21 landaj reprezentantoj salutis la kongreson, inter ili István Sutka, kiu transdonis la bondezirojn de la hungaraj fervojistaj esperantistoj, kaj deziris al la kongresanoj fruktodonan laboron kaj agrablan restadon.

Poste sekvis la festparolo de la prezidantino de IFEF. Rodica Todor en sia parolado dankis la organizan laboron de la gvidantoj de la Orientfranca Esperanto-Federacio kaj de la helpantoj, akcentis la gravecon de la IFEF-kongresoj, kaj laŭdis la agadon de la fervojistaj esperantistoj. Fine ŝi transdonis IFEF-diplomon al la prezidanto de LKK, kaj itala meritplena esperantisto. Fine de sia festparolo Rodica Todor deklaris la kongreson malfermita.

Post la inaŭguro okazis *Komuna fotado*, kaj aperitivo kun alzaca fama kronkuko por ĉiuj ĉeestantoj.

Posttagmeze okazis la unua *Duontaga ekskurso: Urbovizitado* en Colmar, kiun la granda parto de la partoprenantoj faris piede, kaj kelkaj kongresanoj uzis la urban trajneton. En sunbrila kaj varma vetero ni vizitis la plej belajn kaj famajn lokojn de la urbo, kaj ni ricevis detalan klarigon pri la vidindaĵoj. Ĉefe estis interesa la malnova urboparto, ĉar preskaŭ ĉiuj konstruaĵoj havas interesan historion, kaj nia gvidanto kun plezuro kaj entuziasmo parolis pri tiuj. Estis belega ekskurseto.

Vespere okazis *kultura programo* en kies kadro la grupo „Vogesia” de Colmar donis altnivelan spektaklon. Tiu grupo ekde sia fondo en 1936 flegas la tradicion de la alzaca folkloro, kaj prezentas muzikon, dancojn kaj kostumojn tajloritajn laŭ modeloj



Sur la podio dum la Inaŭguro



István Sutka salutas la kongreson

el la muzeo Unterlinden. La grupo prezentas la alzacan folkloron ne nur en ĉiuj regionoj de Francio, sed en multaj eŭropaj landoj, en Usono, eĉ en Ĉinio. Multaj kongresanoj partoprenis en la spektaklo eĉ kundancis kun la grupanoj en gaja etoso.

Ĵaŭde antaŭtagmeze okazis la *Nepublika Komitatkunsido*. Partoprenis ĉiuj komitatanoj kaj observantoj. La komitato diskutis la kongresproponon pri la statutŝanĝo rilate al membriĝo al

IFEF, la kasraporton kaj bilancon por la jaro 2016, kaj la buĝeton por 2018. La plej grava tagordo estis la diskuto pri la situacio kaj la estonto de IFEF. En la kadro de tiu temo naskiĝis multajn interesajn proponojn, detalajn raportojn pri la plenumitajn taskojn rilate al la sep laborgrupoj kaj tri komisionoj. La komitato difinis la taskojn por plibonigi nian agadon, moderigi la malkreskon de la membronombro de la landaj asocioj kaj mem de IFEF, eĉ la nombron de la partoprenantoj de la IFEF-kongresoj. La komitatanoj analizis la eksterajn rilatojn kun UEA, FISAIC, UIC kaj kun aliaj Esperanto organizoj.

Posttagmeze okazis kelkaj interesaj *Fakprelegoj* fare de ĉinoj, sed la prononcoj de la ĉinaj prelegantoj bezonas ankoraŭ lingvoekzercadon.

Vespere estis *Prelego pri la historio de Alzaco*. Tiu estis tro longa, sed tamen ege interesa kaj korekta, kion la ĉeestantoj atenteme aŭskultis ne nur la historion, sed la nunan situacion, ĉefe la parolataj lingvoj en ĉi tiu regiono, la disvastigo de la angla lingvo je malutilo de la germana. Por mi mankis dum la prelego la prezentado de bildoj pri Alzaco kaj Colmar. Helpe de la bildoj la longeco de la prelego verŝajne estus ŝajnita malpli longa.

Vendrede okazis la *Plenkunsido*, en kiu ĉiuj kongresanoj rajtis partopreni, kaj mi surprizite konstatis, ke vere multaj kongresanoj ĉeestis. Unue la ĉefkomitatano laŭtlegis la senditajn salutmesaĝojn, kaj poste sekvis la raportoj de la estraranoj (sekretario, redaktoro, kasisto), la ĉefkomitatano, la gvidanto kaj la sekretarioj de la Faka



En amika rondo

Komisiono, la respondeculo de la Statutrevizia Komisiono, la komitatano „A” de IFEF ĉe UEA. La sekretario de IFEF konigis la resuman jarraporton de la landaj asocioj pri la agadoj de la jaro 2016. Poste akompanis granda intereso la sekvan tagordpunkton: „Analizo pri la situacio kaj la estonto de IFEF”. La prezidantino detale konigis la ĝis nun metitajn fortostreĉojn por plibonigi la situacion, kaj proponis

pluagadi en tiu tereno. Okazis kelkaj interesaj kaj bonintencaj alparoloj ne nur flanke de la komitatanoj, sed ankaŭ de la aŭskultantaro. Fine estis konfirmata la invito al la 70-a IFEF-kongreso okazonta de la 19-a ĝis la 25-a de majo 2018 en Vroclavo, Pollando. En 2019 la kongreso laŭplane okazos en Hispanio.

Posttagmeze okazis la dua *Duontaga ekskurso* al la fervoja muzeo *Mulhouse*, kien ni vojaĝis per specialaj aŭtobusoj. Tiu muzeo malkovras la historion de la fervojo, kaj prezentas komplete la fervojan diversecon. Pli ol 60 mil m² etendiĝas la ekspozicio, entute 102 fervojaj maŝinoj – lokomotivoj, vagonoj kaj kromaj maŝinoj – estas prezentataj en du grandaj haloj. Malnovaj lokomotivoj, elektraj aŭ vaporfortaj, kaj ankaŭ motorvagonoj, pasaĝervagonoj kaj aliaj aparatoj prezentis al ni la plej kompletan panoramon pri la fervojo. La muzeo havas ses vastajn temojn, kiel „La gajaj ferikolonioj”, „Fervojo kaj montaro”, „Prezidentaj trajnoj”, „Fervojo kaj milito”, „La fervojistoj” kaj „La vojaĝa mondo”. Tiuj temoj ebligas kompreni la rolon de la fervojo en la homa historio, la evoluon de la fervojista korporacio, kaj fine la vidpunkton de la vojaĝantoj. Ĉiu maŝino estis arte lumigita, laŭtparolilo rakontis la historion de tiu veturilo, filmita pejzaĝo kuris sur la vitroj de la vagonoj ŝajnigante veturantan



Antaŭ la statuo de Albert Schweitzer

trajnon. Do tiu vizito de la muzeo estis ege interesa kaj instrua ĉefe por la fervojistoj. Vespere faris interesan *Prelegon* Liba kaj Floreal Gabalda kun la titolo „Vizitu Baraton per trajno”. La sukceson de la prelego helpis la prezentita filmo, kiu prezentis la belegan hindan pejzaĝon, la malriĉecon kaj la interesajn de la trajnvojaĝo inter la hindaj homoj.

Sabate antaŭtagmeze okazis kelkaj *Kunsidoj*, kiel kunsido de la Faka Komisiono, la kunsido de la sep laborgrupoj kaj la kutima kunsido de la Franca Fervojista Esperanto-Asocio.

Posttagmeze okazis la tria *Duontaga ekskurso* al vere belegaj urbetoj de la regiono Alzaco. Per specialaj aŭtobusoj ni vizitis unue la urbeton

Kaysersberg. Kelkajn frazojn meritas la historio de tiu urbeto. Kaysersberg menciigis unuafoje en 1227, kiam Frederiko la II-a, imperiestro de la Sankta Romia Imperio de Germana Nacieco ordonis la aĉeton de la eta tiea burgo por strategie kontroli la valon. La imperiestro Karlo la IV-a konsentis la kreadon de la Ligo de la dek urboj, kiuj ricevis la privilegion dependi rekte de la imperiestro. La alzaca militestro kunportis el Hungario la vito-specion „Tokaj”, kaj donacis al la urbeto, pro tio ĝi iom-post-iom riĉiĝis.



Belega urboparto de Kaysersberg

Bedaŭrinde la Tridekjara Milito ruinigis la urbeton, sed la Franca Revolucio denove donis al la urbeto eblecon al la evolado. Mi mencias ke la 14-an de januaro 1875 naskiĝis tie la fama teologo, orgenisto, kuracisto kaj filozofo Albert Schweitzer, kiu kreis en Gabono la ĝangalan hospitalon de Lambaréné. En 1952 li ricevis nobelpremion pri paco.

La belega ĉefstrato havas malnovajn, trabfakajn, kolorajn domojn, multajn malgrandajn restoraciojn, vere malgrandajn vendejojn, rivereton kun belega akvofalo, muzeon en la naskiĝdomo de Albert Schweitzer pri liaj kariero kaj vivo. La burgo majeste regas la urbeton, kaj niaj ekskursantoj malfacile volis pluveturi el tiu belega urbeto al la ĝardeno de la *Vivantaj papilioj*.

En la ĝardeno ni malkovris en tropika etoso fascinan kolekton da papilioj el la tuta mondo, ĉefe el Afriko, Azio kaj Ameriko. La multkoloraj papilioj libere vivas en la ekzotika plantaro, kaj flugetis ĉirkaŭ ni, do ni devis atenti, ke ni ne piedpremu ilin. Ni vidis interesan filmon pri la naskiĝo de tiuj ravaj kaj delikataj bestetoj. Tiu ekskurscelo ankaŭ estis neforgesebla.



La vilaĝo de Riquewihr

Ni dŭrigis nian ekskurson al la plej bela vilaĝo de la alzaca regiono: *Riquewihr*. Vere mi ne povas trovi taŭgajn esprimojn por prezenti tiun lokon. Riquewihr estas unu inter la plej tipaj mezepokaj vilaĝoj kun siaj trabfakaj domoj, zig-zagaj stratetoj, la preskaŭ sendifektaj urbomuroj, la multkoloraj diversspecaj butikoj, vendejoj, drinkejoj kaj restoracioj eĉ hoteletoj. Mi kaj verŝajne ĉiuj turistoj konstante fotis, filmis kaj staris kun malfermita buŝo. Mi sentas instigon tiaj epitetoj akumuli, kiel unika, majesta, fabela, admirinda, ĉar ĉiuj

estas veraj, kaj la vidindaĵoj apartenas preskaŭ al la regno de fabeloj.

La vilaĝo situas iom flanke de la alzaca vinstrato, kaj famas pro siaj delikataj vinoj. Jam en la 14-a jarcento ties vinoj estis eksportataj tra la tuta Romia Imperio. Bedaŭrinde la loĝantoj multe suferis pro la ribeloj de la kamparanoj en la 1500-aj jaroj, kaj tiam la vilaĝo iĝis luterana. Rekompenciĝis la suferoj kaj detruoj dum la Tridekjara Milito. Poste sekvis malsatego kaj epidemioj de pesto kaj kolerao. En 1680 la franca reĝo Ludoviko la XIV-a okupis la vilaĝon sub la aŭtoritato de la grafo Virtemberg, Dum la Franca Revolucio la familio de grafo estis devigataj rezigni siajn bienojn en Alzaco, kaj en 1796 Riquewihr eniris definitive en la Francan Respublikon. Mirindan ekskurson ni travivis.

Vespere okazis *Koncerto de Grazia Barboni* el Italio. Por ni karaj melodioj forsonis, kaj tiu koncerto estis inda fermo de tiu tago.

Dimanĉe antaŭtagmeze okazis la du *Ĉefaj fakprelegoj*: „Dekstraflanka trafiko en Francio” (Laurent Vignaud), kaj „La stacidomo de Colmar” (Pierre Grollemund). Ambaŭ prelegoj estis interesaj, kaj multaj kongresanoj rekompencis per aplaŭdo la du prelegantojn.

Poste sekvis la *Solena fermo*, en kiu kadro la prezidantino taksis la rezulton de la kongreso, kaj laŭdis la organizantojn. Laŭ mia opinio ĉi tiu kongreso estis bone organizita kaj memorinda kongreso. Komprenoble kiel ĉiuj renkontiĝoj, kongresoj kaj aliaj aranĝaĵoj havas kelkajn problemojn, ankaŭ en la kongreso de Colmar okazis kelkajn fuŝaĵoj, sed tiuj ne malpliigis la meriton de la organizantoj. Mi gratulas al ĉiuj membroj de la LKK, al la helpantoj kaj kunlaborantoj.

Fine de la fermo la kongresan flagon transprenis la poloj, kiuj organizas la sekvontjaran IFEF-kongreson. Mi deziras al la polaj fervojistaj esperantistoj sukcesplenan preparlaboron kaj kongreson.

Vespere okazis interesa *Prelego*, fare de la prezidantino de ILEI, Mireille Grosjean kun la titolo.”Trajnaj aventuroj de Mirejo”.

Lunde estis la lasta tago de la kongreso, kaj okazis *Tuttaga ekskurso* al la urboj *Strasburgo* kaj *Obernai*. Denove ni vojaĝis per specialaj aŭtobusoj en sunbrila belega vetero. En Strasburgo troviĝas la Eŭropa Konsilio, kiu sidejas en la Palaco de Eŭropo. Ĝi arigas aktuale 47 landojn. En la sama kvartalo lokiĝas la vitra konstruaĵo de la Eŭropa Parlamento, en kiu kunvenas ĉiunmonate dum unu semajno la reprezentantoj de 28 landoj. Ankaŭ samkvartale laboras la Eŭropa Kortumo pri Homaj Rajtoj.

Strasburgo estas la „pordo de Rejno” de Francio, kaj ĝi estas la ekonomia, kultura kaj fremdultrafika centro de Alzaco. Post la alveno en la urbon ni iris al la haveno de la turistaj boatoj. Multajn vidindaĵojn ni povis malkovri per tiu boato, kiu ŝipiradis tra la malnova urboparto, eĉ tra interesa kluzpordego sur la rivereto ILL. En la malnova urboparto troveblas la tielnomata „Malgranda Francio” (Petite France), kie la turistoj povas admiri malnovajn trabfakajn domojn, mallarĝajn stratetojn al kiuj ankoraŭ la aŭtomobiloj ne povas eniri, la diversajn fasadojn de la konstruaĵoj kaj la multegajn multkolorajn florojn. La plej fama kaj impona konstruaĵo estas la gotikstila katedralo. Kun siaj 142,11 metroj ĝi estis la plej alta katedralo en Francio, sed nun la katedralo de Rouen estas pli alta. Ĉirkaŭas la katedralon la kerno de la malnova urboparto. Inter la konataj objektoj en la katedralo estas la plej interesa la mondhoroĝo, kiu pretiĝis en 1571, kaj ĝi montras samtempe la fazon de la luno, la konstelacion, la firmamenton, la metamorfozon de la vintro, printempo, somero kaj aŭtuno, kaj kompreneble la tempon. Trans la placo de la katedralo allogas la klasikstila Palaco de la Kardinalo de Rohan, kiu



Transdono de la kongresa flago

nun estas muzeo. Trans la rivereto troveblas la urboparto „Neustadt” ĉe la placo de la Respubliko kun ties german-imperiaj palacoj de la fino de la 19-a jarcento. La urbestro klopodas listigi ambaŭ kvartalojn en la Monda Heredaĵo de Unesko. Post la tagmanĝo ni ankoraŭ promenadis en la urbo, kaj poste ni veturis al *Obernai*, kiu estas de Strasburgo 25 km-ojn. Tiu estas unu el la plej pitoreskaj urboj en la alzaca regiono. Kiuj estas pli belaj la placo merkato aŭ la placo Stelo (Etoile)? Mi ne povis elekti inter la du placoj, ĉar en la placo merkato troveblas multaj antikvaj trabfakaj domoj, la historia muzeo kaj la urbodomo, la malnova gotika turo, kiu restis el la detruiginta kapelo, eĉ ĉarma puto el la 16-a jarcento. La placo Etoile havas nenombreblajn florojn mem en la placo, kaj sur la domoj. Tio estas spirhaltiga vidindaĵo.

Marde komenciĝis la dutaga *Postkongreso*. Dum tiu la partoprenantoj ekskursis al ceteraj vilaĝoj kaj urbetoj de la alzaca regiono, sed mi ne partoprenis tie.

Belega kaj fruktodona kongreso okazis en Colmar, danke al la francaj esperantistoj. Ĝis revido en Vroclavo (Pollando) en la 70-a kongreso de IFEF en la jaro 2018.

István Gulyás

ESPERANTO – DUMVIVA LERNADO



Okaze de la lasta ĝenerala kunsido de la Hungaria Esperanto Asocio la partoprenantoj unuanime elektis s-ron D-ron Gábor Márkus honora prezidanto de HEA. Li diris la solenan paroladon pri la centjariĝo de la morto de Zamenhof. Mi kaptis la okazon peti de li artikolon por nia faka revuo Hungara Fervojista Mondo pri lia Esperanto aktiveco, kion li ĝoje entreprenis. Mi devas rimarki, ke D-ro Gábor Márkus estas „unika figuro en la internacia esperantista komunumo”, ja li instruas, prelegas eĉ gvidas kursojn en diversaj aziaj universitatoj kaj sociaj organizoj. Eĉ li estas komitatano de nia landa asocio ĉe UEA, pro kio ni hungaraj esperantistoj estu fieraj, ke tiu agema kaj saĝa homo reprezentas nin en la plej grava organizo de

esperantistoj.

Jen lia konfeso:

En mia vivo la Nanzan Universitato en japana urbo Nagoya estas tre grava loko, ĉar kiel hungara studento antaŭ tridek jaroj mi komencis konatiĝi kun la orientazia kulturo kaj kun la japana lingvo en tiu loko. En 1982 mi kiel malriĉa orienteŭropa studento sen mono en mia poŝo, sen kreditkarto alvenis al la jam riĉa Japanio, parolante nek la anglan, nek la japanan lingvojn, kaj sciante nenion pri la ekonomia kaj socia situacio de Orienta Azio. Tiam mi vivis en Japanio tre modeste, sed danke al la stipendio de la japana entrepreno Verda Stelo, mi povis sukcese fini mian studprogramon en la Nanzan Universitato. Tiam mi povis aĉeti vojaĝbileton inter Hungario kaj Japanio, sed vojaĝi per aviadilo estis tro multekosta, mi vojaĝis inter Budapest kaj Nakhodka per trajno, kaj inter Nakhodka kaj Yokohama per rusa ŝipo.

Antaŭ tridek jaroj, je la komenco de mia japana studprogramo, mia sola kontakto al la orientazia socio estis mia kunlaboro kun la japana Esperanto-movado. Per la helpo de tiu kunlaboro mi povis atingi nekredeblan sukceson kaj povis konstrui mirinde sukcesan profesian karieron. Post la fino de mia studprogramo mi hejmenvojaĝis, kaj konstruis tre viglajn internaciajn sciencajn kaj sociajn kontaktojn inter diversaj eŭropaj kaj orientaziaj sciencaj, industriaj, komercaj kaj sociaj organizoj. Mi regule partoprenis konferencojn kaj kunvenojn en universitatoj kaj diversaj sociaj organizoj, kaj mi fondis komunan entreprenon kun posedantoj de alilandaj industriaj entreprenoj, kaj mi verkis sukcesajn librojn en multaj lingvoj.

Mi invitis al mia budapeŝta universitato famajn orientaziajn profesorojn por ke ili enkonduku nin al la japana, ĉina kaj korea kulturo. Tiel So Gilsu el Koreio, Shen Chenru el Ĉinio kaj Mizuno Yoshiaki el Japanio vizitis nin. Ili ĉiuj estis esperantistoj, do komunikiĝi kun ili estis tre facila por ni. Estis granda honoro por mi, ke Akashi Yoji neesperantista dekano de Nanzan Universitato ankaŭ vizitis



*Koreaj studentoj antaŭ la hungara
Parlamentejo*

nin en Budapeŝt. La prelego de profesoro So Gilsu estis signifa kaj grava ne nur por mi, sed por la tuta hungara esperantista ekonomista komunumo, ĉar li vizitis nian universitaton tuj post la politikaj ŝanĝoj en Orienta Eŭropo. Per liaj klarigoj ni komprenis en grava historia tempo, kiel ni devus konstrui modernan merkatekonomian sistemon en Hungario. Resumante la rezultojn de mia scienca esplorprogramo en la Nanzan Universitato mi doktoriĝis en la Budapeŝta Ekonomika Universitato. Poste mi fariĝis estro de la plej granda hungara industria korporacio, kaj mi laboris kiel strategia manaĝero en la Hungara Nacia Petrola Korporacio. Post la politikaj ŝanĝoj en Orienta Eŭropo mi laboris por la hungara parlamenta Kontrola kaj Aŭditora Oficejo, kaj mia



EKC kursanoj en Bangkok

tasko estis kontroli la registaron. Krome oni petis ke mi fariĝu ankaŭ redaktoro de la plej grava hungara komputteknika periodaĵo, respondecante pri orientaciaj temoj. En mia profesia kariero en miaj ambaŭ laborejoj mi regule uzis Esperanton por konstrui pli vastajn internaciajn rilatojn utilajn por miaj oficejoj. Mi publikigis artikolojn en la hungara ĉefministra organo kaj ankaŭ en la revuo de la Financa Ministrejo. Tiel evidentiĝis por la legantoj kaj ankaŭ por la estraro de niaj registaraj

institucioj, ke je la fino de la dudeka jarcento Esperanto jam estis utila ilo

por konstrui efikajn internaciajn sciencajn, fakajn, kulturajn kaj ekonomiajn rilatojn.

Dum la lastaj jaroj mi kutime pasigis kelkajn semajnojn aŭ monatojn en Seulo. Tie troveblas la centro de la Seula Esperanto Kulturcentro, kies prezidanto Lee Jungkee estas docento de du koreaj universitatoj, instruante tie la internacian lingvon. Li regule organizas specialajn konferencojn por lingvistoj kaj lingvoinstruistoj, eĉ li preparas diversajn kulturajn kaj religiajn renkontiĝojn. Dum la lastaj jaroj oni regule petis min prelegi en tiuj eventoj, kaj ankaŭ tie mi sukcesis establi pli novajn kunlaborojn kun ĉinaj kaj japanaj universitatoj kaj sociosciencaj organizoj. Samtempe mi kunlaboras ankaŭ kun profesoroj de la Nanzan Universitato en Nagoya, same kun la estraro de la Internacia Kongresa Universitato en la vjetnamia ĉefurbo Hanojo. Estas granda honoro ke koreoj ofte akceptas mian inviton al Budapeŝt, kaj ili disvastigas la korean kulturon en nia lando. Speciale grava evento estis, ke fama artpentristo Ho Song organizis sukcesan ekspozicion en Budapeŝt, eĉ li donacis valoran pentraĵon al la Hungaria Esperanto-Asocio. Multaj aliaj koreanoj vizitis nin, kiuj prelegis pri la korea instrusistemo, instruis kuiru bongustajn koreajn manĝaĵojn, konigis la korean kulturon kaj vivon ktp.

Vojaĝante en Japanio, Ĉinio kaj Koreio mi konstatis, ke mi jam povas legi la skribaĵojn sur la muroj en tri lingvoj, foje eĉ en kvar lingvoj, do angle, japane, ĉine kaj koree. La plej grava rezulto por mi estas, ke mia taglibro estas plena kun internaciaj kulturaj, sciencaj kaj fakaj programoj, en kiuj mi estas petata prelegi pri miaj spertoj en ekonomio, financa kontrolo, lingvistiko, religio kaj kulturo. Tiun sukceson mi atingis de mia studprogramo en la Nanzan Universitato, pere de mia kunlaboro kun gravaj ĉinaj kaj koreaj universitatoj, akademioj kaj kulturaj organizoj kaj pere de la helpo de la internacia lingvo Esperanto. Mi prelegis en la japana kongreso en Tokyo, en la konferenco de aziaj lingvoinstruistoj, kaj en aliaj konferencoj kaj renkontiĝoj. Mi rimarkas, ke tiuj bonaj travivaĵoj riĉigas kaj ĝojigas ne nur mian vivon, sed ankaŭ la vivon de la hungara esperantista komunumo.

Post miaj aziaj vizitoj multaj eŭropaj institucioj petas, ke mi prelegu pri miaj spertoj de la riĉa azia kulturo, kuirarto, gimnastiko ktp.

Nuntempe kelkaj ĵurnalistoj kritikis Esperanton, ke ĝi ne sukcesis fariĝi vera mondlingvo dum pli ol cent jaroj. Malgraŭ tio mi asertas, ke kvankam Esperanto ankoraŭ ne estas vera mondlingvo, sed la internacia Esperanto-movado jam ekzistas, kaj en multaj landoj bone prosperas. Mi povas diri, ke Esperanto havas ŝancon estiĝi vera mondskala interlingvo iam en la estonto. Se tio ne sukcesis dum la unuaj cent jaroj, estas ŝanco, ke tio realiĝos en la dua aŭ en la tria centjara epoko. Same kiel okazis en la historio de kristanismo. Je la komenco, kiam Jesuo Kristo fondis tiun novan religion, estis nur kelkcent homoj, kiuj apartenis al tiu komunumo. Eĉ cent jarojn post la fondo de tiu religio, la kristana eklezio estis oficiale neakceptita en la tiam mondo, kaj ĝi estis persekutita dum pli ol tricent jaroj. Sed dum la unua parto de la kvara jarcento la situacio multe ŝanĝiĝis. Tiam Granda Konstantino romia imperiestro deklaris, ke kristanismo estu oficiale akceptita kaj poste ĝi fariĝis oficiala ŝtatrelegio en la tuta Romia Imperio. Poste ĝi estis la plej granda religia organizo en la okcidenta mondo, kaj nuntempe jam 2,2 miliardoj da homoj, do triono de la homaro apartenas al la diversaj kristanaj eklezioj de la mondo. En la dudekunua jarcento jam preskaŭ la tuta homaro scias aŭ aŭdis ion pri la instruo de Jesuo Kristo.



Pekina universitata prezidanto kaj D-ro Gábor Márkus

La alia ekzemplo estas la budhismo. La instruon de Budho komence nur malmultaj homoj aŭskultis kaj sekvis, kaj nun – pli ol 2500 jaroj post la naskiĝo de Budho – la nombro de la budhista komunumo superas la kvincent milionojn. Eĉ pli karakteriza ekzemplo estas la sorto de la judoj. En la unua jarcento la juda popolo vivis en malproksima provinco de la Roma Imperio, kaj ribelis kontraŭ la romianoj. La ribelon la romiaj legioj kruele venkis, ili detruis Jerusalemon, kaj elpelis la loĝantaron. Same okazis ekde tiam dum multaj jarcentoj en aliaj kontinentoj kaj landoj kun la judoj, kiuj vivis en la diasporoj. La formiĝo de la historio ne estas antaŭvidebla, kaj tiel okazis, ke en la dudeka jarcento estiĝis la memstara juda nacia ŝtato, kaj la judoj finfine trovis sian hejmon.

La instruon de Budho komence nur malmultaj homoj aŭskultis kaj sekvis, kaj nun – pli ol 2500 jaroj post la naskiĝo de Budho – la nombro de la budhista komunumo superas la kvincent milionojn. Eĉ pli karakteriza ekzemplo estas la sorto de la judoj. En la unua jarcento la juda popolo vivis en malproksima provinco de la Roma Imperio, kaj ribelis kontraŭ la romianoj. La ribelon la romiaj legioj kruele venkis, ili detruis Jerusalemon, kaj elpelis la loĝantaron. Same okazis ekde tiam dum multaj jarcentoj en aliaj kontinentoj kaj landoj kun la judoj, kiuj vivis en la diasporoj. La formiĝo de la historio ne estas antaŭvidebla, kaj tiel okazis, ke en la dudeka jarcento estiĝis la memstara juda nacia ŝtato, kaj la judoj finfine trovis sian hejmon.

Do ankaŭ ni esperantistoj devas gardi la esperon, ke iam en la estonto la homaro komprenos, ke pro sia neŭtraleco, facileco kaj logika gramatiko la lingvo Esperanto povas esti taŭga komunikilo por fariĝi ĝenerale akceptita interlingvo en la tuta mondo. Tio estas nur malproksima celo, sed la lernado de la internacia lingvo jam ankaŭ en nia nuna vivo estas tre utila kaj fruktodona. La lernado de Esperanto estas dumviva okupo, sed estas grave kompreni ke la lernado signifas ne nur lingvolernadon. Per la lernado kaj uzado de Esperanto ni facile povas konstrui bonajn internaciajn rilatojn, kaj ni povas amikiĝi kun multegaj amikecaj homoj en la tuta mondo. Tiamaniere ni povas pli bone kompreni la mondon en kiu ni vivas, kaj farante tion ni povas nekredeble signife riĉigi kaj valorigi nian vivon.

Do ankaŭ ni esperantistoj devas gardi la esperon, ke iam en la estonto la homaro komprenos, ke pro sia neŭtraleco, facileco kaj logika gramatiko la lingvo Esperanto povas esti taŭga komunikilo por fariĝi ĝenerale akceptita interlingvo en la tuta mondo. Tio estas nur malproksima celo, sed la lernado de la internacia lingvo jam ankaŭ en nia nuna vivo estas tre utila kaj fruktodona. La lernado de Esperanto estas dumviva okupo, sed estas grave kompreni ke la lernado signifas ne nur lingvolernadon. Per la lernado kaj uzado de Esperanto ni facile povas konstrui bonajn internaciajn rilatojn, kaj ni povas amikiĝi kun multegaj amikecaj homoj en la tuta mondo. Tiamaniere ni povas pli bone kompreni la mondon en kiu ni vivas, kaj farante tion ni povas nekredeble signife riĉigi kaj valorigi nian vivon.

D-ro Gábor Márkus

El fervoja mondo

Aŭstrio: Okazos dutrakigo inter Aŭstrio kaj Slovenio *Graz – Maribor*

Slovena Ministerio de infrastrukturo kaj aŭstra Ministerio de trafiko, renovigoj kaj teknologio subskribis 20-an de oktobro 2016 interkonsenton pri modernigo kaj dutrakigo de fervoja linio *Graz – Maribor* en jaroj 2017 – 2021 en valoro 192 milionoj da eŭroj. Tiu ĉi projekto celas plialtigi kapaciton de 63 al 84 trajnoj en tago kaj redukti vojaĝtempon de 70 al 45 minutoj. La linio *Graz – Maribor* estas parto de historia ĉeflinio *Südbahn* el Vieno al Triesto, kiam post la dua mondmilito estis en la jaro 1956 la dua trako forigita pro malkresko de vartrafiko. Sur la aŭstra parto inter *Graz* kaj ŝtata landlimo estas nuntempe dutrakaj ĉirkaŭ 29 km el 49,5 km, dum la tuta slovena parto estas unutraka. La aŭstra linioparto estas elektrizita de sistemo 15 kV, 16 2/3 Hz, kaj tiu slovena 3 kV.

Aŭstrio: Pliaj investoj por fervojaj projektoj

Kadra programo de Aŭstraj Federaciaj Fervojoj *ÖBB* planas investi en jaroj 2017 – 2032 15,2 miliardojn da Eŭroj en projektojn de fervoja infrastrukturo. Federacia Ministerio de trafiko, renovigoj kaj teknologio transdonis la 12-an de oktobro 2016 dokumenton kun tiu ĉi programo kaj teksto por aprobo al Konsilantaro de ministroj. Monsumo 7,7 miliardoj da Eŭroj estas destinita por modernigo de fervojaj stacioj kaj vartrans-kargejoj, por plibonigo de retaranĝoj, kaj por malaltigo de bruonivelo.



ÖBB en Brenner-montpasejo

Por evoluigo de suda reto, precipe konstruado de montbaza tunelo *Brenner*, direktiĝu 6,5 miliardoj da Eŭroj. Investoj por trajnsekurigsistemoj atingos 1 miliardon da Eŭroj. Historio de vojgvida transporto en Aŭstra respubliko komenciĝis en fino de 15-a jarcento, kiam estis konstruita privata perkabla transportilo *ReiBzug*, kun celo priservi fortikaĵon Salcburgo. Multe pli konata estas ĉevaltira linio kunliganta *České Budějovice* kaj *Linz*, enservigita en la jaro 1832, prezentinta unuan publikan interurban tramvojon sur Eŭropa kontinento. Aŭstra kaj ĉeĥa fervojaj historioj estas kunligitaj. Linio inter urbo



Vartrajno proksime de Freistadt

Vieno kaj Bohemio, kiu kunligis Malsupran Aŭstrion tra Moravio, kaj Aŭstran Silezion kun Okcidenta Galicio (Malgrandpolio) en la jaro 1839 fariĝis unua vaportrakcia fervojo en ĉeĥaj landoj. Ekspuatis ĝin imperiestro-reĝa privilegiita Norda Fervojo de la Imperiestro Ferdinando, kiu en la jaro 1906 estis ŝtatigita, kaj ĝian administracion transprenis la Imperiestro-reĝaj ŝtataj fervojoj. Post disfalo de Aŭstria-Hungara Monarkio estis en la jaro 1923 fonditaj Aŭstraj Federaciaj Fervojoj (*ÖBB*, dum unuaj jaroj de la ekzisto kun nomo *BBÖ*). Krom periodo 1938 – 1945, kiam la fervojo

post anekso (perforta okupo de Aŭstrio fare de Germanio en jaro 1938) estis ekspluatata de Germana Regnofervojo *DR*. Plua portempa tempolimo estis la jaro 2004, kiam okazis reorganizo de *ÖBB* al *ÖBB Holding AG*. Kiel elstaran okazintaĵon ni povas taksi finkonstruon de nova Ĉefa stacio en Vieno en la jaro 2012. En Aŭstrio estas en ekspluatado 4966 km da fervojlinioj (kio prezentas 9752 km da trakoj, de kiuj 83% estas elektrizitaj). Sur la reto troviĝas 6335 pontoj kaj 248 tuneloj. Fervoja kurentoprovizado

estas 15 kV, 16 2/3 Hz. Al infrastrukturaj interesaĵoj apartenas ekzemple montara linio *Semmering*, kiu estas konsiderata kiel unua vera montara fervojo en la mondo. La fervoja linio 41,7 km longa estis enservigita en la jaro 1853, kaj ĝian konstruadon partoprenis 20000 laboristoj. Sur la linio troviĝas 14 tuneloj, 16 viaduktoj, 118 ŝtonaj kaj 11 feraj pontoj. Ekde la jaro 2012 sub montomasivo kaj sub la linio estas konstruata 27 km longa montbaza tunelo, kiu povus esti malfermita por trafiko en la jaro 2024. Ekde la jaro 2008 estas konstruata plia, kaj por trafiko trans Alpoj pli montbaza *Brenner*-a baza tunelo. Temas pri politike sentema afero – ŝosea trafiko en tiu ĉi regiono en lastaj 30 jaroj kreskis de 3 milionoj al 22 milionoj da tunoj en jaro. La tunelo post sia planata finkonstruo en la jaro 2026 kunligos aŭstran *Innsbruck* kun itala *Franzensfeste* kaj atingos longon 55 km.

Krom tiuj ŝtataj fervojoj *ÖBB* ekzistas en Aŭstrio kelkaj aliaj fervojaj entreprenoj kun propra infrastrukturo por publika trafiko, ekzemple *Graz Keflacher Bahn und Busbetrieb* (ĉirkaŭ 100 km da linioj), *Linzer Lokalbahn* (ekspluatado sur 59 km da linioj de diversaj kompanioj), *NOVOG – Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH* (ĉirkaŭ 329 km da linioj inkluzive de etŝpuraj), *Salzburger Lokalbahn* (ĉirkaŭ 37 km da linioj), aŭ *Stern & Hafferl Verkehrsgeesellschaft mbH* (ĉirkaŭ 143 km da linioj).

Ekde la jaro 2007, kiam fervoja vartrafiko en Eŭropa Unio estis plene liberaligita, en Aŭstrio establiĝis tuta vico da privataj trafikistoj, ekzemple *Cargo Service GmbH* (*CargoServ*), kiu estas trafikisto ne nur de trajnoj kun krudaj materialoj aŭ produktoj el feruzinoj en *Linz*, *LTE Logistik – und Transport GmbH*, kiu havas filiajn kompaniojn en tuta Eŭropo, *Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH*, *TX Logistik Austria GmbH* (precipe transportoj Germanio – Italio), aŭ *Wiener Lokalbahnen*. Lokomotivojn de ĉiuj tiuj ĉi trafikistoj eblas renkonti ekzemple ankaŭ sur trakoj de ĉeĥa *SŽDC* aŭ slovakaj *ŽSR*. *ÖBB Holding AG* post reorganizo dividas sin en tri bazajn akciajn kompaniojn (pasaĝertrafiko, vartrafiko kaj infrastrukturo). Vartrafiko estas reprezentata de *Rail Cargo Austria*, al kiu apartenas tuta vico da filiaj kompanioj (loĝistiko, trafiko, teknika servo, translimaj subjektoj en Ĉeĥa respubliko, Hungario kaj aliaj ŝtatoj). Ofte ni povas renkonti markon *Rail Cargo Group (RCG)*. En tuta *ÖBB Holding AG* laboras ĉirkaŭ 40000 dungitoj. En *RCG*, kiu ekspluatas fervojan vartrafikon krom alia ankaŭ en Ĉeĥa respubliko, estas dungitaj 8260 laboristoj. Registritaj estas 21445 varvagonoj, kaj en la jaro 2015 estis transportitaj 111,1 milionoj da vartunoj. Aŭstrio estas al fervoja trafiko tre favora – en la jaro 2014 atingis ĝia kvociento de trafiksystema distribuo laŭvide de transportitaj tunokilometroj 29,3%. Oni vicigas tiun ĉi Eŭropan landon alten super eŭropa averaĝo (17,5%).

Aŭstrio – Italio: Aŭstrio protestas kontraŭ itala planata enkonduko de fervoja vojoimposto

Itala ekspluatanto de fervoja infrastrukturo *Rete Ferroviaria Italiana (RFI)* planas ekde jaro 2018 grave plialtigi vojoimposton por uzo de itala fervoja infrastrukturo. Temus pri altigo en pasaĝertrafiko je 66%, kaj en vartrafiko je 46%. Kontraŭ tio deziras per ĉiuj paŝoj, juraj kaj diplomatiaj, protesti Aŭstrio, kiam Aŭstraj Federaciaj Fervojoj (*ÖBB*) jam preparis proteston. Planata plialtigo estas en Eŭropo taksata drasta paŝo, servonta al fermo de itala fervoja trafika foiro kontraŭ Eŭropa Unio, kiu klopodas ĝian liberaligon kaj malfermon. Per aranĝo estus regreso de trajnoj en pasaĝera kaj vara trafikoj transirantaj landlimojn, ĉar tiu ĉi plialtigo malfaciligos ilin, ne enlandajn trajnojn. Por Aŭstrio tio ne estas akceptebla, ankaŭ el vidpunkto de konstruado de la nova baza tunelo *Brenner*, kiu estas konstruata kun perspektivo transigi plian varon de ŝoseo al fervojo.

Laŭ diversaj fontoj preparis: **Jindřich Tomášek**,
reviziis: **Heinz Hoffmann**

LA 48-a LANDA FERVOJISTA ESPERANTO-RENKONTIĜO

Inter la 30-a de junio kaj 2-a de julio 2017 okazis la 48-a Landa Amika Esperanto-Renkontiĝo de la hungaraj fervojistaj esperantistoj en la urbo Nyíregyháza. La renkontiĝon eminente organizis la „Verda Stelo” Esperanto-Societo en Nyíregyháza. Partoprenis 45 personoj, kiuj venis el urboj Tata, Kiskunhalas, Kelebia, Miskolc, Győr kaj Budapest. Por la ĉijara renkontiĝo donis lokon la belega urboparto de Nyíregyháza, kiu nomiĝas Sóstófürdő.



La enirejo de la "Kisvakond infantendaro"

diras, ke Nyírség estas sablolo – pro kio multaj ventmovantaj sablosulkoj kreigis, kion mildigas la arbaroj kaj la kultivataj agrokulturaj terenoj. Tamen dum la jarcentoj elformigis sablomontetaj vicoj, kiel videblas ekzemple en Nyíregyháza-Sóstó. En la suda parto de la regiono etendiĝas marĉoj kaj sodaj teroj. Multaj lagetoj troveblas en la regiono, kaj ankaŭ kelkaj riveroj – kiel la Tisza, Kraszna, Szamos, Túr – kolorigas la pejzaĝon. Riĉa flaŭro kaj faŭno pompas tie. Fine mi devas mencii la fruktokulturon, en kies kadro la pomkultivado estas la plej grava. Tiu teritorio havas la plej faman pomspecon „jonathan”. Krome oni produktas abrikoton, frambon, fragon, ĉerizon kaj vinberon. En Nyírség troveblas multaj kulturaj restaĵoj, famaj palacoj, preĝejoj kaj aliaj artobjektoj. Kelkajn el ili ni povis viziti dum la tuttaga ekskurso.

Kelkaj frazoj pri **Nyíregyháza**: La fama naskito de la urbo Mihály Váczi karakterizas la urbon tiel: „Ĝi ne estas historia urbo, ne incitetas al ĝi bataloj, packontraktoj, ĝi havas nur malmultajn historiajn memorigaĵojn kaj malnovajn artobjektojn, sed ties beleco, etoso ravas la vizitantojn.” Laŭ la arkeologiaj esploradoj jam en la X-a jarcento estis loĝata tiu teritorio de urbo. En la jaro 1605 István Bocskai farigis ĝin „Hajduka urbo”. Dum la jarcentoj la familioj Báthori, Rákóczi, Károlyi, Dessewffy posedis la urbon. La veraj ŝanĝoj okazis en la XVIII-a jarcento, ĉar en 1753 alvenis tiuj slovakaj koloniuloj, kiuj vivis ĉirkaŭ la urbo en „arbustofarmoj”. Tiuj estas la t.n. „tirpák”-oj. En la XIX-a jarcento daŭris la evoluado de la urbo, ĉefe pro la eterne elaĉeto el la bienula juro en 1824. Poste ĝi ricevis urban rangon.

Nyíregyháza nuntempe havas 120 mil loĝantojn, kaj estas vigla, intimefakta kaj bela urbo. Multaj preĝejoj troveblas en ĝi, kiel la romkatolika preĝejo en la placo Kossuth, la grekkatolika preĝejo en la strato Bethlen, la luterana preĝejo en la placo Luther, la sinagogo en la strato Síp. Inter la publikaj konstruaĵoj estas la plej fama la urbodomo en

la placo Kossuth, la prefektejo en la placo „Hősök”, la Jóna András muzeo en la placo Benczúr, la departementa biblioteko kaj kultura centro, eĉ la urba galerio en la

placo Szabadság ktp. En la urbo troveblas multaj statuoj, monumentoj, memortabuloj eĉ memorkolonoj. Multaj larĝaj stratoj faciligas la trafikon, bele flegitaj parkoj kolorigas la urbon. En Nyíregyháza naskiĝis Gyula Benczúr fama pentristo kaj Gyula Krúdy verkisto.



La folklorgrupo "Bokortanyák"

povas baniĝi, boati, fiŝkapti. En la urboparto estas pli ol 370 hektarojn da *parkbaro* kun bonstataj promenadvojoj, arbara gimnastika vojo, ludplaco k.a. Fama estas la *zoologia ĝardeno*, en kiu troveblas la plej granda provinca bestkolekto en kverkarbaro sur 30 hektaroj. La bestoj vivas en natura medio grupigante laŭ la kontinentoj. Nuntempe pli ol 320 diversspecaj bestoj troveblas tie, entute 3200 ekzempleroj. La plej granda regiona *subĉiela muzeo* de Hungario estiĝis en Sóstófürdő en 1979. En tiu muzeo oni prezentas orient-hungarlandan vilaĝon el la XIX-a jarcento. Multaj programoj, prezentadoj de la malnovaj metioj kaj aliaj interesaj ekspozicioj okazas en tiu muzeo. Inter la ceteraj vidindaĵoj mi mencias la *akvoturon*, kiu estas industria historia monumento, la soci-etan centron „*Krúdy Vigadó*”, la hotelon „*Svájci lak*” ktp. En ĉi tiu urboparto estas la „*Kisvakond infantendaro*” kie okazis la Landa Fervojista Esperanto-Renkontiĝo. La partoprenantoj loĝis en malgrandaj lignodomoj, kaj en la centra domo okazis la programoj kaj la manĝadoj.

La urboparto **Sóstófürdő** situas 6 km-ojn de la urbocentro Nyíregyháza, kie troveblas kelkaj menciindaj vidindaĵoj. La plej grava estas la *bankomplekso*, kiu certigas la preventan medicinon kaj sankonservadon. En tiu bankomplekso estas trovebla travivaĵbanejo kun multaj deglitezoj, masaĝoj, saŭnoj, diversaj basenoj, eĉ aparte por la infanoj. La akvo havas kloridon kaj natrion. La kuracefiko de tiu kuracakvo estas ĉefe por la reumaj, ginekologiaj kaj kataraj malsanoj. La alia vidindaĵo estas la *sodakva lago*, en kiu oni



Antaŭ la preĝejo de Máriapócs

La partoprenantoj de la **Landa Fervojista Esperanto-Renkontiĝo** alvenis vendrede tagmeze, kiujn salutis la organizantoj en la stacidomo. De tie malgranda buso kunportis nin al Sóstófürdő. Post la tagmanĝo la partoprenantoj komune promenadis ĉirkaŭ la granda lago, kaj helpe de la klarigo de Győző Gaál ni ekkonis la plej interesajn vidindaĵojn. Poste sekvis *kultura spektaklo* fare de la folklorgrupo „Bokortanyák”, kiu

dancis folklorajn dancojn, eĉ kantis popolkantojn. Post la programo okazis *balo*. Multaj ĉeestantoj dancis kaj ĝuis la gajan etoson.

Sabate post la matenmanĝo okazis la tuttaga ekskurso per speciala aŭtobuso. Ni vizitis unue la *Kastelon de Vay*. Tiu bele renovigita kastelo konstruiĝis en la XVI-a jarcento en renesanca stilo, kie funkcias muzeo kun malnovaj meblaroj el la periodo de Rákóczi. La muzeo prezentas ankaŭ la historion de la familio Vay, kaj kelkajn eventojn de la liberecbatalo de Rákóczi. En la ĝardeno estas tombo-memoro de Ádám Vay, kaj multaj statuoj pri famaj herooj de la liberecbatalo.



István Nemere dediĉas siajn librojn

Poste ni veturis al urbo *Nyírbátor*. La vojaĝo longe daŭris, ĉar dumvoje okazis surstrata akcidento, kaj ni devis fari ĉirkaŭvojon dum pli ol unu horo. Nyírbátor havas grandan rolon en la ekonomia kaj kultura vivo de la departemento. Multaj altvaloraj konstruaĵoj troveblas tie, kiel la Kalvinana preĝejo kun fama ligna sonorilejo, Fortikaĵ-kastelo Báthori, Minorita preĝejo, Minorita monaĥejo kun muzeo Báthori. Ni vizitis la

Minoritan preĝejon, kie estas mirindaj barokaj lignoaltaroj kun

pentritaj skulptitaj figuroj. La plej famkonata estas la t.n. „Krucsay altaro”, kiu pretiĝis en 1737. Post la vizito ni komune tagmanĝis en ĉarma restoracio.

Post la tagmanĝo ni pluveturis al la konata *pilgrimejo Máriapócs*. En la grekkatolika preĝejo troveblas la Madono-bildo sur kiu la okuloj de Maria en 1696 komencis larmi. Pri mirakloj, resaniĝoj, preĝoj por aŭskultoj, liberiĝoj, konsoloj parolas la katenoj, lambastonoj, dankemaj tabuloj. En la preĝejo ankoraŭ troveblas impona ikonostazo kaj aliaj malgrandaj altaroj, multaj bildoj kaj vitraloj. En 1948 papo Pius la XII-a donacis eklezian rangon „Bazilica minor” al la gracopreĝejo.

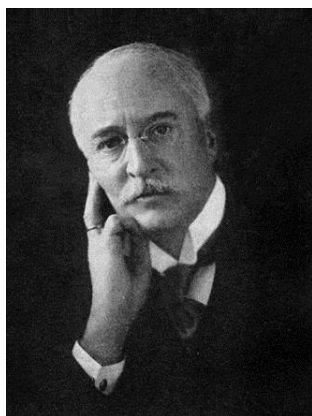
La lasta ekskurscelo estis vilaĝo *Érpatak*, kie ni vizitis la „*Zsindelyes brandfarejon*”. Unue ni ricevis informon pri la tradicia, kaj komputilizita brandfarado. Post la vizito ni iris al la „gustumdomo”, kie ni povis gustumi kvinspecajn brandojn, kaj manĝi kolbason kaj fromaĝon. Poste ni reveturis al la infantendaro, kie atendis nin bongusta vespermanĝo, kaj ni povis manĝi nur malmultan.

Vespere vizitis nin la verkisto *István Nemere* kun sia edzino, kaj li donis detalajn respondojn al niaj demandoj rilate al liaj verkistaj aktivecoj. Poste preskaŭ ĉiuj partoprenantoj aĉetis diversajn librojn de István Nemere.

Dimanĉe post la matenmanĝo mi faris *prelegon* pri la fervojista Esperanto-movado en la kadro de IFEF, pri la lasta IFEF-kongreso, okazinta en franca urbo Colmar, kaj pri la nuna situacio en la hungara fervojista movado. Mi ege ĝojas, ke multaj partoprenantoj ĉeestis en la prelego. Ĝis la tagmanĝo ni promenadis sur la bordo de la lago, eĉ ni vizitis la malgrandan insulon en la lago. Ĉar la vetero estis varma, ni devis trinki bieron, kaj poste ni abunde tagmanĝis. La organizantoj denove certigis al ni buseton, kiu kunportis nin al la stacidomo por hejmveturiri. La ĉeestantoj konstatis, ke tiu renkontiĝo bone sukcesis, al kiu kontribuis la lokaj organizantoj, ĉefe Sereghyné Enikő Zengő, Miklós Zuberecz kaj Győző Gaál. En la nomo de la partoprenantoj kaj nia asocio mi dankas al ĉiuj membroj de la „Verda Stelo” Esperanto-Societo la entuziasman agadon, prizorgon, kaj la profesinivelan organizan laboron.

István Gulyás

ANTAŬ 125 JAROJ INVENTIS RUDOLF DIESEL LA DIZELMOTORON



Rudolf Diesel germana inĝeniero pri mekaniko la 28-an de februaro 1892 petskribis sian patenton por la interna-brula motoro. Pro la pli malalta specifa energio-konsumo de la dizelmotoro ĝi iĝis grava konkurencanto de la benzin-uzina Otto-motoro, kaj ankaŭ nuntempe estas energiofonto de multaj publikvojaj, akvo- kaj fervojaj veturiloj, eĉ agrikulturaj maŝinoj. Rudolf Diesel naskiĝis en Parizo, sed li estis bavardevena, kiu lernis en la Munkena Teknika Ĉeflernejo, kaj ricevis „Summa cum laude” diplomon. Li estis ankaŭ lingvo-sciencisto, kaj dum la ĉeflernejaj jaroj li instruis anglan kaj francan lingvojn. Li konatiĝis kun la lingvo Esperanto, kaj priskribis sian opinion pri ĝi: *„De multaj jaroj mi mem interesiĝas pri Esperanto. Tiu ĉi internacia helplingvo plenumas bazajn kondiĉojn, por ke akceptu ĝin plej multaj popoloj, kaj ke ĝi plue ekzistadu en natura ligo kun la ĉefaj gvidantaj lingvoj en la genia simpleco kaj logiko de sia strukturo. Ĉi tiun lingvon mi pritraktas el vidpunkto de inĝeniero, kies klopodo estas direktita al ŝparo de energio. La celo de Esperanto estas ŝpari tempon, energion, laboron, monon, kaj plirapidigi, plisimpligi la internaciajn rilatojn. De tiu vidpunkto estas malfacile kompreni kontraŭstarojn, kiaj ankoraŭ aperas kontraŭ enkonduko de la afero tiel utila por la homaro. Mi opinias enkondukon de Esperanto kiel necesegan bezonon por la paco kaj kulturo”.*

Post la akiro de la diplomo li komencis labori en Parizo ĉe la entreprenisto Carl von Linde, kiu estis lia profesoro en la ĉeflernejo kaj investisto de la fridmaŝino. Diesel iĝis la ĉefo de la fabriko de fridmaŝino kaj ankaŭ la planinstituto. Li multe pensadis pri la materia-malŝparo de la tradicia varmoenergia centralo, pro tio li komencis eksperimenti kun amonia-materiala motoro. Intertempe li reloĝiĝis al Germanio, kaj en 1892 li pretigis novan motoron kun interna brulado. Pro tiu malalta specifa energikonsumo, la nova motoro estis konkurenco de la Otto-motoro. Laŭ tiu inventaĵo ne densigas ekspluatmiksaĵon (benzin materialo kaj aero), sed nur aeron al granda premo. Poste la elŝpruciĝita gasoleo eksplodas sen fuzeo per memekbrulado kaj movas la laborcilindron. La patentan permeson li ricevis la 23-an de februaro 1893. En 1897 li prezentis la unuan funkciantan modelon en la Munkena Teknika Ĉeflernejo. Tio estis la unua 5 ĉevalpovaj kvartakta dizelmotoro, kies pluevoluigo en la komenco de la dudeka jarcento grave elanis. Li baldaŭ iĝis riĉulo, sed rapide perdis sian monon, ĉar li malbone mastrumadis. Li ne patentigis la elementan procedon, kaj vendis plurajn patentojn. Oftaj kvereloj pri patentoj, akraj atakoj kun aliaj inĝenieroj kaj financaj malfacilaĵoj pro misinvestoj fine ruinigis lian sanon.

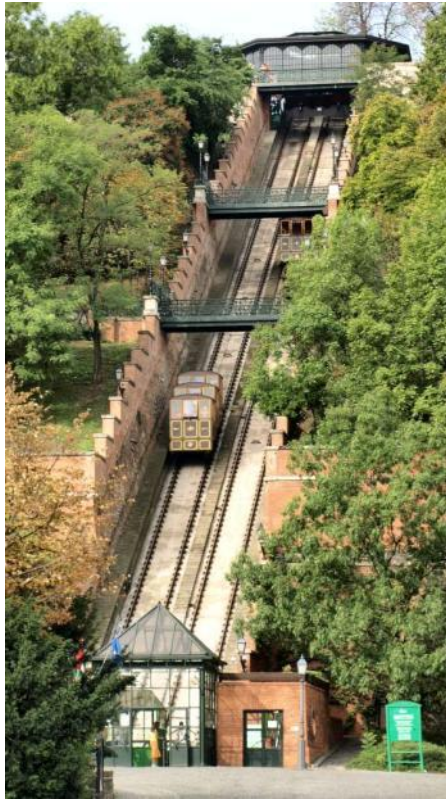
Bedaŭrinde Rudolf Diesel la 30-an de septembro 1919 nokte sen postsignoj malaperis, kiam li ŝipradis sur la „Dresden” poŝtŝipo tra la „La Manche” kanalo al Anglio. La kadavro neniam troviĝis. Laŭ la oficiala versio li sin mortigis pro la streĉa laboro, kaj la gravaj financaj malfacilaĵoj. Laŭ la hipotezo de la komploto mortigis lin la germana sekreta servo, aŭ la riĉaj oleo-entreprenoj por ke li ne povu pluevoluigi sian investaĵon. La apliko de la movig-mekanismo en la aŭtomobilo okazis post dek jaroj de la morto de Diesel. La firmao „Peugeot” estis la pioniro, sed la unuan serian produktadon de dizelmotora aŭtomobilo pretigis la firmao „Daimler-Benz en 1936.

(Fonto: Vikipedio)

István Gulyás

BUDAVÁRI SIKLÓ

Antaŭ 147 jaroj – la 2-an de marto 1870 – komencis sian funkciadon la „Budavári Sikló”, antaŭa nomo „Budai Hegypálya”. Lian konstruaĵon unuafoje grafo Ödön Széchenyi



lanĉis, post kiam li pririgardis en la franca urbo Lyono la tiean kablofervojon. En Budapeŝto la grafo havis malfermitajn orelojn rilate al tiu afero inter la kompetentuloj, kaj baldaŭ komenciĝis la planada laboro. La planojn pretigis Ödön Juraszek. Laŭ tio la kinetana energio movis vapormaŝino, kiu estis metita en la suba stacio. La vagonoj pendis pere de funiklo sur la turnoplato en la supera stacio. La longo de la fervojlinio estas 95 metroj, kaj la dekliveco en descenda direkto estas 30°. La nivela diferenco inter la suba kaj la supera stacioj estas 50 metroj. La ŝpuro estas 1435 mm. La suba stacio troveblas sur la placo Clark Ádám ĉe la pontkapo de la Széchenyi-ĉenponto, la supera stacio estas sur la placo Szent György apud la palaco de la respublikestro.

La teknikajn solvojn admiris tiutempe la fakuloj, kaj tiu mekanismo funkciis dum 74 jaroj fideinde. Devas menciigi, ke tiu kablofervojo estas la dua tiuspeca mekanismo en Eŭropo. Dum la dua mondmilito okazis bombatado, kiam la maŝinejo en la suba stacio grave difektiĝis, eĉ la supera stacio ankaŭ detruiniĝis.

La rekonstruan laboron de la „Budavári Sikló” oni devis atendi pli ol kvar jardekojn.

La kablofervojo denove povis trafiki ekde 4-an de junio 1986. La vagonoj pretiĝis laŭ la originaj modeloj, kaj unu vagonaro – tri vagonoj – povas enteni 24 pasaĝerojn. Ankaŭ la teknikaj solvoj de la stacioj kaj la kruta fervojlinio restis la originalaj. La pasaĝertrafiko atingas la po unu milionon jare. Mi rimarkas, ke la plej granda trafiko okazis en 1873, kiam la nombro de la pasaĝeroj superis la 1,5 milionojn. La funkcio de la „Budavári Sikló” ŝanĝiĝis, ĉar en la deknaŭa jarcento uzis la vagonaron oficistoj de la registaraj oficoj, nuntempe ekskluzive turistoj vojaĝas per tiu.

Mi jam multfoje vojaĝis per tiu kablofervojo, kaj mi ĉiam povas admiri la belegan panoramon el la vagonoj: la ĉenponto Széchenyi kun vigla trafiko, la rivero Danubo kun multaj ŝipoj, la imponaj palacoj ĉe la riverbordo, la trafikcirklo sur la placo Clark Ádám, la Parlamentejo kaj mem la panoramo de Budapeŝto. Bedaŭrinde la veturdaŭro estas tro mallonge, sed kompensas tion la panoramo el la supra stacio de la kablofervojo.



István Gulyás



La ĉefplaco de la franca urbo Obernai



**La 70-a kongreso de IFEF okazos de la 19-a ĝis la 25-a de majo 2018 en la pola urbo Vroclavo
Informojn kaj aliĝilojn oni povas ricevi de la
Hungara Fervoja Esperanto-Asocio**