HUNGARA FERVOJISTA MONDO

Esperanto, Internacia lingvo

:

La Koruso Főnix el Komló kantis en la jubilea konferenco de Alp-Adria

4
---------- 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:

62. I. Gulyás: Ni maljuniĝis
63. I. Gulyás: 150-jara la Hungaraj Ŝtatfervojoj
65. M. Eszes: La 20-a jubilea konferenco de Alp-Adria
67. I. Gulyás: Ŝpuroj
68. M. Eszes: Esperanto memorekskurso
69. J. Tomíšek: El fervoja mondo
73. L. Gabalda: La 103-a UK en Lisbono
75. L. Gabalda: La 51-a ILEI-kongreso en Madrido
77. I. Domokos: Elvidejo de Balatonföldvár
78. I. Gulyás: Pri „Faka agado" de UEA
79. J. Nagy: Japana luksa trajno

62-a jaro N-ro 4, OKTOBRO-DECEMBRO

NI MALJUNIĜIS

En Hungario ni havas proverbon: „La aĝo ne estas merito, sed ĝi estas stato" Kelkaj hungaraj konataj, sed bedaŭrinde maljuniĝaj esperantistoj ricevis honoron pro la longjaraj aktivecoj de siaj profesioj en la septembro 2017. D-ro Imre Ferenczy ricevis - post la ora diplomo – diamantan diplomon de la Medicina Universitato Semmelweis pro siaj 60 jaraj aktivecoj, István Gulyás ricevis – post la ora diplomo – ankaŭ diamantan diplomon de la Teknika kaj Ekonomscienca Universitato pro la 60 jaraj aktivecoj, kaj D-ro József Halász ricevis oran diplomon de la Teknika kaj Ekonomscienca Universitato pro la 50 jaraj aktivecoj. Ĉiuj tri eminentuloj daŭre laboris laŭ siaj diplomoj, eĉ post la emeritiĝo ili daŭrigis la laboron ĝis antaŭ kelkaj jaroj. D-ro Imre Ferenczy sanigis la malsanulojn en uzinoj de Győr, István Gulyás laboris sur la tereno de investado ĉe Hungaraj Ŝtatfervojoj, D-ro József Halász instruis en faklernejo de Miskolc.

Ili estas gravaj membroj de la Esperanto-movado. D-ro I. Ferenczy estas honora membro de UEA, longtempe li estis komitatano „A" de UMEA ĉe UEA, kaj funkciis kiel prezidanto de UMEA. I. Gulyás estas honora membro de IFEF, li estis longtempe Komitatano „A" de IFEF ĉe UEA, kaj li estis vicprezidanto, poste redaktoro de IFEF, eĉ li estas la prezidanto de la Hungara Fervojista E-Asocio. D-ro J. Halász estis dum kelkaj periodoj gvidanto de la Faka Komisiono de IFEF, li estas prezidanto de la „Miskolca Asocio de la Fervojistaj Esperantistoj, eĉ estrarano de nia asocio.

Mi pensas, ke niaj gejunuloj devus preni ekzemplojn de ili. Kaj la profesiajn laborojn, kaj la esperantajn taskojn entuziasme kaj precize devus plenumi, tiam ĉiuj povus diri, ke ni maljuniĝis, tamen ni agadis honore.

István Gulyás

150-jara la Hungaraj Ŝtatfervojoj

Antaŭ 150 jaroj – la 1-an de julio 1868 – komencis funkcii la Hungaraj Reĝaj Ŝtatfervojoj. De tiu tempo ni kalkulas la ekzistadon de la ŝtatfervojoj en Hungario.

La Okcidenta Stacidomo de Budapeŝto

La unuan hungaran fervojlinion inter Pest kaj Vác oni malfermis la 15-an de julio 1846. En la t.n. reformepoko la ŝtatistoj estis la adeptoj de la ŝtatfervoja sistemo, ĉar ili opiniis, ke laŭ tiu sistemo povas elkonstruigi efikajn fervojajn retojn. Sed pro la malfacilaĵo de la financa stato en Hungario la unuajn fervojliniojn konstruis kaj posedis nur privataj fervojkompanioj. En la jaro 1867, kion oni nomas la jaro de interkonsentiĝo, la parlamento decidis evoluigi la ŝtatfervojajn retojn, al kio la parlamento certigis 60 milionojn da Forintoj.

Antaŭ 150 jaroj – la 30-an de julio 1868 – bankrotis la Hungara Norda Fervoja Kompanio, kiu funkciigis 126 km-j longan fervojlinion inter Pest kaj Salgótarján. Tiun linion foraĉetis la hungara ŝtato, kaj per tio kreiĝis la bazo de la hungara ŝtatfervoja sistemo.

Grafo Imre Mikó publiklabora- kaj trafikafera ministro en la 31-a de oktobro 1869 eldonis fondĉarton pri establo de la Ŝtatfervojo. En tiu tempo en Hungario ses privataj fervojkompanioj funkciigis pli ol 2300 km-jn da fervojlinioj, kaj sep kompanioj komencis konstrui novajn liniojn. Tiuj privataj kompanioj ricevis de la hungara ŝtato subtenon, kaj pere de tiu subteno oni konstruis tiujn liniojn, kiuj servis la ekonomian intereson kaj evoluon de Hungario, kaj akcelis la internaciajn rilatojn, eĉ la patrujdefendadajn vidpunktojn. Tiuj privataj kompanioj dum la postaj jaroj falis en malbonaj financaj situacioj, kaj ekde 1868 la hungara ŝtato ŝtatigis ilin, kaj ĝis 1891 jam apartenis al la Hungaraj Ŝtatfervojoj pli ol 5000 km-j fervojlinioj. La ŝtatigo komenciĝis en 1868 kun la „Hungara Norda" Fervojo (126 km), kaj daŭris en 1876 kun la „Hungara Orienta" Fervojo (603 km), poste sekvis en 1879 la „Vágvölgyi" Fervojo (140 km), en 1880 la „Tiszavidéki" Fervojo (604 km), en 1884 la „Duna-Dráva" Fervojo (165 km), kaj samjare la „Első Erdélyi" Fervojo (290 km), en 1885 la „Alföld-Fiumei" Fervojo (393 km), en 1889 la „Pécs-Barcsi" Fervojo (74 km), ankaŭ en 1889 la „Magyar-Nyugati" Fervojo (304 km), en sama jaro la „Első Magyar Gácsországi" Fervojo (135 km) kaj la „Budapest-Pécs" Fervojo (261 km), poste en 1890 la „Magyar Északkeleti" Fervojo (559 km), en 1891 la hungarlandaj linioj de la „Aŭstra-Hungara Ŝtatfervojo" (1523 km), en sama jaro la „Arad-Temesvár" Fervojo (55 km) kaj fine en 1932 la hungarlandaj linioj de la „Suda Fervojo" (631 km).

La vorto "Trajno" en 150 ligvoj sur la lokomotivo

La vera fervojkonstruado komenciĝis en la fino de la XIX-a jarcento, kaj la ŝtato certigis gravajn sumojn por efektivigi la evoluigajn planojn. Konstruiĝis inter aliaj la budapeŝtaj

grandaj fervojstacioj, la Budapeŝta Ringa Fervojo, novaj ĉeflinioj estiĝis ĉefe el la ĉefurbo Budapeŝto per radiaj liniotraceadoj, oni modernigis multajn duarangajn fervojliniojn kaj certigis trajnkoneksojn al la ĉeflinioj. Komenciĝis la fabrikado de la naciaj vaporlokomotivoj en la Maŝinfarejo (MÁVAG). Ekfunkciis la specialaj fakaj instruadoj por la fervojistoj en la Oficirkleriga Instituto de MÁV.

Grave formiĝis la sociaj eblecoj ĉe MÁV dum la 150 jaroj. MÁV havas multajn ripozdomojn dise en la lando, kie la fervojistoj kun la familianoj rajtas somerumi kaj ripozi. Multaj fervojaj kulturdomoj certigas la kulturon kaj la amuziĝon. En la pasinta jarcento estiĝis specialaj fervojaj loĝkvartaloj por la fervojistaj familioj. Ankoraŭ mi povus vicigi la diversajn sociajn eblecojn, kion bone montras la interesa diro: „Máv estas ŝtato en ŝtato". Dum la 150 jaroj MÁV aĉetis multajn lokomotivojn, pasaĝervagonojn eĉ pasaĝertrajnon. Ĝi havas plurmil km-jn elektrizitajn fervojliniojn, modernajn sekurigajn instalaĵojn kaj informadajn sistemojn ktp.

La unua mondmilito kreis multajn malfacilaĵojn, ĉar la tiamaj milittrafiko signifis grandan ŝarĝon, difektiĝis la stato de la fervojaj establaĵoj, kaj post la mondmilito okazis la „Trianona Packontrakto", kiam restis en Hungario la 38%-oj de la antaŭa fervojreto. Ankaŭ kaŭzis grandegajn damaĝojn la dua mondmilito, kion oni povis nur parte restarigi ĝis la jarfino de la jaro 1946. Estis malbona evento, kiam laŭ la 1968-jara trafikpolitika koncepto, pli ol 1900 km-jn fervojliniojn oni likvidis, kaj la ekonomia situacio de MÁV jaro post jaro malpliboniĝis.

Poŝtmarkoj pri la 150-jara Hungaraj Ŝtatfervojoj

En la 90-aj jaroj de la antaŭa jarcento komenciĝis la transformiĝo de MÁV. En la jaro 1993 formiĝis la „Akcia Societo de Hungaraj Ŝtat-fervojoj" (MÁV Rt), kaj en la 1-an de septembro 2005 ĝi formiĝis „Ekskluziva Akcia Societo" (MÁV Zrt). Komen-ciĝis la formiĝo de la speciala fako de la integrita fervojo: estiĝis la „MÁV Cargo", poste la „Rail Cargo Hungaria Zrt", ankaŭ estis granda ŝanĝo per la „MÁV Start Zrt". Ankaŭ estis sama ŝanĝo per la estiĝoj de la „MÁV Gépészet Zrt", „MÁV Trakcio Zrt", kiuj du Zrt-j en 2014 ĉesis, ĉar la iliaj aktivecoj transprenis la MÁV Start Zrt. Nuntempe al la MÁV apartenas 30 entreprenoj kaj la Hungaraj Ŝtatfervojoj funkciigas pli ol 7000 km-jn da fervojlinioj.

Okaze de la 150-jara datreveno oni rememoris pri la 150-jara historio de la ŝtatfervojoj per multaj interesaj konferencoj kaj solenaĵoj. Interesa estis tiu lokomotivo, sur kiu estas legeblaj en 150 lingvoj – inter ili Esperanto – la vorto „Trajno". Ankaŭ estas bona afero, ke la Hungara Poŝto por okazaj poŝtmarkoj ellasis el tiu kazo. En la kadro de la solena asembleo multaj fervojistoj ricevis distingon, inter ili ankaŭ kelkaj pensiuloj, kiel Gábor Pál honora prezidanto de VOKE. En la nomo de nia Asocio mi elkore gratulas al li!

Kompreneble en la kadro de mallonga artikolo mi ne povas pli detale skribi pri la 150-jara historio kaj aktiveco de la Hungaraj Ŝtatfervojoj, sed tamen per kelkaj menciindaj eventoj mi provas prezenti la plej gravajn okazadojn de la vivo de MÁV.

István Gulyás

LA 20-a JUBILEA KONFERENCO DE ALP-ADRIA ESPERANTO-RONDO

En la belega kroata urbo Bjelovar okazis la 20-a Internacia Esperanto-Konferenco de Alp-Adria Esperanto-Rondo inter la 8-a kaj la 10-a de junio 2018. La okazaĵon partoprenis pli ol 70 esperantistoj kaj kelkaj gastoj el ses landoj. La konferencon gvidis sinjorinoj Elda Doerfler kaj Edvige Tantin Ackerman el Italio, kaj la organizanto sinjoro Josip Pleadin el Kroatio. La temo de la konferenco estis „Alp-Adrio kaj Danubio".

Dum la tritaga konferenco okazis kelkaj interesaj kaj aktualaj prelegoj. En la kadro de la unua parto de la konferenco prelegis s-ro Anton Miheliĉ kun la konferenca baztemo: „Iniciato por komuna agado de esperantistoj el la regiono Alp-Adrio-Danubio". La prelegon kolorigis multaj diapozitivoj.

En la kadro de tiu baztemo okazis interesa prelego fare de s-ino Edvige Tantin Ackerman, sekretariino de la Alp-Adria Esperanto-Rondo. La temo estis: „Alp-Adrio kaj Danubio – eŭropaj regionoj". La alian prelegon prezentis s-ro Janez Jug prezidanto de la Slovenia Esperanto-Ligo kun la titolo: „Pasintaj atingoj, nunaj cirkonstancoj kaj estontaj eblecoj".

La baztemo de la dua parto de la konferenco estis: „Publikaj rilatoj de esperantistoj kun neesperantistaj medioj", en kiu kadro okazis tri prelegoj. La unuan faris s-ro Josip Pleadin el Kroatio kun la titolo: „Rilatoj kun neesperantistaj medioj – bjelovaraj spertoj". La duan prelegon faris s-ro Anton Oberndorfer el Aŭstrio kun la titolo: „Esperanto ret-radio", kaj la trian prelegon faris s-ino Mária Eszes prezidantino de la Hungaria Esperanto-Asocio kun la titolo: „La kontakto de la religio kun la arto".

Edvige Ackerman akvumas la "Arbon de internacia amikeco"

Post la prelegoj okazis viglaj alparoloj kaj debatoj, kiuj kompletigis la prelegojn, eĉ donis aliajn temojn por la sekvaj Alp-Adria konferencoj. Mi Povas konstati, ke la prelegojn akompanis granda intereso, kaj per tiuj diversaj temoj la konferenco iĝis altvalora aranĝaĵo.

Dum la konferenco okazis arbo plantado en la bjelovara urba parko, kiun arbon oni nomumis „Arbo de internacia amikeco". La partoprenantoj vizitis la urban muzeon, kie oni prezentis ĉefe per bildoj kaj aliaj dokumentoj ĉiujn Alp-Adria konferencojn ekde la unua, okazinta en Arnoldstein (Aŭstrio) en 1989, ĝis la ĉijara en Bjelovar.

Okazis kulturaj programoj, en kies kadro per gitaro ludis juna gitaristo Marta Ĉukoviĉ, kantis elstara tenoristo de Opero de Kroata Nacia Teatro, Neven Mrzleĉki, kaj koruso Főnix el urbo Komló (Hungario).

Por ni estas granda honoro, ke pri tiu konferenco aperis artikolo en la loka gazeto de Komló. Mi prezentas tiun artikolon:

La prezidantino de HEA, kun la prezidanto de Kroata Esperanto-Ligo

„De la placo Esperanto al Urbo Bjelovar kun Esperanto koruso.

La 9-an de junio 2018 la Esperanto ĉambrokoruso Főnix de la Respekta Societo de urbo Komló kun ĥorestrino Maria Csonka rikoltis grandan sukceson en urbo Bjelovar okaze de la 20-a jubilea konferenco de Alp-Adria Esperanto-Rondo. La koruso ĝojigis la publikon per Esperanto-kantoj de la japana aŭtoro Hori Jasuo. Per tio plenumiĝis la dua punkto de la kunlabora interkonsento inter la Hungaria Esperanto-Asocio kaj la Kroata Esperanto-Ligo. La iniciatinto estis János Nagy la vicprezidanto de nia asocio, kaj laŭ lia propono ĉiokaze reprezentis nin civila organizo dum la internacia kulturprogramo.

En la kadro de la programo de la konferenco prelegis Mária Eszes prezidantino de HEA. Ŝi prelegis pri interesa temo kun la titolo: „La kontakto de la religio kun arto".En tiu kadro ŝi parolis pri grava temo, ke la kunligiĝo de la nacioj de la mondo estas samaj, kiel la pontolingvo Esperanto helpas la pritakson de la kunligiĝo la kulturon, arton kaj religion.

La konferencon partoprenis pr 80 esperantistoj el 6 landoj. En la kongreslibro estas skribita pri la koruso kun foto. La esperantlingvajn tekstojn de la kantoj instruis Mária Eszes al la korusanoj, tiel ŝi portis la reputacion de urbo Komló al Kroatio.

Okazis arboplantado, kiu estis parto de la programo. La koruso havis belegajn travivaĵojn, ĉar la korusanoj havis eblecon kanti en la fama baziliko Sankta Tereza de Avila, kaj dum la urborigardo ili povis ekkoni la belecojn de la urbo.

Ĝojigis nin multaj gratuloj, kaj la korusanoj povis sperti la gravan rolon de Esperanto en la internacia renkontiĝo. Certiĝis, ke la pacienca kaj entuziasma lingvolernado estas rezultohava.

Partoprenantoj de la konferenco

La sekretariino de Alp-Adria Esperanto-Rondo Edvige Ackerman, la organizanto Josip Pleadin kaj la vicprezidanto de la Kroata Esperanto-Ligo Boris Di Costanzo alte taksis niajn donacojn, kiuj estis la hungara historia libro „Steloj de Eger", kiun tradukis al Esperanto la arttradukisto József Horváth, kaj la dokumentoj de la gvidantino de la Budapeŝta Medicina Esperanto-Fakgrupo d-ino Julianna Farkas.

La koruso Főnix dankas la subtenon de la prezidanto de la Respekta Societo Zoltán Jégl, kaj la kunordigantino de la Civila Forumo Ildikó Döme. Ĉimaniere la koruso povis partopreni en la internacia programo.

La lasta evento de la konferenco estis ekskurso al urbeto Daruvár, kie la partoprenantoj povis ekkoni memorindaĵojn de la urbeto.

Mi povas konstati, ke la konferenco bone sukcesis, kaj bone servis la kunagadon de la landoj de la Alp-Adria regiono.

Mária Eszes

Ŝ P U R O J

La fervoja ŝpuro estas la distanco de du relstrioj, kiun oni devas mezuri ĉe la interna rando de relkapo. La *normala ŝpuro* de la fervojlinio estas precize 1435 mm-oj. La 64%-a de la fervojo de la mondo havas normalan ŝpuron.
Ĉe la 18%-j de la fervojo de la mondo ekzistas t.n*. larĝŝpuraj* fervojlinioj, kiuj havas 1520 mm-ojn (Rusio, Mongolio Finnlando, Irano), 1600 mm-ojn (Aŭstralio, Brazilo, Irlando), 1674-1676 mm-ojn (Argentino, Ĉilio, Hindio, Pakistano, Portugalio kaj Hispanio).

Larĝŝpura kaj normalŝpura fervojlinio ĉe Záhony

Ankaŭ estas 18%-a de la fervojo de la mondo la t.n. *etŝpuraj* fervojlinioj, kiuj havas ŝpuron inter 600 kaj 1067 mm-oj. Tiuj aplikaj teritorioj estas Japanio, Afriko, parte Aŭstralio kaj Nov-Zelando. Preskaŭ ĉiuj landoj havas etŝpurajn fervojliniojn ĉefe ĉe la arbaraj- kaj minejaj fervojoj, eĉ la turistaj fervojoj.

Se ni ekzamenas la normalan ŝpuron, ni devas fari demandon: pro kio oni elektis tiun ŝpuron? Kio estas alloga en tiu numero?
En Anglio oni komencis konstrui la unuajn fervojliniojn, kaj ili elektis tiun ŝpuron. Do ni ekzamenis la kaŭzojn pri tiu elekto, kaj ni povas konstati, ke en Anglio la planojn kaj ŝablonojn oni pretigis laŭ la larĝo de la radoj de la kaleŝoj kaj ĉaroj.

Etŝpura fervojlinio en Hungario

Do la nova demando: kial oni elektis tiun larĝon de la radoj de la kaleŝoj kaj ĉaroj?
La respondo denove estas logike kaj konsekvence, ĉar la anglaj ŝtonvojoj havas tiujn foldojn, kiuj estas 1435 mm-oj. La foldoj povis helpi la senskuan trafikon por la ĉaroj. Tiujn foldojn kavigis la ĉaroj en la romia epoko, kaj tio estas komprenebla, ĉar la ŝtonvojojn konstruigis la antikva romia imperio. Jam la antikvaj romianoj konstruis la vojojn kaj la batalĉarojn laŭ normoj, pro tio ĉiuj vojoj kaj ĉaroj havis samajn dimensiojn. Tiujn foldojn devigis la posteularojn por observi la antikvajn normojn.

Denove venas la nova demando: kial oni elektis la larĝon 1435 mm-ojn de la antikvaj ĉaroj?
La respondo estas simpla: pro tio oni elektis tiun larĝon, ke la du pugoj de la romianaj ĉevaloj komforte havu lokon unu apud la alia antaŭ la ĉaro. Do la preciza respondo estas: la pugoj de la romianaj ĉevaloj kreis tiun specialan numeron, aŭ alimaniere la plej modernan fervojan ŝpuron determinis la pugoj de du romianaj ĉevaloj.

István Gulyás

ESPERANTO – MEMOREKSKURSO

Okaze de la 130-jara datreveno de la apero de la unua Esperanto libro – fare de Zamenhof – kaj la 100-jara datreveno de la morto de Zamenhof, la Hungaria Esperanto-Asocio organizis Esperanto-memorekskurson. La ĉeforganizanto de la ekskurso estis la vicprezidanto de la Hungaria Esperanto-Asocio, János Nagy, kiu determinis la organizajn taskojn, kaj difinis la vojlinion de la ekskurso. La ĉefa programo estis la vizito de la Esperanto-monto en la montaro „Börzsöny". La primara celo de la ekskurso estis, ke la partoprenantoj konatiĝu kun la memorlokoj de Esperanto en tiu regiono. Dum tiu evento partoprenis pli ol 60 interesiĝantoj, inter ili multnombraj civiluloj.
La ekskursvojo konsistis el du etapoj, kiuj estis 11 kaj 33 km-j longaj. La starto okazis en la stacidomo Vác, kaj dum la iomete longa vojo la ekskursantoj povis admiri la pentraĵbelecan kaj sorĉan pejzaĝon de la Danubkurbiĝo. Ili rigardis la muzeon kaj memorparkon de Albert Wass, la farmbienon Lósy, la preĝejon de Makovecz, la transilvaniajn lignajn domojn k.a. Transirante la valon „Csattogó" ili vizitis la apudriveran vilaĝon Kismaros, kie atendis la ekskursantojn abunda tagmanĝo. Poste sekvis la dua etapo de la ekskurso kun 11 km-j distancoj. Dum tiu vojo la ekskursantoj supreniris al la monto Esperanto kaj al la belvidejo Zamenhof. Tie akceptis la partoprenantojn la „punkto-kontrolisto", kaj daŭrigante la vojon la ekskursantoj iris al la montokresto „Gubacsi", de kie estas belega panoramo al la Danubkurbiĝo, al la fortikaĵo de „Visegrád", al la montaro Pilis kaj al la belvidejo „Nagyvillám". Estis interesa, ke la pensoj de Zamenhof estis troveblaj en la memorlokoj. La ekskurso finiĝis en la apudrivera urbeto Nagymaros-Visegrád.

Organizantoj de la memorekskurso

Juna partoprenanto de la memorekskurso

La ideo de la Esperanto-memorekskurso - fare de János Nagy – estis eminenta, ĉar per tiu maniero la konateco de Esperanto tiamaniere povis disvastiĝi. Ĉi tiu afero malfermis grandan pordegon de la Esperanto-movado al la ekstera mondo.

La honordiplomon de la memorekskurso transdonis al la partoprenantoj la prezidantino kaj la vicprezidanto de la Hungaria Esperanto-Asocio. Okaze de la transdono ili konigis la ĉeestantojn pri la lingvo Esperanto kaj pri la Esperanto-movado al kio ili transdonis informfoliojn.

Mária Eszes kaj János Nagy atendas la ekskursantojn en Nagymaros

Mi rimarkas, ke la vicprezidanto de la Hungaria Esperanto-Asocio János Nagy jam organizis pli ol 100 ekskursojn en diversaj landpartoj de Hungario, kaj li havas jam pli ol 30 pokalojn. Inter alie li organizis 5 km-jn ekskursojn por familioj, kiuj havis grandajn interesojn pri tiuj eblecoj. Mi rajtas konstati, ke tiuj ekskursoj fariĝis jam movadaj aferoj. János Nagy faris ŝanĝon en la vivo de HEA. Ĉi tiu agado estos utila maniero por la estonta generacio, ekzemplodone en edukado al sana vivmaniero kaj disvastigo de nia ŝatata Esperanto.

Mária Eszes

El fervoja mondo

Aŭstrio: **Aŭstraj Fervojoj plimultekostigas nur tre malmulte**

Aŭstraj Federiciaj Fervojoj (ÖBB) preparis por Vintra horaro multajn novaĵojn, kies celo estas „bremsi“ konkurencon, konstatis tagĵurnalo *Der Standard* en komentario pri novaj prezoj kaj pliaj ŝanĝoj ekde 10-a de decembro 2017. Post entrepreno *Wiener Linien* plialtigis ja ankaŭ *ÖBB* veturprezojn, tamen nur “modere”, kiel akcentis ĉefo de la holdingo *Andreas Matthä*. Prezoj de biletoj meznivele kreskis je 1,4 %, tio estas nur duono de supozata inflacio por la jaro 2018. Neŝanĝitaj tamen restas tarifoj por semajnaj kaj monataj abonbiletoj kaj pliaj avantaĝoj, kio estas bone akceptata informo, precipe de “naveduloj”-laboristoj veturantaj ĉiutage translimen kaj reen, kaj de aliaj ofte veturantaj klientoj.
Bileto sur denstrafika fervojlinio Vieno - *St. Pőlten* plimulte kostas ekde 10-a de decembro 2017 je nuraj 20 cendoj – al 5,50 Eŭroj. Ŝparajn paŝojn de *ÖBB* kritikas konkurenca privata entrepreno *Westbahn* kiel “dumpingon”.
Aŭstraj Fervojoj direktiĝis al nova ĉeĥa-aŭstra konkurencaj trajnparoj *Regiojet,* kiuj ekde 10-a de decembro 2017 trafikas sur kurso Vieno – *Brno* – Prago kvarfoje en tago, ĉar *ÖBB* ofertas ĉe aĉeto de veturbileto per Interreto prezon 10 anstataŭ ĝistiamaj 14 Eŭroj. Ankaŭ transporto de aŭtomobiloj kaj motorcikloj okazas laŭ malmultekosta tarifo, indikis *Matthä.*
Al novaĵoj apartenas ankaŭ nova trajnkunligo el Vieno al Venecio trifoje en tago. La ĉefo de *ÖBB* proklamis, ke li jam en 2018 atendas novan rekordon en nombro de vojaĝantoj en longdistancaj trajnoj je kvar procentoj.
Kadre de ŝanĝo de la vintra horaro *ÖBB* preparas ankoraŭ plian plibonigon inkluzive rekonstruon de biletaj vendaŭtomatoj kun komputila programaro. Antaŭ ekvalido de vintra horaro rekonstruataj estis jam mil vendaŭtomatoj, restantajn oni planis rekonstrui ĝis fino de la jaro 2017. La nova komputila programo, kiu estas pli bona, ebligas rezervigon en 40

mil haltejoj. Malpli longaj estos trajnsinsekvoj sur urbfervoja trajnlinio *S7* al la flughaveno; trajnoj el viena *Westbahnhof* al Salzburgo, *Innsbruck* kaj *Feldkirchen,* kaj la nova matena kunligo el *Wels* al viena flughaveno okazos ĉiun horon.

Eŭropa Unio: **Enkonduko de komandosistemo *ERTMS* malfruiĝas**

Ĝustatempa enkonduko de la komandosistemo *ERTMS*, kiu estas postulata por direktado de la fervojo, malfruiĝas, kiel diras ekspertoj de Eŭropa Unio en sia letero. Fine de la jaro 2016 estis per tiu ĉi tekniko ekipita ekz. en Germanio nur 80 km da fervojaj linioj, kiam en EU tio estis entute ĉirkaŭ 4000 km. Tio malfaciligas internacian trafikon transirantan landlimojn, kie ekzistas pli ol 30 diversaj sistemoj de sekurigo. Ĝuste transiro al unueca sistemo subtenu precipe fervojan vartrafikon. Kiel kialon de malrapida enkondukado de *ERTMS*, mencias la ekspertoj malgrandan politikan volon por la projekto, kiam ofte ne estas konataj elspezoj por ĝia enkondukado, kiel ankaŭ neenkalkulon de planataj elspezoj en buĝetoj de la ŝtatoj. Fervojaj entreprenoj tiam ne vidas kialojn por investoj en tiujn ĉi pliajn elspezojn, anoncas fakuloj de EU.

Germanio: **Iniciataj virinoj en gvidpostenojn de Germana Fervojo**

Germana ekonomio nepre bezonas, ke en gvidfunkciojn venu pli multaj virinoj en entreprenoj, opinias racionalisme pripensantaj ĉefoj de ekonomio kaj fondis societon “Iniciataj virinoj en gvidadon” (*IWIL*). Kunfondinto de tiu ĉi iniciata agado estas *Sabine Hansen,* direktorino de konsila firmao *Kienbaum,* informis la 23-an de novembro 2017 germana tagĵurnalo *Handelsblatt*. Inaŭguran prezenton de *IWIL* en Duseldorfo partoprenis reprezentantoj de 13 elstaraj kompanioj, inter tiuj ankaŭ *Deutsche Bahn* (Germana Fervojo), *Coca Cola Deutschland,* filiaj firmaoj *RWE Inorgy, Arag, IKB* kaj aliaj. Al la societo deziras laŭ tagĵurnalo *Handelsblatt* baldaŭ aliĝi ankaŭ aŭtomobila konzerno *Volkswagen.*

Germanio: **Rekorda malfruiĝo de trajnoj en Germanio**

Ankoraŭ en neniu monato oni notis ĉe longdistancaj trajnoj de Germana Fervojo (*DB*) tiom da malfruiĝoj, kiom en oktobro 2017. Fortaj ventoŝtormoj *Xavier* kaj *Hewart* kaŭzis, ke ĉiu kvara trajno *ICE* kaj *IC* venis tro malfrue, konstatis la 15-an de novembro 2017 tagĵurnalo *Handelsblatt*. Forigado de falintaj arboj kaj aliaj difektoj de fervoja infrastrukturo daŭris eĉ kelkajn tagojn. Indikilo pri akurateco en 2017 malkreskis de 78,9 % en septembro al 74,3 % en oktobro, rezultas el la plej nova statistiko de *DB*. Ankoraŭ en unua duonjaro 2017 la indikilo de precizeco estis 81,0 %, kiu estis celo, kiun la konzerno deziris atingi entute en la jaro 2017.

Kiel la tagĵurnalo memorigis, kiel akurata tempo estas opiniata atingitaj alvenoj kun malpli alta malfruiĝo ol 5,59 minutoj.

Rezidejo de Germana Fervojo (DB) en Berlino

En 1847 antaŭ ĉiuj trajnoj estis sendataj ĉevalrajdantoj en Novjorko

Usono: **Ĉeflinio *High Line* en Novjorko – ekzemplo de sukcesa adapto de iama fervoja infrastrukturo**

En Novjorko, pli precize en malsupra parto de *Manhattan,* okazis antaŭnelonge iom-post-ioma reĝustigo kaj rekonstruo de granda parto de viadukto por iama dutraka fervojlinio, kies branĉtrako servis por kunligo de ĉi tiea deponeja kaj parte ankaŭ havena regiono kun resto de nordamerika fervoja reto.Jam en la jaro 1847 por urboparto *West Side,* en regiono de 10-a Avenuo, Novjorko permesis konstruadon de la unua fervojo, kies trakoj estis sternataj en nivelo de ŝoseoj. Por sekurigo de trajntrafiko en tiama surstrata trafiko estis antaŭ ĉiu trajno sendataj ĉevalrajdantoj. Ilia tasko estis averti ceterajn partoprenantojn de trafiko antaŭ veturo de la trajno, kaj dum la tempo por tiu ĉi teritorio ili fariĝis tre karakterizaj. Oni alinomis ilin *"West Side Cowboys",* do vakeroj el *West Side*. Tamen la ĉevalakompano ne ĉiam malebligis kunpuŝon de trajno kun ŝosea veturilo aŭ kun homo.
Tie ĉi ni devas konsciiĝi longe forgesitan fakton, ke en tempoj, kiam ŝosean trafikon regis ĉevaliroj, okazadis danke al timigado de ĉevaloj kaj ilia ofte neantaŭvidebla reago al ĉirkaŭaj okazoj sur ŝoseoj kaj precipe en urbaj stratoj, vico da tre danĝeraj situacioj. La 10-an Avenuon oni baldaŭ komencis alinomi "*Death Avenue",* do "Strato de la morto". Duaflanke tio estis neniel neordinara kaj ĝis nun renkonto kun var- kaj pasaĝertrajnoj meze de la strato sur iuj lokoj eblas. Verŝajne la plej konata loko estas avenuo *Embarcadero West* en kalifornia *Oakland*.

Regula trafiko sur High Line en 1950-aj jaroj

Ekspluatado en tia danĝera formo daŭris pli ol okdek jarojn, ĝis la jaro 1929, kiam ĝi kunlige kun rapide kreskanta motorizado en Usono jam fariĝis neeltenebla. Tiam la ŝtato Novjorko, la urbo Novjorko kaj kompanio *NewYork Central Railroad* interkonsentis realigi projekton por plibonigi staton en la tuta *West Side (West Side Improvement Project*), kies ĉefa parto estis ankaŭ konstruo de viadukto de ĉi tiea varfervojlinio, en originalo *West Side Elevated Highway*. Tiu viadukto, ankaŭ kun branĉtrako al deponejoj, longa ĉirkaŭ 4 km (1,45 mejloj) suprenlevis la ĉi tiean fervojlinion super ŝosean nivelon, kaj eliminis entute 105 trak-nivelajn pasejojn. La projekto estis finance postulema, kaj entutaj kostoj atingis 150 milionojn da tiamaj Dolaroj (en nuntempaj prezoj ĉirkaŭ 2 miliardojn da Dolaroj).

La viadukto de la linio, ĝis tiu tempo nomata *High Line,* estis por regula trafiko malfermita en la jaro 1934, kaj krom alia tiam signifis elstaran investon en tempo de ekonomia krizo. La viadukto ebligis konekson al fervoja linio, kiu iras de fervoja stacio *Pensylvania Station* ĉirkaŭ rivero Hudsono kontraŭ ties fluo tra tuta *Manhattan* kaj havas en *Bronx* konekson al restanta fervoja reto en direkto de ĉefurbo de la ŝtato Novjorko, *Albany*. Tiu ĉi tuta linio en tempo de sia malfermo nomiĝis *NewYork Connecting Railroad/West Side Line.* Tiu ĉi linisekcio de *Pennsylvania Station* al *Bronx* estas en

ekspluatado ĝis nun, kaj longdistancajn pasaĝertrajnojn sur ĝi trafikigas la kompanio *Amtrak*.

Malfermo de la viadukto tamen ne signifis tujan finon de ĉi tiea surstrata branĉtraka trafiko. Tiu ĉi en kunligo kun trafiko sur ĉeflinio *High Line* daŭris ankoraŭ kelkajn jarojn, kaj lasta vartrajno ankoraŭ kun "*Cowboy"* veturis sur 10-a Avenuo nur antaŭtagmeze la 29-an de marto 1941.

La linio estis interesa ne nur pro viadukto mem, sed precipe pro superteraj branĉtrakoj, kiuj de la viadukto en supertera nivelo kondukis rekte al ĉirkaŭaj fabrikaj kaj deponejaj objektoj, kio estis verŝajne tutmonde nepre unika solvo. Provizado per fervojo en tempoj, kiam sur reloj estis transportata praktike ĉio ekde nutraĵoj, lakto, butero, ĝis elementoj por elektronika ekonomio, funkciis sen kiu ajn malhelpo por surstrata trafiko. Tiun tutan progreseman sistemon ankoraŭ emfazis uzado de elektra trakcio fare de nutra tensio el kontaktorelo. Nur post la Dua mondmilito estis elektra trakcio anstataŭigita per dizeltrakcio. Dizelelektraj lokomotivoj estis en tiama Usono ĝenerala evolua tendenco. Inter firmaoj, kiuj estis per superteraj branĉtrakoj alligitaj al ĉeflinio *High Line*, apartenas ekzemple *Bell Laboratories, Western Electric* aŭ *Nabisco.*

Konstruado de interŝtataj aŭtovojoj en Usono, evoluo de ŝosea vartrafiko ekde 1950-aj jaroj, kaj ankaŭ malkresko de ekonomia aktivado en tiu ĉi parto de *Manhattan*, signifis ankaŭ malkreskon de fervoja vartrafiko, precipe en segmento de la tielnomata lasta mejlo. Nordamerika fervojo tiel iomete perdis signifon en priservado de finklientaj trakoj, sed male uzis longdistancajn ampleksojn per evoluigo de trafiksistema distribuo de transportado en konteneroj, interŝanĝeblaj kestoj kaj duonremorkoj. Tiu ĉi evolua tendenco ĉiukaze signifis ankaŭ iom-post-ioman malkreskon de trafiko sur ĉeflinio *High Line.*

Jam en la jaro 1960 estis haltigita trafiko sur ĝia plej suda parto, 1,5 km longa finparto inter *Gansevoort Street* kaj *Spring Street,* kiu pli poste estis likvidita. Sur restanta parto de la linio trafikis vartrajnoj ĝis la jaro 1980, kiam trafikigis ilin la kompanio *Conrail*. Tute lasta trajno ĉi tien en aŭtuno 1980 alveturigis tri fridvagonojn ŝarĝitaj per frostkonservitaj meleagroj, destinitaj por tradicia novembra Tago de dankopreĝo. Pluajn, pli ol dudek jarojn, restis la tuta viadukto sen trafika uzado, kaj ŝajnis, ke ĝia sorto estas certigita. Nur en la jaro 2004 komencis plenumiĝi esperoj pri ĝia plua estonto, elirantaj el simila projekto en parko *Promenade Plantée* en Parizo. En tiu ĉi jaro la urbo Novjorko disponigis 50 milionojn da Dolaroj por fondi estontan parkon *High Line*, kaj pluaj paŝoj sekvis en postaj jaroj; en junio 2005, post interkonsento kun fervoja kompanio *CSX* estis la linio administre nuligita, per tio estis ebligita ĝia plua uzo por unika suprealtigita parko, kaj la 10-an de aprilo 2006 kun ĉeesto de la tiama urbestro de Novjorko *Michael Blomberg* okazis solena inaŭguro kun komencita rekonstruo de la viadukto al suprealtigita parko.

El la konstruaĵo post pliaj dekdu jaroj fariĝis unu el plej vizitataj atrakciaĵoj de la tuta urbo, surnivele de Statuo de la Libereco, Metropolita Operejo, *Guggenheim-Centro* aŭ Centra Parko. Temas pri bonega ekzemplo de industria transformo – ĉi tie la origine fervoja – konstruaĵo en novajn kondiĉojn de la moderna grandurbo. Valoro kaj prezo de havaĵoj en la ĉirkaŭaĵo, precipe de novaj loĝejoj, aperantaj el iamaj ekonomiaj objektoj, daŭre kreskas, kaj la viadukto *High Line* fariĝis individueca alternativa kultura kaj societa centro de la tuta Novjorko, kiu mem estas unu el elstaraj centroj de la mondo.

Laŭ diversaj fontoj kaj Vikipedio preparis: **Jindřich Tomíšek**
Reviziis: **Heinz Hoffmann**

LA 103-A UNIVERSALA KONGRESO EN LISBONO
28.7. - 4.8. 2018

Unuafoje la Universala Kongreso de Esperanto okazis en Portugalio, en ties ĉefurbo Lisbono. Al la ĉi-jara evento aliĝis 2 562 geesperantistoj el 75 landoj. Ne eblis pretervidi grandegan emblemon sur la muro de la rektorejo.
Diversaj programeroj okazis en tri malsamaj lokoj. La ĉefa kongresejo estis en la fakultato pri juro de la lisbona universitato. En la rektorejo situanta en proksimego (trans la strato) okazis artaj aranĝoj kaj solena fermo de la kongreso.
La inaŭguro kaj la nacia vespero okazis en la salono de koncertoj proksime al la antikva urbocentro je distanco de 4 km for de la kongresejo. Temas pri teatro fondita en la jaro 1890. La inaŭguron ĉeestis ambasadoroj el Litovio, Pollando kaj Slovakio. Krom kutimaj bonvenigaj salutvortoj de la prezidanto Mark Fettes, de unuopaj landaj reprezentantoj kaj de aliaj gastoj, estis legita salutmesaĝo de Audrey Azoulay, ĝenerala direktorino de Unesko. Festparolis ankaŭ la pranepino de L.L. Zamenhof s-ino Margareta Zaleski Zamenhof. La bankedo kaj la balo okazis en la kultura centro de la kvartalo Belém, 10 km for de la kongresejo.

La belega urbo Lisbono

Post la alveno de la kongresanoj, la sabata vespero estis dediĉita al la Movada Foiro, kie diversaj E-asocioj povis ekspozicii siajn objektojn kaj varbi al siaj renkontiĝoj kaj aliaj aktivaĵoj. Ĉi-foje la loko ne estis tre taŭga por tiu celo. Malmulte da spaco kaj varmegeco en la halo ne faciligis kontakton kun la ekspoziciantoj.
La kongresa temo estis "Kulturoj, lingvoj, tutmondiĝo": Kien nun? Kiel kutime, la kongresaj programeroj estis superŝarĝitaj je diversaj prelegoj, diskutoj kaj ne eblas en unu paĝo priskribi ĉiujn. Komitatkunsidoj, forumoj, akademio de Esperanto, diskutoj pri la kongresa temo, fakaj kunsidoj, belartaj konkursoj, aŭtoraj duonhoroj, junulara konkurso pri publika parolado, libroj de la jaro, legantoj de Esperanto, CO respondas, paroligaj lecionoj, KER-ekzamenoj, prezento de diversaj movadoj, aŭkcio kaj artaj aranĝoj estas nepraj dumkongresaj programeroj. Al tio aldoniĝis multaj aliaj interesaj prelegoj kaj atelieroj. Okazis prelegoj pri Portugalio, pri botanikaj specioj, pri mitaj historioj, pri renovigebla energio, pri lisbonaj tramoj, pri malsameco de la lingvo en Brazilo kaj en Portugalio, eblis sekvi portugalan lingvokurson.

Kongresanoj antaŭ la kongresejo

Oni parolis pri perspektivoj por la Eŭropa Unio, pri sukcesoj kaj perspektivoj en planedoscienco. La kongresa kuriero TAĴO NIA informis pri ĉiutagaj okazaĵoj.

Palaco "Nacional da Rena" en Sintra

Riĉa estis la propono al diversaj ekskursoj. Okazis antaŭkongresaj kaj postkongresaj ekskursoj. Tiamaniere esperantistoj povis ekkoni plurajn urbojn kaj belajn lokojn en Portugalio. La vojo de Lisbono al Porto estis parfumita per eŭkaliptaj arbaroj. Ĉiutagaj ekskursoj ebligis promenadon en la urbo. Esperantistoj videbligis sin per kongressakoj.

La plej ŝatata merkreda ekskurso direktiĝis al *Sintra.* La oferto de UEA estis rapide elĉerpita. Tamen al tiu loko alvenis pluraj individuaj grupetoj aŭ soluloj. *Sintra* situas proksime al Lisbono en la nacia parko *Serra de Sintra.* Tie en verdaj montetoj aperas pluraj vidindaj kasteloj kaj palacoj kun eksterordinara arkitekturo kaj belegaj ĝardenoj.

Granda plezuro kaj neforgesebla sperto por kelkaj partoprenantoj estis flugado per balono. Por tio necesis vekiĝi frumatene. Aprezata estis tre malmulte kosta manĝaĵo en la universitata restoracio kun afabla servistaro. Varmis en Lisbono kaj la temperaturo tiutempe altiĝis ĝis pli ol 40 gradoj en la tuta iberia duoninsulo. Ne estis mirinde, ke la esperantista piedpilk-teamo malgajnis kontraŭ spertaj lokuloj je 1:7.

Dum la kunveno pri venontaj kongresoj prezentiĝis Lahtio (Finnlando) por la jaro 2019 kaj Montrealo (Kanado) por la jaro 2020.

La alia belega urbo Porto

Kutimaj klerigaj lundaj programeroj pro intereso rapide plenigis la koncernatajn salonojn. Dum la tuta kongresdaŭro ni kleriĝis en prelegoj de IKU, ISAE, AIS kaj aliaj. Malfacila estis la elekto inter tiom da programeroj.

La turo Belém en Lisbono

Ĉi-jara UK estis riĉa kaj varia laŭprograme, ĉiu povis trovi por si ion interesan. Okazis diversaj fakaj kunsidoj kaj allogaj prezentadoj, ekspozicioj, muzikaj posttagmezoj, spontanea gitarludado kaj kantado en la koridoro kaj vesperaj koncertoj kun famkonataj esperantisto-artistoj. Ĉe la fino la infanoj de la kongreseto venis saluti nin. La kongreso estis vere ĝuinda.

Liba Gabalda

LA 51-A ILEI-KONGRESO EN MADRIDO
20-27.7. 2018

De la 20-a ĝis la 27-a de julio okazis en la hispana ĉefurbo Madrido la 51-a pedagogia kongreso de ILEI al kiu aliĝis 256 gesamideanoj el 33 landoj. Samtempe okazis la 77-a Hispana Kongreso de Esperanto. La aranĝoj okazis en la rezidejoj *Teresa de Jesús* kaj *Diego de Covarrubias*, kie la partoprenantoj loĝis en studentaj ĉambroj. Diversaj salonoj havis nomojn de konataj esperantistoj.

La solena inaŭguro kaj pluraj ILEI programeroj okazis en la fakultato pri humanecaj fakoj en la "Nacia Universitato por Neĉeesta Edukado" konata sub la nomo UNED. La 26-an de julio tie okazis la Simpozia tago kun interesaj prelegoj, kiujn ĉiuj povis ĉeesti.

Partoprenantoj de la ekskurso en Segovio

La LKK-anoj strebis organizi agrablajn tagojn por la partoprenantoj. Tre riĉa estis la oferto pri turisma programo. Ni povis ekkoni ne nur la historion de Madrido, ĝiajn muzeojn, sed ankaŭ admiri ĝiajn ĉirkaŭaĵojn kaj belaĵojn dum tagaj aŭ noktaj promenoj.

Post la alveno sabate la 21-an de julio vespere okazis interkona frandvespero, kie ĉiuj alportis ion tipan por trinki aŭ manĝi el sia lando. Poste la ensemblo "Kaj Tiel Plu" animis la vesperon per siaj okcitanaj, sefardaj, trobaduraj kaj katalunaj kantoj, kelkaj el ili kantataj esperantlingve. Alian vesperon la duopo Ankie kaj Nanne el Nederlando ĝojigis la kongresanojn per koncerto kun siaj humuraj kaj etosoplenaj kantoj.

La ĉeftemo de la kongreso estis: "La kultura heredaĵo de Esperanto". Ĝi estis pritraktata en la enkonduka prelego de la prezidantino de ILEI, Mireille Grosjean. La festprelegon "La eduka modelo de UNED" prezentis Manuel Pancorbo Castro.

La programeroj konsistis el prezentado de kelkaj libroj, oni diskutis pri la revuo de ILEI "Juna Amiko". Junuloj havis sian programon, ili amuziĝis ĉefe nokte. Okazis vizito al la Instituto de kultura heredaĵo, promeno tra la scenaro de la batalo de Madrido *¡NO PASARÁN!*

Belega urboparto de Madrido

Dum la semajno okazis E-kursoj por komencantoj kaj progresantoj kaj ankaŭ intensa kurso pri la hispana lingvo. Irina Gonĉarova el Rusio parolis pri siaj spertoj kaj sukcesoj dum la baza E-kurso "Faru la Rondon". Yasuo Tabuchi

parolis pri instruado kadre de Oomoto, Duncan Charters pri *Al Ándalus* - araba regado dum la mezepoko de la 711-a ĝis la 1492-a jaroj. Eblis babili kun Jorge Camacho pri verkado kaj tradukado en Esperanto. Miguel Gutieres Adúris prezentis la kvaran eldonon de sia vortaro "Amika".

Kelkaj reprezentantoj de Lingva Festivalo

Dum la Nacia vespero prezentiĝis la muzikistoj de la plektro-orkestro *Calle del Barguillo* en kiu kantis la hispana poeto Miguel Fernández. Emocia estis prezento de flamenka danco. Ni ĝuis ankaŭ la spektaklon "Vivu la Teatro"! kun Miguel Fernández.

Dennis Keefe alproksimigis al ni sian revon pri Esperanto-plaĝo. De Lida Elbakjan ni eksciis pri armena kultura heredaĵo. Marija Jerkovič parolis pri Esper-antonimoj, Rob Moerbeek pri lingvaj esplorendaĵoj, Ana Manero prelegis pri avangarda artistino *Maruja Mallo*, Aŭrora Bute pri pioniro de modernismo en la skulptarto *Constantin Brâncusi*. Pri afrika kulturo kaj ties E-movado ni eksciis de Adjévi Adjé. Maritza kaj ŝia filino Ariadna prezentis la kuban kulturon en la E-movado. Ne mankis libroservo, estis instalita foto-ekspozicio pri kultura kroata heredaĵo kaj alia pri Esperanto. Ĝuinda estis aŭkcio lerte gvidata de José Antonio del Bario kaj Katalin Kováts.

Ĉe la fino estis prezentata la venonta kongreslando Serbio kaj la urbo Ĉaĉak, kie ILEI kongresos de la 13-a ĝis la 20-a de julio 2019. Poste prezentiĝis nova estraro de ILEI kaj fine oni debatis pri kongresaj konkludoj kaj aliaj aktivaĵoj. Dum la Internacia adiaŭ vespero aktoris niaj talentuloj. Ni ĝuis kantojn, diversajn dancojn, poem-deklamadon, ŝercojn ktp.

La vidaĵo de urbo Toledo

Bone disvolviĝis AMO-seminario kaj E-Instruista Trejnado (EIT). Katalin Kováts disdonis diplomojn de KER-ekzamenoj al pluraj personoj. Tre sukcesa estis la Lingva festivalo, kie prezentiĝis trideko da lingvoj. La hispanoj invitis ĉiujn ĉeestantojn al sia venontjara kongreso, kiu okazos komence de majo en Malago kune kun la IFEF-kongreso.

Merkredo estis dediĉita al tuttagaj ekskursoj. Ĉi-foje estis elekto inter Toledo kaj Segovio. Ambaŭ proponoj estis allogaj kaj la partoprenintoj estis kontentaj post la reveno. Duontaga ekskurso celis la urbon Alcalá de Henares, kiu estis deklarita Monda Kulturheredaĵo de UNESKO pro sia trajto de unua universitata urbo en la mondo.

Ni ĝuis tre agrablan kongreson dank' al la bona organizado de niaj hispanaj kolegoj, kiuj multe ŝvitis dum tiuj varmegaj tagoj.

Liba Gabalda

ELVIDEJO DE BALATONFÖLDVÁR

Masiva estas konstruaĵ’,
eĉ vidaĵ’ estas travivaĵ’.
La nivelo plej malalta
de la elvidejo alta
forme similas al ŝipo,
en ĝi situas muzeo:
montras navighistorion,
jam pasintan memoraĵon.
Per lifto povas trafiki
al pli alta nivel’ manĝi.
Dum la manĝo kaj la trinko
videblas la ĉirkaŭaĵo.

La turo de elvidejo
tiel, kiel anakondo
ĉirkaŭ si mem tordiĝante
kondukas vojon pli supre
de la ĉirkaŭpromenado
montriĝas bela panoramo.
Golfo kaj duoninsulo,
lago, montarregiono
de supre bone videblas,
ili amikadon faras
ekde Balatonkenese,
ĉe urbo Keszthely finfine.

La Földvaran elvidejon
plenan plezuron donanton,
merita estas rigardi,
de tio ĉirkaŭrigardi.

Imre Domokos
(poeto, arttradukisto)
(fervojista pensiulo)

Fotis: Zsuzsanna Domokos

PRI „FAKA AGADO” DE UEA

En la 103-a Universala Kongreso de Esperanto la estraro de UEA kompletiĝis, kaj nun jam ĝi havas ok estraranojn. En la estrara kunsido post la UK la estraro finfine decidis pri la taskoj de la estraranoj. La taskon de la „Faka kaj Scienca Agado” ricevis LEE Jungkee, kiu jam komencis agadi sur tiu tereno.
Laŭ la Jarlibro 2018 pr. 70 fakaj asocioj, grupoj, ligoj, kluboj, movadoj, organizoj, societoj, kolektivoj, unuiĝoj, komunumoj, rondoj, unioj, federacioj ekzistas, inter aliaj nia Federacio IFEF. El la tutaj fakaj societoj entute nur ses asocioj aliĝis al UEA (la fervojistoj aliĝis en la jaro 1953), 31 havas kontrakton pri kunlaboro kun UEA, du funkcias kiel fakaj sekcioj de TEJO, aliaj ne havas formalan ligon kun UEA. La fakaj societoj (politikaj, profesiaj, religiaj, sciencaj, ŝatokupaj kaj artaj) agadas en esperantujo laŭ siaj karakteroj.
La estrarano LEE Jungkee planas plifortigi la fakan agadon de UEA per konkretaj celoj:

- tutmondigi agadon de fakaj asocioj, por tio li proponas tutmondan kampanjon, nome „Membriĝu al faka asocio”;
- aktiva diskonigo de faka agado, por tio li proponas pliaktive diskonigi tiajn agadojn tra socia medio ene de esperantujo, eĉ ekster esperantujo;
- naskiĝo de nova faka asocio, por tio li proponas envicigi esperantistojn al fakaj agadoj por krei novajn fakajn asociojn pri popularaj temoj.

Tiuj celoj bone servas la evoluon kaj disvolviĝon de la faka kaj scienca agadoj. Mi proponas al ĉiuj fervojistaj, eĉ nefervojistaj esperantistoj helpi kaj subteni tiujn proponojn kaj fortostreĉojn. Mi estas fiera, ĉar la prezidantino de IFEF, Rodica Todor jam inter la unuaj reagis pozitive al la alvoko de LEE Jungkee.
Mi deziras bonan kunlaboron ankaŭ sur tiu tereno inter la fakaj asocioj kaj UEA.

István Gulyás

JAPANA LUKSA TRAJNO

La Orienta Japana Fervoja Entepreno prezentis novan luksan trajnon en majo 2017, kies nomo estas Shiki Shima. Tiun trajnon planis la fama artindustria planisto Ken Kiyayuki Okuyama. En la trajno elegante unuiĝas la modernaj kaj tradiciaj japanaj kaj alilandaj materioj. Oni povas trovi en la trajno japanajn washi-papirmurojn, kiprajn bankuvojn, luksajn arabajn tapiŝojn, elegantajn meblarojn, komfortajn litojn, arĝentajn manĝilojn, ktp. La plej belegaj partoj de la trajno estas la vitramuraj vagonoj, el kiuj videblas belegaj landvidaĵoj. Tiuj vagonoj troveblas ĉe la ambaŭfinoj de la trajno, kien ĉiuj vojaĝantoj rajtas eniri kaj restadi. La trajno havas elegantan restoracivagonon, entute 17 „ĉambrojn", el kiuj du estas apartamentoj en duetaĝaj vagonoj. Al la restoracivagono apartenas kuirejo kun fama kuiristo kaj multaj helpantoj. La apartamentoj havas grandajn fenestrojn, kiuj certigas la ĝuon de la panorama landvidaĵo. En la salono okazas vivanta muziko.

Tiu trajno havas lokon por 34 vojaĝantoj. La trajno trafikis unuafoje inter Tokio kaj Hokkaido la 1-an de majo 2017. La trafikdaŭro eblas unu, du eĉ tritagaj al la norda parto de Japanio. Estas interese, ke la bileto por tiu trajno kostas 4200-12500 Dolarojn, kiu dependas de la nombro de la tagoj, tamen la troa anonciĝo estas pr. 80-oblaj.

János Nagy

Mi prezentas tiun ĉi trajnon per kelkaj bildoj:

Portugalaj naciaj kostumoj en la Nacia Vespero
dum la 103-a UK en Lisbono

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