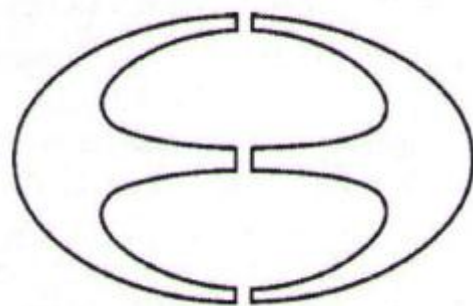


# HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



Estraranoj de IFEF dum la plenkunsido de la 70-a IFEF- kongreso

3  
----- 62-a jarkolekto  
2018



# 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 Budapest

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 Budapest

Felelős vezető: Balla László

ISSN 0230-323x

## ENHAVTABELO:

42. I. Gulyás: Pri la stiloj
43. I. Gulyás: 70-a IFEF- kongreso
49. L. Gabalda: La 70-a IFK per aliaj okuloj
50. I. Gulyás: Anekdotoj
51. I. Gulyás: Antaŭ 100 jaroj mortis L. Tolnay
53. I. Gulyás: Portugalio
56. J. Tomíšek: El fervoja mondo
58. HFEA: Nekrologo (Sereghyné Enikő Zengő)
59. L. Gabalda: La Kuba Fervojo

## PRI LA STILOJ

Mi multe pensadas pri la stilo de la skribadoj, kaj ties enhavoj. Ĉu ni skribas la okazintaĵojn racie kaj hele? Mi tralegis multajn antaŭajn artikolojn en nia faka revuo HFM, kaj en la revuo Internacia Fervojisto, kaj konstatis, ke ĉiu aŭtoro havis aliajn stilojn por esprimi siajn opiniojn. Ekzemple J.P. ĉiam skribis iomete komplike, do siajn pensojn li skribis tro detale sed ege precize. Tute alian stilon havas L.G. kiu mallonge konceptas, sed tamen mencias ĉiun temon, kaj pere de la skribado de ŝi ni povas ricevi ĉirkaŭtenajn bildojn pri la temoj. Ŝi povas kapti la esencon de la temoj. Tiu stilo ege plaĉas al mi. La alian stilon reprezentas G.B. Multajn malpli uzatajn vortojn kaj esprimojn uzas li en la artikoloj, kaj pro tio mi devas multe uzi la vortaron. Tio estas bona afero, ĉar pere de tiu stilo mi lernas novajn vortojn al mia lingvoscio. Mi studis la skribadojn de la komitatanoj de UEA pere de la retpaĝoj, kaj mi konstatis ke ili multfoje forlasas la predikatojn en la frazoj, kaj ne uzas precize la prepoziciojn, eĉ konstante kreas “novajn” vortojn kaj esprimojn. Tamen se mi legas iliajn tekstojn, mi povas kompreni ĉion. Do laŭ mia opinio, ĉiam gravas la racieco, kaj la klopodo hele skribi kaj paroli en Esperanto, por ke ĉiuj esperantistoj en ĉiuj landoj de la mondo ĉiam komprenu saman, kion la aŭtoro de la skribado aŭ parolado volas skribi aŭ diri. Mi proponas forlasi la hungarismojn, germanismojn kaj aliajn “ismojn” en nia praktiko de la lingvo Esperanto. Mi scias, ke tiu temo meritis pli longan kaj detalan analizon, sed mi nur ŝatus atentigi pri miaj spertoj en la kadro de la redaktora laboro. La diversaj stiloj permeseblaj, sed la enhavo ĉiam estu hela kaj racia.

István Gulyás

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

## 70-A IFEF-KONGRESO

La polaj fervojistaj esperantistoj – helpe de la lokaj esperantistoj – organizis la 70-a IFEF-kongreson en la belega pola urbo Vroclavo. Tiu kongreso estis jam la tria en la historio de la IFEF-kongresoj, kiun la polaj fervojistaj esperantistoj organizis. La unua estis la 39-a IFK okazinta en Katowice en 1987, la dua estis la 60-a IFK, okazinta en Poznan en 2008. La nuna kongreso okazis inter la 19-a kaj 25-a de majo 2018. Entute 124 kongresanoj el 19 landoj aliĝis al ĉi tiu kongreso.

### Pri la lando

Mi jam skribis en nia faka revuo Hungara Fervojista Mondo, ke Pollando estas ŝatata



*La ĉefa stacidomo de Vroclavo*

lando por mi. Tiu konstato nun en Vroclavo fortiĝis, ĉar dum multaj vizitoj en la lando mi spertis, ke ĝi kontinue evoluas, la vivovolo fortiĝas, la ekonomio kreskas, la homoj estas amikemaj kaj helpopretaj, la tradicioj inter Pollando kaj Hungario firmiĝas, la urboj kaj provincoj beliĝas kaj disvolviĝas, kaj kompreneble en ĉi tiu lando naskiĝis, vivis kaj laboris L. L. Zamenhof la kreinto de nia ŝatata Esperanto.

Pollandon fondis Mieszko la Unua, kiu regis inter la jaroj 960-992. Li akceptis

la kristanisman en 966. La miljara historio de Pollando estas varia kaj malgaja. Unu la alian sekvis la diversaj epokoj, ĉefe feŭdalaj, militaj, eksteraj kaj internaj kolizioj. En la serio de la historio de Pollando kvarfoje okazis divido de la lando. La unua estis en 1772, la lasta en 1813. Fine en 1919-aj packontraktoj helpis efektiviĝi la sendepandan Pollandon kaj la difinitivan landlimon. Poste sekvis evoluo de la agrikulturo kaj industrio. La dua mondmilito interrompis la evoluon, kaj kaŭzis grandajn damaĝojn, ĉar detruigis 38 %-a de la nacia havaĵo, kaj mortis pli ol 6 milionoj da homoj. Poste sekvis la socialisma periodo, kiam komencis iomete la evoluo, sed la hodiaŭa periodo kunportis la veran kaj rapidan evoluon. Pollando nun jam estas prospera, multkolora kaj libera lando, kaj ĝi estas membro de la Eŭropa Unio.

Pollando havas 38 milionojn da loĝantoj, kaj la teritorio de la lando estas 313 mil km<sup>2</sup>. La ĉefurbo de Pollando estas Varsovio kun 1,7 milionoj da loĝantoj. La plej gravaj urboj de la lando estas Lodzo, Vroclavo, Katowice, Szczecin, Krakovo, Bydgoszcz, Gdansko, Lublino kaj Bialistoko. Administre Pollando estas dividita en 16 provincojn.



*La vidaĵo de la belega urbo Vroclavo*

### Pri la kongresurbo

Vroclavo situas apud la Sudeta Montaro, meze de Silezia Malaltaĵo, ĉe la rivero Odro en Sudokcidenta Pollando. Ĝi havas pr. 650 mil loĝantojn, riĉan historion kaj ĉarman aspekton. Ĝi estis fondita en la jaro 900. En 1000 la germana reganto Otto la Tria kaj

la pola Princo Boleslavo la Unua kun delegitoj de la Papo Silvestro la Dua establis la unuan vroclavan episkopejon. Ekde tiu dato Vroclavo eniris la polan kaj eŭropan historion.



*La enireja fasado de la urbodomo*

Vroclavo situas ĉe la malnova kaj nova Odro-branĉo, kaj ĉe la flankaj branĉoj de Odro. La urbon tranĉas multaj alfluejoj de la rivero kaj kanaloj. Ĝi estas eksterordinara urbo de 12 insuloj kaj 112 pontoj.

Vroclavo estas grava centro de scienco kaj kulturo. Tie funkcias 13 superaj lernejoj inkluzive de universitato kaj politekniko, multaj institutoj kaj laborejoj de la Pola Sciencakademio. La urbo havas multajn teatrojn, operejon, muzikan teatron filharmonion, multajn diversajn muzeojn, galeriojn kaj klubojn.

En Vroclavo troveblas multaj verdaj terenoj, kiuj superas la 3600 hektarojn. En tiuj terenoj multaj parkoj ornamas la urbon. La plej bela estas la Botanika Ĝardeno, kiu estis fondita en la komenco de la 19-a jarcento, kaj kreskas pli ol 370 specoj de arboj kaj arbustoj. Multaj belaj florbedoj, kuracherboj, azaleoj kaj rododendroj floras tie. Ĝi famas ankaŭ pro oranĝerio, alpinario

kaj kaktejo. La plej bela kaj originala objekto de Vroclavo estas la Japana Ĝardeno, kiu estis renovigita en 1997. La Vroclava Bestĝardeno estis fondita en 1865, kaj nombras pli ol 5500 bestojn.

La plej malnova parto de Vroclavo estas la Insulo Tumski, kie en la jaro 1000 oni konstruis la unuan katedralon de Sankta Johano la Baptisto. Poste estiĝis vicon da sakralaj objektoj, kaj ĝi iĝis la centro de ekleziaj aŭtoritatoj. En la 16-a jarcento oni superŝutis malnovan fluejon de Odro, tial la Insulo Tumski ĉesis ekzisti kiel insulo, sed la nomo restis. Nuntempe la Insulo Tumski estas turisma allogaĵo kaj ŝatata promenloko.

La alia fama parto de Vroclavo estas la urboplaco, kiu situas sur 3,6 hektaroj, kaj konservis sian spacosistemon de la dua duono de 13-a jarcento. Ĝi apartenas al unu el la plej grandaj en Eŭropo. Ĉirkaŭ la urboplaco staras sesdek brikodomoj en renesanca, baroka kaj klasika stiloj. En la mezo de la placo staras la grandioza gotika-renesanca urbodomo el la 14-a-16-a jarcento. Tio estas perlo de sekulara arĥitekturo kun belega internaĵo. Sed iomete malbonigas la belecon de la urbodomo la multaj vendobudoj antaŭ la enireja fasado.



*La Solena Inaŭguro en la Universitato*

La tria grava parto de Vroclavo estas la Vroclava Ĉefa Stacidomo „Wrocław Główny” kaj antaŭe la granda esplanado. Tiu stacidomo estas unu el la plej grandaj kaj belaj stacidomoj en Pollando, kiu situas je distanco de 15-minuta piedirado al la centro de la malnovurba kvartalo. El la stacidomo kondukas fervojaj linioj en ĉiuj direktoj. Ĉiujare la stacidomo servas pli ol du milionojn da pasaĝeroj. La nunan stacidomon oni konstruis

en 1857, poste la reconstruo de tiu okazis en 1904, kaj fine en la jaro 2009 oni decidis revivigi la stacidomon kune kun ĝia ĉirkaŭaĵo per nova arkitektura urba koncepto. La nuna stacidomo estis malfermita post la renovigo la 1-an de junio 2012. Mi mencias, ke en la nova stacidomo funkcias kulturdomo por fervojistoj, en ĝi „La Sesia Salono”, kie okazis kelkaj programeroj de la 70-a IFK. Ankaŭ estas interesa novaĵo, ke antaŭ unu jaro en la stacidomo estis malfermita nova biblioteko, kiu estas filio de la Urba Publika Biblioteko en Vroclavo. Tiu biblioteko havas 20 mil volumojn pri tradiciaj libroj, revuoj, tabloludoj, filmoj kaj japanaj komiksoj. Estas interesa vidindaĵo en Vroclavo, kie ekzistas unika fenomeno, nome 20-30 centimetrojn altaj koboldoj. En la lastaj jaroj ili havas pli da interesojn ol la mezepokaj memoraĵoj en la urbo. La unua koboldo aperis en jaro 2001, kiun oni nomis „Patro Koboldo”, kaj estis starigita kiel monumento de la grava kontraŭ-komunisma movado „Oranĝa alternativo”. La koboldoj estis unu el ĝiaj simboloj krom la oranĝa koloro. La sekva koboldo ekestis en 2003. Poste ĉiujare venis lavango de novaj etuloj. Nuntempe oni povas trovi ĉ. 345 koboldojn dise en la urbo. Ĉiujare en septembro okazas festivalo de koboldoj.



*B. Ehrlich, S. MacGill, G. Brandenburg post la Inaŭguro*

La kongresejo por la 70-a IFEF-kongreso estis la hotelo „Piaŝt”, kiu troveblas vid al vide al la stacidomo, kaj kie multaj kongresanoj loĝis dum la kongresa semajno. Tiu hotelo estis bone epikita kaj komforta por loĝi kaj kongresi tie.

## **Pri la kongreso**

**Sabate** vespere alvenis la hungara grupo (3 personoj) al Vroclavo, kaj post la okupado de la hotelĉambroj ni partoprenis en la unua programero de la kongreso la *Interkonan Vesperon*. La ĉeestantoj salutis unu la alian, kaj babiladis pri la okazintaj eventoj de la pasinta IFK. Samtempe estis interesa prelego pri la regiono de Vroclavo.



*La Hotelo Piaŝt la kongresejo*

**Dimanĉe** okazis la *Solena Inaŭguro* en la salono de la „Oratorium Marianum” de la Vroclava Universitato. Ĉeestis pli ol cent kongresanoj. Sur la podio sidiĝis la estraranoj de IFEF, la vicprezidanto de UEA, la rektoro de la universitato, delegitoj de la fervojo kaj la urbo. La plej interesajn salutvortojn

esperantlingve diris la rektoro de la universitato, kiu rikoltis grandan aplaŭdon. Li ludis al ni per malnova, pli precize tricentjara bonstata orgenon belegan muzikon. La reprezentantoj de la landaj asocioj salutis la kongreson, inter ili s-ro István Sutka transdonis al la kongreso la bondezirojn de la hungaraj fervojistaj esperantistoj.

Poste sekvis la festparolo de la prezidantino de IFEF. Rodica Todor en sia parolado dankis la organizan laboron al la LKK-anoj kaj helpantoj. Ŝi akcentis la gravecon de la



*La ĉina kolego fakprelegas*

IFEF-kongresoj kaj la agadojn de la fervojistaj esperantistoj. Ŝi transdonis IFEF-diplomon al la LKK-anoj, kaj la plej altan distingon „Honora Membro de IFEF” al s-ro Ladislav Kovar. Mi denove gratulas al li en la nomo de la hungaraj fervojistaj esperantistoj kaj ankaŭ en mia propra nomo.

Post la inaŭguro okazis *Komuna fotado* antaŭ la universitato ĉe skulptaĵo.

Vespere en la scenejo de „Import” okazis la *Nacia Vespere*. En la kadro

de tiu programo tri ensembloj amuzis nin. La unua estis la ensemblo

„DeMoLo”, kiu estis fondita en 2015, kaj ĝia repertuaro enhavas kantojn el la 60-aj jaroj, karolojn kaj kantajn poeziojn, eĉ pere de la repertuaro ĝi plivastigas la apudlimajn patriotajn kaj popolajn kantojn. La dua ensemblo estis „Legnica”, kiu estis fondita en 1975. Ekde 1990 la ensemblon prizorgas la Ŝtata Pola Fervojo, kaj ekde 1994 ĝi estas la ensemblo de la urbo Legnica. Nuntempe la ensemblo konsistas el 80 personoj. La ensemblo prezentis folklorajn kantojn, multajn tempestajn dancojn, kiujn la spektantaro dankis per longaj kaj tondraj aplaŭdoj. Ne estis surprizo, kiam la kongresaj partoprenantoj aŭdis, ke tiu ensemblo en la pasintaj jaroj havis pli ol 1000 koncertojn en folkloraj festivaloj de diversaj landoj dise en Eŭropo kaj Azio.

La tria folkloro ensemblo estis la „Gieni Dudki”, kiun oni fondis en 2011. Tiu ensemblo ludas kaj kantas popolajn, festajn, patriotajn, karolajn kaj geedziĝfestajn kantojn. La ensemblo ludas per trumpeto, trombono, saksofono kaj klarneto, kaj la dancistoj kantante dancis diversajn folklorajn kantojn kaj dancojn. Ili rikoltis grandan aplaŭdon, kvankam la horloĝo jam montris preskaŭ noktomezon.



*La ensemblo "Legnica" prezentis tempestajn dancojn*

**Lunde** komenciĝis la „laboro” en la kadro de la kongreso. Antaŭtagmeze okazis la *Nepublika Komitatkunsido*, kie la komitato diskutis la kongresproponojn, en kiu kadro la komitatanoj akceptis la demisiojn de J. Tomisek (ĉefkomitatano) kaj F. Negrea (anstaŭanto de ĉefkomitatano), kaj elektis Z. Hinst al ĉefkomitatano, kaj L. Hakl al anstaŭanto de ĉefkomitatano. La elektojn de la gvidanto kaj sekretarioj de la Faka Komisiono okazu samtempe al la estrarkunsido, do en la venonta jaro okazos tiu elekto, al kio devas ŝanĝi la statuton de IFEF. Nun estis reelektaj por unu jaro, laŭ tio Jan Niemann restas gvidanto de la Faka Komisiono, kiu samtempe transprenas la kunordigadon de la Terminara Sekcio post demisio de ĝia ĝisnuna sekretario d-ro Heinz Hoffmann, kaj restas sekretario de la Fake Aplika Sekcio Ladislav Kovar. La komitato traktis la kasraporton kaj bilancon por la jaro

2017, kaj la buĝeton por 2019. Longa diskuto estis pri la nuna situacio kaj estonto de IFEF. Kiamaniere oni povas haltigi la malaltigon de la membronombro de IFEF.

Ĉi tie mi rimarkas, ke en la kadro de la rilatoj pri aliaj fakaj organizoj kun kiuj IFEF kunlaboras (ILEI, UMEA, ISAE) okazis ĝoja novaĵo, ĉar ankaŭ kun la Internacia Komerca kaj Ekonomia Federacio (IKEF) estis subskribita kunlabora interkonsento. La komitato



*Gajaj ekskursantoj en la trajno*

trarigardis la proponojn pri la sekvaj IFEF-kongresoj. Laŭ tio en la venonta jaro la IFEF-kongreso okazos en Hispanio (Malago), al 2020 anoncis sin la ĉinoj, en 2021 oni proponis kongresi en Ĉeĥio, por 2022 entreprenas la taskon Germanio, kaj por 2023 Belgio. Tio estas mirinda, ke por kvin jaroj jam estas anonciĝantaj landoj organizi IFEF-kongreson.

Posttagmeze okazis kunsido de la *Faka Komisiono*, en kiu kadro la fakuloj traktis 11 tagordpunktojn.

Vespere la partoprenantoj ekkonis

en la stacidomo la Sesian Salonon, ĉar tie okazis *Koncerto* de blindula germana muzikisto Carsten Schnathorst. Agrablajn melodiojn li ludis per klavarinstrumento, eĉ li iomete belan voĉon kantis tiujn.

Poste sin prezentis la *Venonta Kongreso* per filmo kaj interesaj prelegoj. La 71-a IFK okazos en Hispanio en la urbo Malago. La programoj, ekskursceloj, la kulturaj spektakloj kaj la postkongreso estas allogaj, kaj mi esperas, ke multaj hungaraj fervojistaj esperantistoj partoprenos tiun kongreson. Bedaŭrinde dum la kongreso en Vroclavo ni ricevis nek aliĝilon, nek invitilon al la sekva kongreso.

**Marde** okazis interesaj prelegoj, inter alie la *Ĉefa Fakprelego*, kiun prezentis W. Libner

kun la titolo „Modernigo de la fervoja arkado en Garzów Wielkopolski”. Laŭ la prelego la arkaĵvico longas pli ol 2 km-j, kaj konsistas en 5 via-duktoj kaj 70 volboj, kies stato estis malbona. Pro tio la Polaj Fervojoj rekonstruis tiun kune kun alibranĉaj laboroj (traka, elektra, regada, telekomunikada ktp). Okazis ankaŭ naŭ *Prelegetoj* kun la titoloj: „Bicikla trafiko kaj fervojo”, „Akustikaj informadistemoj por blinduloj en publika transporto”, „Kompletaj informadistemoj”, „Konstruprojekto Koge Kyst”, „Valo de rivero Vaser”, „40 jaroj de ranĝadstacio Zagreb”, „Modelo Karlsruhe”, „Nova magnetŝveba teknologio Ironlev”, „Elektrokabla trogo de la Ĉina Fervojo”. Ĉiuj prelegetoj estis interesaj, kaj la ĉeestantoj ricevis bildojn pri la novaĵoj de la landaj fervojoj.



*La Fervoja Muzeo en Jaworzyna Slaska*

Post la prelegoj okazis *Duontaga ekskurso* per trajno al la *Fervoja Muzeo* en Jaworzyna Slaska, kaj vizito al la fama urbo *Swidnica*. La muzeo prezentas ekspozicion de antikva normalŝpura vagonaro de la periodo 1890 ĝis la 70-aj jaroj en la 20-a jarcento. Ni vidis ĉ. 40 vaporajn-, elektrajn- kaj dizelmotorajn lokomotivojn, pli ol 50 vagonojn kaj aliajn

fervojajn veturilojn. En Swidnica unue ni promenadis al la ĉefplaco kaj la katedralo, kaj poste ni rigardis la faman preĝejon „Kirko de Paco”, kiu estis enskribita en la liston de Mondaj Kulturaj Heredaĵoj de Unesko. Ĝi estas unu el la plej grandaj lignaj preĝejoj en Eŭropo. Ĝi estis konstruita sen najloj, kaj estas eksterordinara arkitekturo de la interno.



La Fermo de la kongreso

ŝipo sur la rivero Odro, en kiu kadro la partoprenantoj vespermanĝis kaj ĝuis koncerton de la ensemblo „Noproblem” el Ĉeĥio. Tiu ensemblo estis fondita en jaro 2001 kiel amatoraj kantantoj de kontreo, kaj poste ĝi komencis okupiĝi pri muzikaĵoj de spiritkantoj. La membronombro de la ensemblo estas ok personoj. En 2014 ili komencis kanti ankaŭ en Esperanto. La ensemblo rikoltis grandan sukceson.

**Ĵaŭde** okazis la *Tuttaga ekskurso* al la valo de palacoj kaj ĝardenoj. Ni vojaĝis per speciala aŭtobuso en sunbrila belega vetero. Tiu valo troveblas en Malsupra Silezio, kiu estas unu el la plej allogaj regionoj de Meza Eŭropo. Tie kumuliĝis la plej granda nombro de palacoj en Eŭropo, ĉarmaj pejzaĝoj kaj altaj montĉenoj. Unue ni vizitis la *Parkon de Miniaturaj* de la Malsupresileziaj Antikvaĵoj. Ĝi estis establita kiel informa centro de la regiono kaj turisma allogaĵo. Ni povis ekkoni antikvajn palacojn, klostrojn, preĝejojn kaj aliajn interesajn objektojn. La konstruaĵoj estas detale kopiitaj en la skalo de 1:25. Kompreneble la fotoaparatoj senĉese funkciis, kaj eternigis tiujn multajn belecojn. Post la vizito en la Parko de Miniaturaj ni komune tagmanĝis, kaj poste ni vizitis kelkajn kastelojn, palacojn kaj aliajn konstruaĵojn, parkojn kaj ĝardenojn. Unu el la plej impona baroka prapalaco kiun ni rigardis la palaco *Wojanow*. Tiun palacon la prusa reĝo Wilhelm la Tria aĉetis kaj donis al sia amata filino Luiza. Dum la mondmilito la palaco estis ruinigita kaj priŝtelita. Poste tamen la palacon oni renovigis, la parkon reordigis, kaj nuntempe ĝi estas vera mirindaĵo. Ankaŭ estis belega vidindaĵo la kastelo Lomnica, kiu ekde la jaro 1835 ĝis la fino de la dua mondmilito apartenis al la familio Küster. Post la milito la ruinigitan palacon reaĉetis la posteuloj de la familio kaj rekonstruadis tiun. Nuntempe la palaco jam denove estas belega. Multajn menciindajn interesaĵojn ni vidis dum la ekskurso, sed detale skribi pri tiuj ni ne havas sufiĉan spacon en nia revuo. Vespere okazis la *Solena fermo*, ĉar oni devis transdoni la kongresan flagon al hispanoj, kiuj forveturis vendrede frumatene.

**Vendrede** komencis la tritaga *Postkongreso* en la fama urbo Krakovo. Mi povas konstati, ke ĉi tiu kongreso estis bone organizita kaj agrabla aranĝaĵo. Mi gratulas al la organizantoj pro la helpopreto kaj zorgado.

Ĝis revido en Malago (Hispanio) en la 71-a Kongreso de IFEF.

**István Gulyás**

## LA 70-a INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-KONGRESO PER ALIAJ OKULOJ 19 – 25 majo 2018

Fervojistoj festis sian jubilean 70-an kongreson de Esperanto en Pollando, en la bela urbo Vroclavo. La membroj de la Silezia asocio sub gvido de Teresa Pomorska kaj en kun-



*Komuna fotado post la inaŭguro*

laboro de aliaj esperantistoj, pretigis riĉan programon. La aranĝon partoprenis 124 gesamideanoj el 19 landoj. La plej foraj venis el Ĉinio kaj Usono. Ĉe la enirhalo de la Vroclava ĉefa stacidomo *Wrocław Główny* estis instalita alloga ekspozicio pri d-ro L.L. Zamenhof kaj pri la lingvo Esperanto. La kongresejo troviĝis en la hotelo *Piast* situanta vid-al-vide al la ĉefa stacidomo. Sabate dum la interkona vespero okazis prelego pri la regi-

ono. Ravis nin la nokta surakva lumspektaklo kaj piroteknikaĵoj ĉe Multimedia fontano. La solena inaŭguro okazis en la impona eksa kapelo *Oratorium Marianum* de la Vroclava

Universitato kun ĉeesto de ĝia rektoro s-ro Adam Jezierski. Li plezurigis nin per ludado de orgeno malnova je 300 jaroj. Post pluraj bonvenigaj salutvortoj de la prezidantino Rodica Todor kaj aliaj reprezentantoj, sekvis la legado de bondeziraj mesaĝoj, salutoj de ĉeestantoj de la partoprenantaj landoj kaj disdono de honoraj diplomoj. Post la malfermo de la kongreso okazis komuna fotado ekstere sur la placo ĉe fontano. Posttagmeze ni vizitis la urbon. Tre varia estis la Nacia vespero en kiu prezentiĝis tri folkloraj grupoj. Ili regalis nin per kantoj kaj dancoj el diversaj polaj regionoj.

Dum la semajno kunvenis la estraroj de IFEF. Krom la pridiskuto de movadaj aferoj okazis fakaj kaj aliaj prelegoj. Komencantoj havis eblon sekvi E-kurson kaj komencintoj povis progresi en la parolado. Atelieron pri „Kiel efike kunlabori kun redakcioj kaj ĵurnalistoj” gvidis la sperta ĵurnalista Alfred Schubert. Dum lia alia sesio, partoprenantoj akiris bazajn informojn pri verkado de retpaĝoj. Hispanaj samideanoj prezentis al ni la venontan IFEF-kongreson, kiu okazos en Malago. Alloga estis anonco pri la tritaga postkongreso en Maroko. Surloke jam eblis aliĝi.



*En la parko de miniaturaj*

Admirinda estis vizito de botanika ĝardeno kun ĉiĉeronino, kiu donis al ni sciigojn pri diversaj plantoj, floroj kaj arboj. Speciala fenomeno, kiu verkas intereson de turistoj estas kelkcentimetroj altaj bronzaĵoj en diversaj pozicioj. Ili invadas la tutan urbon. En Vroclavo tiutempe okazis muzik-kantfestivalo de Esperanto, kiun ni povis ĉeesti. En ĝi prezentiĝis blindaj esperantistoj Kaŝi (Carsten Schnathorst) el Germanio kaj Wojciech Lawnikowicz.



*Ĝeamikoj babiladas en la kongresejo*

La ĵurion reprezentis la konata kaj ŝatata muzikisto JoMo, kiu poste ĉe la fermo de la kongreso kantis por ĉies ĝojo. Ankaŭ koncerto de Kaŝi en salono de Vroclava centra stacidomo havis grandan sukceson.

Ĉiuj ĝuis la ŝippromenon sur la rivero Odro kun vespermanĝo kaj koncerto de la ĉeĥa ensemblo „NOPROBLEM”. Sekvis vespera promeno tra la malnova kvartalo *Ostrów Tumski*. La nokto estis agrable varma kaj ĉie svarmis ridetantaj homoj.

Ne mankis vizito per trajno al fervoja muzeo en *Jaworzyna Śląska*, kie ni admiris vagonaron kaj antikvajn vapor-

lokomotivojn ekde la jaro 1890 ĝis la 70-aj jaroj de la 20-a jarcento. Veturante en vagono ni spertis turnon sur turnplatformo. Sekvis vojaĝo al urbeto *Swidnica* kaj vizito de du preĝejoj, el kiuj la kirko de la Paco estas unu el la plej grandaj kaj interesaj lignaj preĝejoj en Eŭropo.

Alia interesa ekskurso gvidis nin al la Valo de palacoj kaj ĝardenoj. Unue ni trarigardis parkon de miniaturoj en *Kowary* kaj poste ni admiris kelkajn palacojn de la regiono. Dum la ĝisrevida vespero vroclavanoj de la Tria Aĝo ĉe la Ekonomia Universitato prezentis muzikan spektaklon kaj kelkajn hajkojn. Teresa kunvenigis ĉiujn helpantojn kaj ni aplaudis ilin pro sukcese aranĝita kongreso. Mallonge gitarludis Wojciech Lawnikowicz kaj JoMo. Al hispanaj gesamideanoj estis transdonita la kongresa flago kaj la kongreso estis fermita.

Sekvis tritaga postkongreso en la urbo Krakovo. La programo inkluzivis viziton al la fama salminejo *Wieliczka*, kunvenon kun lokaj esperantistoj, kun riĉa bankedo, ekskurson al la kastelo *Wawel* kaj promenon en la juda kvartalo *Kazimierz*.

**Liba Gabalda**

## ANEKDOTOJ

En la komenco de la historio de fervojo, granda amaso rigardis la unuan provvojon de la vaporlokomotivo de Stevenson („Rocket”). La amaso mallice skandis: „Ne povos starti”, „Ne povos starti”. Kiam la lokomotivo ekiris kaj impetis, la amaso ŝanĝis la direndon : „Ne povos halti”, „Ne povos halti”.

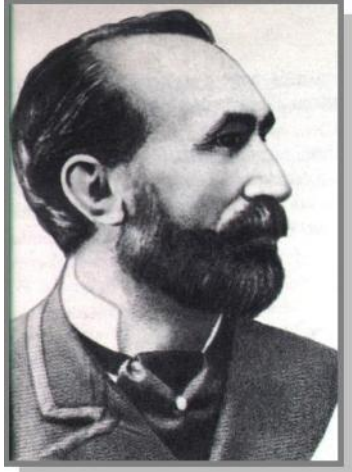
La rezulton ni ĉiuj konas.

En Usono junulo multe sidas ĉe la komputilo, kaj lia patro rimarkas: „Mia filo, kiam Abraham Lincoln estis tiel aĝa kiel vi, li sidis antaŭ la kameno, kaj skribis lecionon.”

La respondo de la filo estas: „Mia patro, kiam Abraham Lincoln estis tiel aĝa kiel vi, li estis la prezidento de Usono.”

Kolektis: **István Gulyás**

## ANTAŬ 100 JAROJ MORTIS LAJOS TOLNAY, LA UNUA PREZIDANTO-GENERALDIREKTORO DE MÁV



*Lajos Tolnay*

Lajos Tolnay naskiĝis 31-an de majo 1837 en la hungara ĉefurbo Budapeŝto. Li ricevis la abituriantan diplomon en la Luterana Ĉefgimnazio en 1853, kaj poste li daŭrigis la studon en la Teknika Universitato. En la jaro 1859 li partoprenis en la aŭstra-itala milito, kie li konstruis pontojn kaj aliajn objektojn en kadro de teknika formacio. Li finigis la universitatan studon en 1862, kaj ricevis la universitatan diplomon.

Poste li komencis labori ĉe la fervojo. Unue li laboris ĉe la konstruo de la Pest-Loŝonc, kaj poste ekde 1866 ĉe la Kassa-Odenburg fervojo. En 1870 li iĝis la konstrua direktiro de la Danubo-Dravo fervojo, poste oni nomumis lin direktoro de la Landa Fervojkonstrua Organizo. La parlamento decidis prilabori ĉiurilatan koncepton por la prikonstruado de la hungara ŝtاتفervojo. La trafikministro komisiis la inĝenieron

Lajos Tolnay pri la reorganizado kaj evoluigo de la ŝtاتفervojo. Tiu tasko estis ege

malfacila, ĉar la fervojo estis sub la influo de la aŭstroj. Ĉar tiun taskon Lajos Tolnay bonege solvis, en 1872 la ministro nomumis lin la unua prezidanto-generaldirektoro de Hungaraj Ŝtاتفervojoj.

Tiun gravan postenon Lajos Tolnay okupis ĝis 1886. Dum la tempo de la prezidanteco konstruiĝis pli ol 1700 km-oj da ŝtataj fervojlinioj, kaj li ŝtatigis 2000 km-ojn da fervojlinioj. Estis ligita al lia nomo la konstruo de la Budapeŝta Ringa Fervojo, la „Suda Fervoja” kunliga ponto, multnombraj



*La stacidomo Budapest-Keleti*

gravaj fervojlinioj kiel la „Budapest-Fiume”, „Budapest-Vieno”, „Brasovo-landlimo” ktp. kaj la stacidomo Budapest-Keleti.

En la jaro 1886 pro politikaj kaŭzoj la ĉefministro Kálmán Tisza pensiumis lin, sed ankoraŭ li okupis la prezidantan postenon de la „Hungara Inĝeniero kaj Konstrua Societo” ĝis 1891, eĉ la prezidantecon de la „Teknika Komitato de la Germana Fervojocieto”.

Estis grava evento, ke okaze de la 1887-jara landa deputitelekto en la distrikto de XI de Budapeŝto oni elektis lin kiel deputito por la



*La Budapeŝta Ringa Fervojo*



*Ŝtata fervojlinio*

Budapeŝto, kie li iĝis vicprezidanto de la „Ĉefurba Publiklabora Konsilantaro”, kaj inter 1913-14 iĝis ĝia prezidanto. Li estis elektita ankaŭ kiel prezidanto de la „Fervojista Federacio de la Sanktakronaj Landoj”. Poste en 1917 li ricevis la titolon de la „Doktoro de la Teknika Universitato”. Intertempe li aperigis multegajn trafiktemajn artikolojn en diversaj teknikaj kaj ekonomiaj gazetoj kaj revuoj. Fine la 30-an de aprilo 1918 li mortis en Budapeŝto.

Multnombra membro de la familio Tolnay kunligis siajn sortojn kun la fervojo. La plej faman postenon okupis lia filo Kornél, kiu en 1914 transprenis la prezidantecon de la Hungaraj Ŝtatfervojoj. Per lia direktado kaj gvidado la fervojo plenumis la



*La fama aktorino Klári Tolnay*

pretendojn kaj taskojn dum la unua mondmilito.

La ceteraj filoj de Tolnay ankaŭ elektis laborlokon de la fervojo. La filo Lajos komencis la laboron en 1930 kiel inĝenierpraktiko, kaj poste li iĝis direktoro de la „Fervojkonstruada Ĉefdivizio”. La filoj János kaj Sámuel estis ĉefinspektoroj de MÁV, Gedeon estis la vicprezidanto de la „Enspezkontrola Oficejo de MÁV”. La filo de Gedeon, kiun oni nomis István Tolnay estis inĝeniero pri mekaniko ĉe la MÁV-firmao „Ganz Mávag”. La filino de István estis la fama aktorino Klári Tolnay.

Ni povas konstati, ke la familio Tolnay estis la amato kaj evoluigo de la fervojo en tiu tempesta periodo de la historio. La vivoverko de Lajos Tolnay estas inda pri tio, ke ni tenas lin inter la naciaj granduloj.

Okaze de la 100-jara datreveno de la morto de Lajos Tolnay ni klinas niajn kapojn antaŭ la unua prezidanto-generaldirektoro de la Hungaraj Ŝtatfervojoj, kaj ĉiuj membroj de la familio Tolnay.

**István Gulyás**

parlamento. Poste ankoraŭ en 1892 kaj en 1896 jaraj elektoj denove li ricevis mandaton.

Post la pensiigo Lajos Tolnay forlasis Budapeŝton, kaj aĉetis bienon en la vilaĝo Inárcs. Pro tio komenciĝis la enloĝiĝo de la vilaĝo, kaj la antaŭe marĉaĵan teritorion la loĝantaro komencis kultivi kaj mastrumi. Pere de la provinca fervojo Budapest-Lajosmizse estiĝis varproduktantaj bienetoj, kiuj parte helpis la provizadon de Budapeŝto.

Post la jaro 1906 Lajos Tolnay reloĝiĝis al

Budapeŝto, kie li iĝis vicprezidanto de la „Ĉefurba Publiklabora Konsilantaro”, kaj inter 1913-14 iĝis ĝia prezidanto. Li estis elektita ankaŭ kiel prezidanto de la „Fervojista Federacio de la Sanktakronaj Landoj”.



*Unu el la unuaj fervojoj de MÁV*

## PORTUGALIO



En la kuranta jaro la Universala Kongreso de Esperanto okazos en Portugalio. Mi esperas, ke multaj fervojistaj esperantistoj partoprenos en tiu kongreso. Pro tio mi parolis kun mia fervojista amiko, kiu pasigis dek tagojn en Portugalio, kaj detale informis min pri la lando kaj ĉefe pri la portugala fervojo.

En Portugalio la fervojo estas populara kaj patina transportrimedo, sed la eblaĵo de la lando ne ebligas konstrui ĉie en la lando ĉeflinion, eĉ ne alkondukajn fervojliniojn. Portugalio havas saman teritorion kun Hungario, tamen la fervoja reto en la lando estas nur triono de la Hungaraj Ŝtatformoj. La plena longeco estas 2786 km-j, el kio estas 2603 km-j larĝŝpuraj fervojlinioj (1668 mm-j), kaj 183 km-j etŝpuraj linioj (1000 mm-j). La longo de la elektrizita fervojlinio estas nur 1351 km-j. La planitaj novaj grandrapidaj fervojlinioj jam havos normalŝpurojn (1435 mm-j). La loĝantaro de Portugalio preferas la fervojan trafikon, ĉar tio estas malmultekosta, pli rapida ol la publikvoja trafiko, kaj la stacidomoj plejparte troviĝas en la urbocentroj. Pli nove ankaŭ la turistoj komencas malkovri la fervojon en Portugalio. La fervojan trafikon en la lando kelkaj kompanioj certigas: Caminhos de Ferro Portugueses (CP), Fertagus, Lisbon Metro kaj Porto Metro. La nombro de la pasaĝeroj estas po 140 milionoj jare, kaj la vartransporto estas pli ol 10 milionoj da tunoj. Tiom pri la indikoj.



*La turo Belém en Lisbono*

uzado de la biletoj estas iomete komplikaj. Estas utila konsilo aĉeti ankoraŭ en la flughaveno tuj post la alveno la t.n. „Lisboa Cardo”-n por 72 horoj, per kiu oni povas trafiki en ĉiuj urbaj trafikiloj, eĉ en trajnoj, per kiuj oni povas senpage viziti la urbon Belém aŭ Sintra. Ĉiuj du urboj estas la partoj de la Monda Heredaĵo de Unesko. En Sintra troveblas la somera reĝa rezidejo, kiu montras la mondumon el la fabeloj Grimm. Laŭ la poeto Byron ĉi tiu urbo estas la plej bela en la mondo, pro tio li loksidiĝis en Sintra. De urbo Sintra ne estas tro longa distanco la plej okcidenta punkto de la eŭropa kontinento Cabo da Roca, de kie el 147 metroj alta roko oni povas ekrigardi la Atlantikan Oceanon. Revenante al Lisbono mia amiko vizitis la ĉefplacon, kie multnombraj turistoj kaj lokaj loĝantoj

Dum la restado en la lando mia amiko vizitis la ĉefurbon Lisbono, la duan plej grandan urbon Porto, la universitatan urbon Coimbra, la pilgrimejon Fátima, la iaman reĝan urbon Santarém, la marbordajn urbojn kaj koloniojn Cascais, Nazare, Lagos kaj Sintra.

En Lisbono la urban trafikon certigas kvar Metroo-retoj, kaj sur la surfaco troveblas multnombraj tramoj, inter ili la 28-a veturlinio, kiu tuŝas la plej interesajn vidindaĵojn en la urbopartoj Baixa, Alfama kaj Barrio Alto. Ĉiuj fervojstacioj atingeblas per Metroo, sed la



*La stacidomo „Rossio” en Lisbono*

promenadas, la katedralon, kie oni baptis Sanktan Antonion de Padova, kiu naskiĝis en Lisbono, la fortikaĵon Sankta Georgo, kiu etendiĝas sur la monteto, kaj el kiu la panoramo de Lisbono estas fenomenala, la grandegan monaĥejon Mosterio de Jeronimus, kiu estas parto de la Monda Heredaĵo de Unesko, la turon de Belém, kiu estis la deirpunkto de la portugaliaj ekspedicioj, la muzeon MAAT (Museum of Art, Architecture and Technology), kie li trovis hungaran Ganz-produktan porteblan transformatoron kaj kompreneble la malnovan urboparton, kiu estas kolora kaj interesa parto de Lisbono. Mia amiko konstatis, ke la ĉefurbo havas kvin stacidomojn, el kiuj la plej fama kaj moderna estas la stacidomo „Oriente”. Tiu stacidomon oni konstruis al la tutmonda ekspozicio en 1998. La planon pretigis



*La halo de la stacidomo Rossio*

hispana inĝeniero Santiago Calatrava, kiu planis obsede belan intermodalan trafiknodon. Ĉiujare tie trafikas pli ol 75 milionojn da vojaĝantoj, kaj tio estas unu el la plej frekventataj stacidomoj de la mondo. La plej bela stacidomo estas la „Rossio”, kiu havas admirindan fasadon, kaj oni diras, ke la tuta stacidomo estas kiel teatro. La belegan domon planis la arkitekto de la Portugala Reĝa Fervojsocieto, José Luis Monteiro. La plano efektiviĝis en 1888, kiu stacidomo ĝis 1957 estis la plej grava en Lisbono. Proksime de la linikomenca stacio konstruiĝis 2,5 km-j longa tunelo. Al la urbo Sintra oni povas vojaĝi el tiu stacio.

Mia amiko eluzas la eblecon por viziti - ĉefe per trajno - kelkajn famajn lokojn en influzono de Lisbono. Li vizitis urbon Santarém, kie la stacidomo troveblas pli ol kvar kilometrojn de la rando de urbo. Kiam li elvenis el la stacidomo li vidis nenion el la urbo pro la montarreliefa rilato. Mem la urbo ne donis daŭran impreson, kvankam ĝi estas la iama reĝa urbo.



*La mondfama monaĥejo "Batala"*

La alia urbo estis Cascais, kiu situas apud la maro, kaj tiu pitoreska malgranda urbo estas la hejmo de la fiŝistoj kaj turistoj. Ĉi tie oni povas trankvile ripozi, baniĝi en la maro, kaj ĝui la sunradian kuracadan efikon.



*La belega pilgrimejo "Fatima"*

La sekva urbo estis Lagos en Sud-Portugalio, kien alveni nur per trajnŝanĝo eblas, sed la regiono estas belega, ĉar ĝi havas multajn ekzotikajn korkokverko-plantejojn kaj oranĝarbetojn. Mia amiko vizitis la mondfaman pilgrimejon Fatima, kie en 1917 dum duonjaro en ĉiu monato aperis Sankta Maria por tri malgrandaj paŝtistaj geknaboj. Eĉ en la 13-an de oktobro 1917 pr. 70 mil homoj kuniĝis sur la kampo "Cova da Iria", kaj vidis, ke la



*La stacidomo "Rossio" nokte*

suno dispersis kolorajn radiojn, intertempe rondiris. Estis unika kaj soleca fenomeno. En urbo Fatima multegaj pilgrimantoj troveblas, kiuj multnombre alvenas per trajno. La sekva kolonio estis ĉarma fiŝkaptista vilaĝo sur la bordo de la Atlantika Oceano, Nazaré, kie promenade sur la marbordo li ĝuis la panoramon, la ondojn de la maro. Li vizitis la mondfaman monaĥejon de Bathala, kiu estas parto de la Monda Heredaĵo de Unesko.

Mia amiko havis eblecon viziti urbon Porto, ĉar la 4000 W-j, ses trajnelementaj pasaĝervagonoj kun klineblaj vagonkestoj trafikis inter Lisbono kaj Porto dum 2,5 horoj. La distanco

estas 337 km-j, do la trajntrafiko ebligis dum unu tago fari tiun ekskurson. Mem la urbo estas belega, kies historia centro estas parto de la Monda Heredaĵo de Unesko. La loĝantaro de la urbo estas diligenta kaj laborema, pro tio oni diras la proverbon: „Braga preĝas, Porto laboras, Coimbra lernas kaj Lisbono amuziĝas.” Porto estas la centro de la fama portoa vinlando. En la urbo troveblas multaj belaj konstruaĵoj kiel la borsopalaco, la katedralo, la preĝejo Sankta Francisko kaj la kapelo Sankta Katarina. Kompreneble ne estas manko el keloj, dancejoj kaj restoracioj, kaj promenante en la urbo oni renkontiĝas ĉe ĉiu paŝo kun specialaj blukolorigadaj kaheloj (azuleĥoj), kiuj estas la majstroj de la portugala kahelarto. Mi devas menciigi la belegan linikomencan stacion Sao Bento Porto, kien alvenas la trajnoj de antaŭurba trafiko. La trajnoj venas al la stacio tra tunelo, simile al la Suda Stacidomo de Budapeŝto. En la centra antaŭhalo troveblas pejzaĝbildoj, trafikaj kaj historiaj ĝenroj el bluaj kaheloj. Dumvoje mia amiko mallonge vizitis urbon Coimbra, kiu estas mondfama pri la universitato, kiun oni fondis en 1290, sed ankaŭ la katedralo konstruita en la XII-a jarcento meritas grandan atenton.

Mia amiko reveturante al Lisbono ankoraŭ eluzis la eblecon en la lastaj tagoj - ĉefe en la ĉefurbo - vizitis kelkajn konatajn vidindaĵojn, eĉ la stacion Lisboa Santa Apollonia, kiu antaŭlonge estis la ĉefstacio de Lisbono kun modestaj dimensioj, ja ĝi havas nur ses trakojn, el kiuj du trakoj estas en la halo de la stacidomo. Mem la trajnoj estas komfortaj, ĉar pro la larĝa ŝpuro ankaŭ la vagonoj havas pli larĝajn mezurojn.

Do en la dek tagoj li vidis multajn belegajn vidindaĵojn, kaj spertis neforgeseblajn travivaĵojn.



*La vidaĵo de urbo „Porto”*

Mi deziras al la partoprenantoj de la 103-a Universala Kongreso de Esperanto malkovri en Lisbono la belecojn de la ĉefurbo kaj la nenombreblajn mondfamajn vidindaĵojn de la lando, el kiuj multaj estas parto de la Monda Heredaĵo de Unesko, kaj eluzi la eblecojn vojaĝi per trajnoj dise en Portugalio.

**István Gulyás**

## El fervoja mondo

**Aŭstrio: 40 junulinoj vizitis enkadre de *Girls´ Day* instruajn laborejojn *ÖBB* en *St. Pölten***

Fervojo malfermas sin al junulinoj. Kun tiu ĉi moto Aŭstraj Fervojoj (*ÖBB*) jam antaŭnelonge ekkonis, ke tipe viraj kaj virinaj profesioj apartenas al estinto. Ne nur knaboj deziras fariĝi lokomotivisto, ripari veturilojn aŭ ripari trakojn. Ankaŭ knabinoj revas gvidi trajnojn aŭ labori kun nova tekniko. Pro tio *ÖBB* ankaŭ en la jaro 2018 invitis interesulojn inter junulinoj al viena *Girls´Day* – la 26-an de aprilo, ke ili travivu tagon en instruaj laborejoj en *St. Pölten* kaj en instrua centro en *Wörth*. 40 junulinojn en aĝo de 11 ĝis 16 jaroj invitis *Mgr. Sylvie Angelová*, membro de la estraro *ÖBB Infrastruktur AG* por financado, merkato kaj servoj, kaj ŝi esprimis esperon, ke iujn el ili iam renkontos kiel dungitojn *ÖBB*. Grupo de la junulinoj post komuna matenmanĝo forveturis en speciala trajno al *St. Pölten* kaj plu en aŭtobuso de la fervoja kompanio *Postbus* en *Wörth*, kie ili detale interkonatiĝis kun la instrua centro. Reen al Vieno ili revenis denove en speciala trajno.



**Ĉeĥio: Bierfabrika branĉtrako privata el *Strančice* al *Velké Popovice* denove funkcias**

En majo 2018 post renkonstruaj laboroj, post pli ol dektri jaroj de post haltigita trafiko kaj ekspluatado, la 17-an de majo sur iama bierfabrika branĉtrako el *Strančice* al *Velké Popovice* trafikis unua trajno. Lasta vagonaro kun malto trafikis sur bierfabrika branĉtrako la 18-an de marto 2005 kaj trakaro al bierfabriko estis pli poste malmultita. Ekde nun la rekonstruita privata branĉtrako el jaro 1903, kies

rekonstruo kostis ĉirkaŭ du milionojn da ĉeĥaj kronoj, denove funkcias kaj en kunlaboro kun nacia trafikisto Ĉeĥaj Fervojoj (*ČD*) estos uzata por trafikado de porokazaj semajnfinaj trajnoj. Jam sabate 9-an de junio 2018 trafikis ĉi tie unua trajno por publiko, kiu poste ne nur bierŝatantojn veturigis al 26-a “Tago de Virkapro”. Tiu ĉi festo de ŝatantoj de la respektata biero kaj bierfabrika metio altiris multajn kaj plenplenigis la trajnon, ekveturinta el *Strančice* en 10:30 horo. Danke al specialaj vizitiroj ili povis viziti kaj vidi eĉ lokojn por ordinaraj vizitantoj de la bierfabriko nealireblajn, kaj povis gustumi bazon de la bonfarita biero – helan kaj malhelan kuiritan malton. Okaze de ĉijara Tago de Virkapro estis al vizitantoj prezentita ankaŭ nova sorto de lagero (longe konservata biero), per kiu la vizitantoj kaj gastoj solene tostis sur la ĉefa podio en 14.00 horo. En la tuta tago krome en kelkaj lokoj de la bierfabrika areo estis videblaj elmontraĵoj de tradiciaj metioj. Amuzadon krom alia prizorgis ankaŭ “kapretoj” sur piedstangoj kaj aliaj artistoj.

Trafikon de semajnfinaj trajnoj prizorgos motorvagono M152.0002 kun motorvagonoj serio 810, iujn trajnojn porokaze trafiktrenos seria vaporlokomotivo 423.0 alinomata “Granda Virboveto”.

**Ĉinio: Unua rekta vartrajno el Ĉinio venis al Vieno**

Post 14-taga trafikado plenumis unua rekta vartrajno el Ĉina respubliko trajntraceton longa 9800 km ĝis celstacio en aŭstra ĉefurbo Vieno, kien ĝi venis 27-an de aprilo 2018. Ĝia kargo konsistis el 44 konteneroj kun elektronikaĵoj kaj aliaj varoj. Sur la tielnomata Silka

vojo volus *Rail Cargo Group (RCG)*, filina kompanio de Aŭstra federacia fervojo (ÖBB) laŭ proklamo de sia ĉefo Andreas Matthä ekspluati en jaro 400 ĝis 600 trajnojn. „Por profiteco de vartrajna trafiko estas tiuj longaj trajntraseoj – simile kiel ĉe flugtrafiko nepre gravaj”, akcentas Matthä. Danke al kontrakto kun transita lando – Rusio – tempo de trafiko per vartrajno estonte reduktos al dek tagoj, rimarkis federacia trafikministro Norbert Hofer el Libera partio de Aŭstrio (FPÖ). Laŭ donitaĵoj de ÖBB transporto de varoj surmare daŭras je kvar semajnojn pli longe, ol sur trakoj RCG, kiu estas sur Deutsche Bahn (Germana Fervojo) en vartrajna trafiko en dua loko en Eŭropo, kaj prizorgas ankaŭ vartrafikon inter Ĉinio kaj Germanio, anoncas aŭstra tagjurnalo *Der Standard* la 2-an de majo. Jara spezo (en- kaj elspezoj) de tiu ĉi firmao, dunganta 8700 laborantojn, estas ĉirkaŭ 2,2 miliardoj da Eŭroj.

#### Italio: **Grandrapidaj vartrajnoj realigataj**

Kompanio Mercitalia, vartrajna trafikisto de Italaj Ŝtataj Fervojoj (FS), informis pri enkonduko de la unua grandrapida vartrafika linio, nomata „Mercitalia Fast”. Enkonduko de ekspluatado inter urboj Caserta kaj Bologna estas planata en komenco de oktobro 2018. Vartrajnoj transiros distancon preskaŭ 600 km longa en tri horoj kaj dudek minutoj, kun meznivela rapideco 180 km en horo. Vartrajnoj en ambaŭ direktoj forirados el terminaloj Caserta Marcianise, kaj Bologna Interporto. La servo estas destinita por transporto de temponentaj produktoj en mallongaj difinitaj tempoj. Klientoj estas supozataj el vicoj de ekspertaj kurieroj, logistikaj operatoroj, produktantoj kaj distribuantoj. „Kun nova servo Mercitalia Fast ni uzados grandrapidan kaj grandkapacitan reton de vartrafiko”, akcentis Marco Gosso, plenuma direktoro de la kompanio Mercitalia Logistics. „Nia celo estas oferti al klientoj, kiuj bezonas transporti varojn rapide, fidine kaj en destinita tempo, servon „kudrita mezurstandarde”. Nuntempe ni estas sola fevoja kompanio, kiu tiun ĉi vojon garantias. Ni planas plimultigi oferton al pliaj terminaloj en ĉefaj italaj urboj, kiujn kunligas grandrapida fervojreta reto: Torino Navara,... kaj Bari.”

Varojn transportos la trajno ETR 500. Tiu ĉi trajno konsistas el dekdu vagonoj kun trafika kapacito responde al dekdek ŝarĝvagonoj aŭ du aviadiloj Boeing 747 Cargo. La trajnoj estos speciale ekipitaj por transporto de konteneroj, kaj estos facile kaj rapide kargataj kaj malkargataj. Kun ekspluatado de Mercitalia Fast toksoeligoj de oksido karbonika estos reduktitaj pri 80% kompare al tradicia ŝoseotrafiko. La kompanio Mercitalia estis enkondukita al merkato en januaro 2017, kiam okazis transnomo de la kompanio Trenitalia Cargo, kaj al kunligo de vartrajnaj kaj logistikaj servoj. Rezultoj de mastrumado en unua kompania jaro estis anoncigitaj komence de aprilo 2018. En la jaro 2017 estis atingita profito 40 milionoj da Eŭroj. La kompanio subskribis kontrakton por livero de 125 novaj elektraj lokomotivoj, 10 manovraj lokomotivoj kaj pli ol 300 vagonoj de nova generacio por kombinita kaj konvencia trafiko.

#### Nederlando: **Malpliigoj de kostoj por trafikistoj en mallaŭtaj trajnoj en EU devas esti devigaj**

Nederlanda registaro postulas je nivelo de Eŭropa Unio devigan sistemon de rabatoj por trafikistoj, kiuj iniciatos interŝanĝon de bremsblokoj ĉe fervojaj veturiloj. „Aldona ekipado estas koste la plej efika maniero, kiel redukti bruon, sed ĝi ne estu limigita nur por kelkaj eŭropaj landoj”, diris Hinne Groot el Ministerio de Infrastrukturo kaj Akvomastromado de Nederlando en renkontiĝo de plej altaj reprezentantoj por alveno al fevoja infrastrukturo, kiu okazis en Amsterdamo en la tagoj 4-a kaj 5-a aprilo 2018. Ekde la jaro 2015 estas jure ebla, ke ekspluatantoj de infrastrukturo enkalkulu plialtigon aŭ malaltigon de prezo en trafikostojn por uzo de veturvojo, kiel estas fiksita en Regularo (EU) 2015/429. Tiu ĉi libervola aranĝo estis akceptita de Germanio, Svisio, Aŭstrio, kaj kiel klarigis Hinne Groot,

ankaŭ en Nederlando, kie okazis diferencigo koncerne aldona ekipado jam parto de politiko, sed tiu ĉi politiko estis adaptita tiel, ke ĝi estu koincida kun administraj direktivoj en Eŭropa Unio. „Nederlando aktive partoprenas en malaltigado de bruo. Ĝi estas dense enloĝigata lando, do brua malpurigado estas entute grava demando”, li klarigis. „Trajno estas dua ĉefa fonto de bruo en Eŭropo, kaj 10% da eŭropa loĝantaro estas starigita al forta bruo el fervoja trafiko, pli precize de tiu vartrafika. Nederlando aplikas malplikoston por ekspluatado de modernigitaj varvagonoj kaj rabaton por ekspluatado de malaltbruaj vartrajnoj, kio signifas, ke la trajno konsistas el malplej naŭdek procentoj da modernigitaj veturiloj. „Danke al tiuj ĉi rabatoj estas kostoj por aldona ekipado kaj pli altaj ekspluatkostoj de kompozitaj bremsblokoj kompensataj”, diris Groot. Nederlando ekde la jaro 2012 elspezis 45 milionojn da Eŭroj, kaj planas elspezi pliajn 800 milionojn da Eŭroj ĝis 2030 por solvi bruon el fervoja kaj ŝosea trafiko. Efikeco de la Dekreto (EU) 2015/429 estas nuntempe taksata. Malpliigoj por aldona ekipado kaj nebruaj trajnoj finas en la jaro 2021, kiam nova leĝdonado okaze difinos novan rajtkadron. Krom tio Agenturo por fervojoj de EU (EUAR) pripensas starigon de malbruaj traktracedoj, kie eblas trafiki nur modernigitaj trajnoj.

**Jindrich Tomíšek**

## **NEKROLOGO**

### **SEREGHYNÉ ENIKŐ ZENGŐ (1955 – 2018)**



Estis granda ŝoko, kiam ni ricevis la sciigon pri la morto de nia ŝatata samideanino Sereghyné Enikő Zengő. Ŝi mortis post longa malsano la 5-an de majo 2018.

Ŝi naskiĝis en 1955, lernis en la urbeto Nagykálló, kie pro la instigo de sia instruisto ellernis la lingvon Esperanto. Post la akiro de la abiturienta diplomo ŝi plue lernis en la universitato. Poste ŝi komencis labori kiel pedagogo en kelkaj lernejoj de la departemento Szabolcs-Szatmár. Ŝi instruis la lingvon Esperanto ne nur al la lernantoj, sed al tiuj gejunuloj, kiuj bezonis por la universitata diplomo du fremdajn lingvosociojn. Ŝi partoprenis en la Ŝtata Lingvoekzamena Asocio kaj ekzamenis plurcent gejunulojn.

Ŝi estis la prezidantino de la „Verda Stelo” Esperanto Societo en Nyíregyháza, estrarano de la Hungaria Esperanto Asocio, komitatano de ILEI ktp.

Ŝi partoprenis multajn internaciajn kongresojn kaj konferencojn, lastfoje ŝi ĉeestis en la 102-a Universala kongreso en Seulo. Multajn landajn kunvenojn kaj aranĝaĵojn partoprenis, eĉ organizis tiujn. Ŝi estis la „motoro” de la organizadoj de la „Landaj Fervojistaj Esperanto-Renkontiĝoj en Nyíregyháza, el kiuj la lasta okazis en la pasinta jaro en Nyíregyháza – Sóstófürdő.

Ni esperantistoj ege estimis ŝin pro ŝia multflanka, humanisma, amikema kaj entuziasma personeco.

Sereghyné Enikő Zengő foriris je eterna ripozo. Ni fervojistaj kaj nefervojistaj esperantistoj funebras ŝin.

Ripozu en paco!

**Hungara Fervojista Esperanto-Asocio**

## LA KUBA FERVOJO

Okaze de la 9-a Tut-Amerika Kongreso de Esperanto en Kubo s-ino Liba Gabalda kun sia edzo Floreal faris kelkajn vojaĝadojn tra Kubo per buse. Dum la vojaĝado ŝi vizitis en Santa Clara fervojan stacidomon, kaj en urbo Iznaga ŝi sukcesis eniri la lokomotivan kondukistejon, eĉ ŝi spektis ekspoziciitajn lokomotivojn en Havano. Ŝi faris multajn fotojn pri la nuna stato de la kuba fervojo, kaj mallonge skribis siajn spertojn kaj travivaĵojn. Ŝi sendis al mi kelkajn frazojn kaj fotojn pri pasaĝertrajnoj kaj lokomotivoj. Mi prezentas kelke da fotojn el ili, kaj publikigas ŝian skribadon, jene:

*„En Kubo mi fotis multajn lokomotivojn, ĉar ĝi estas mia ŝatokupo. Mi ankaŭ havis eblecon supreniri en unu kaj paroli kun lokomotivestro. Li fieris pri malnova rusa maŝino. Bedaŭrinde la trajntrafiko ne tre bone funkcias en Kubo. Oni devas esti pacienca, necesas multe da tempo por vojaĝo – trajnoj malrapidaj, ofte malfruaj kaj foje havas problemojn. La ĉefa trajnlinio pasas de Havano ĝis Santiago de Cuba. En Santa Clara ni eksciis, ke la vojaĝo (300 km) de tie ĝis Havano daŭras 5 horojn. Pro naturaj katastrofoj la linioj en kelkaj regionoj estis damaĝitaj. La fervojo kunligas ĉiujn gravajn urbojn de Kubo.*

*Nuntempe la ĉefa stacidomo en Havano estas en reconstruo kaj videblas, ke tio daŭros longtempe, malgraŭ la anonco pri ĉi-jara inaŭguro.”*

Jen la fotoj:



*Vaporlokomotivbo en Kubo*



*Malnova vaporlokomotivo en Kubo*



*Lokomotivestro en Kubo*



*"Nova lokomotivistino" ĉe la Kuba Fervojo*

**István Gulyás**



**La ĉefplaco de la pola urbo Vroclavo**



**La 71-a kongreso de IFEF okazos de la 03-a ĝis la 09-a de majo 2019 en la hispana urbo Malago  
Informojn oni povas ricevi de la Hungara Fervojista Esperanto-Asocio**