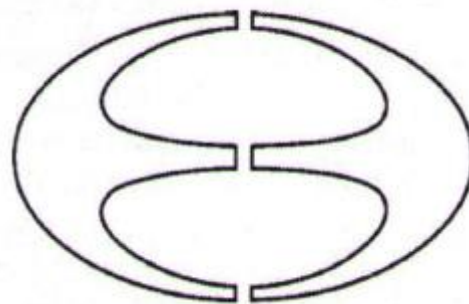


HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



Restoracivagono de „Utasellátó”

(Foto: www.kiskunmodel.hu/main)

2

----- 63-a jarkolekto
2019



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:

22. I. Gulyás: Ŝanĝigo
23. I. Gulyás: Ĝenerala kunsido de MVEE
26. L. Gabalda: La 13-a MES
28. J. Tomíšek: Trajne por travivaĵoj
31. Gy. Gaál: Pilgrima ekskurso al Pollando
33. I. Gulyás: Lingvistikaj interesaĵoj
35. J. Tomíšek: Teknikaj trezoroj en norda Kimrujo
37. I. Gulyás: Pasaĝerprovizado
39. I. Gulyás: „Akordiga” fervojkonstruaĵo

63-a jaro N-ro 2, APRILO - JUNIO

SANĜIGO

Dum nia vivo ni sentas multfoje, ke ni atingis al limo kaj turnopunkto, kiam ni devus ŝanĝi. Tiu ŝanĝo en multaj kazoj tuŝas la loĝlokon, laborejon aŭ aliajn vivcirkonstancojn, sed estas ankoraŭ pli grava, kiam ni sentas, ke ni devus ŝanĝi en niaj vivaranĝo, vivoformo, kondutmaniero, sinteno kaj interrilato al aliaj homoj. Kompreneble estas pli facile translokiĝi al nova domo, kiel malkutimiĝi de nia malbona kutimo. Kiel kaj de kiu ni devas ĉerpi forton por fari la bezonatajn ŝanĝojn? Tiujn ŝanĝojn kelkfoje devigas sendependaj cirkonstancoj, sed tiuj ne donas al ni internajn ŝanĝojn kaj animan renoviĝon. Ni sentas la bezonon de la ŝanĝo, sed senĉese ni prokrastadas kaj rifuĝas al anstataŭago, aŭ ni divenas tiujn kaŭzojn, pro tio ni faras nenion kaj ni ne ŝanĝas la situacion. En la praktiko tio estas, ke ni ne povas renovigi niajn interrilatojn kun kiu ni vivas aŭ laboras. Eble ni ne volas dolorigi al ili, aŭ pro tio, ke ni timas de la ŝanĝo, eĉ la ŝanĝigo de ni mem. Alia ekzemplo estas, ke ni bezonas novan vivmanieron pere de la pli sana manĝado, plurajn korpajn ekzercojn, sed tamen alformi novan tagordon estas pli komplika.

Sed la situacio en la kadro de la Esperanto-movado estas simila eĉ sama. Mi legas la problemojn ĉe la Centra Oficejo de Esperanto inter la estraranoj kaj la komitatanoj, kaj la negativajn financajn malfacilaĵojn. Mi scias, ke tiu situacio estas preskaŭ nesolvebla, sed mi demandas, ĉu ne devus ŝanĝi la kondutojn kaj klopodi komune savi la problemojn aŭ almenaŭ provi la solvon de la negativa situacio? Radike ŝanĝi ion estas tro komplike, sed ŝanĝi la pensmanieron povas konduki al rezulto.

István Gulyás

Ĝenerala kunsido de la hungaraj fervojistaj esperantistoj

Mi rigardas la kalendaron, kaj mi spertas kun konsterniĝo, ke denove forflugis unu jaro.. Laŭ mia opinio la kalendaro mensogas, ĉar antaŭ „kelkaj semajnoj” ni partoprenis en la bonsukcesa 70-a IFEF-kongreso en Vroclavo. Tamen mi devas akcepti la nealiigeblan fakton, ke la tempo pli rapide pasas kiel antaŭ kelkdek jaroj, do ni ĉiuj tro rapide maljuniĝas.



Partoprenantoj en la ĝenerala kunsido

Kiel kutime ni denove devas taksi la rezultojn de la pasinta jaro, kaj decidi pri la taskoj por la jaro 2019. Tiujn rezultojn kaj taskojn ni pritraktis en la ĝenerala kunsido de nia asocio, kiu okazis en la antaŭlasta semajnfino de marto. Dum la kunsido partoprenis preskaŭ ĉiuj reprezentantoj de la fakgrupoj kaj membroasocioj – escepte la fakgrupoj Pécs kaj Szombathely – kaj ĉeestis la honora prezidanto D-ro Gábor Márkus kaj la vicprezidanto János Nagy de la Hungaria Esperanto-Asocio (HEA), el

Aŭstrio ĉeestis Martin Stuppnig, kaj du gastoj (Jenő Matykó kaj Andrea Ruzicska) el la organizaĵo EDE. Do entute partoprenis 18 personoj.

La kunsido komenciĝis kun la kutimaj proceduroj, inter ili la salutvortoj de la prezidanto, la konstato de la decidkapablo, la akcepto de la tagordpunktoj, kaj rememoro pri niaj novaj mortintoj:

- **D-ro Imre Pethes**, kiu havis multajn diversajn postenojn en nia estraro, kaj tiun en la Hungaria Esperanto-Asocio, eĉ en la Mondpaca Esperanto-Movado.
- **Sereghyné Enikő Zengő**, kiu estis prezidantino de la „Verda Stelo” Esperanto Societo en Nyíregyháza, estrarano de HEA, komitatano de ILEI.
- **Éva Farkas-Tatár**, kiu faris Cseh-metodan instruadon en multaj landoj, gvidis esperantlingvajn programojn en la Budapeŝta Radio, estis la interpretisto en la kulturaj programoj okaze de en Hungario organizitaj IFEF-kongresoj, kaj prelegantoj en nia Esperanto-klubo en Budapeŝto.

La partoprenantoj kun unu minuta silento memoris pri ilin.

La raporto de la estraro detale taksis la pasintjarajn agadojn, la rezultojn kiujn atingis nia asocio. La raporto konstatis, ke nia asocio agadis laŭ nia laborplano, kiu atentis la laborplanon de IFEF kaj tiu de HEA. Estas grava informo, ke nia asocio havis en la pasinta jaro 430 membronombrojn, el kiuj estis 110 aktivaj, 66 pensiulaj kaj 254 protektantaj membroj. La nombroj – compare kun la antaŭaj jaroj – montras, ke

malpliigiĝis la nombroj de la aktivaj kaj pensiulaj membroj, kaj kreskis la nombroj de la protektantoj. El la membraro estis 15 IFEF-membroj, 3 dumvivaj kaj 5 individuaj membroj de UEA. Bedaŭrinde la viv-aĝo de la membraro de nia asocio pli altiĝas. Same kiel en la aliaj landaj organizaĵoj ankaŭ ĉe ni mankas gejunuloj. Nia asocio ĉiam klopodas varbi gejunulojn. En la jaro 2018 aliĝis 10 novaj membroj al la asocio, kaj estas ĝojiga afero, ke inter ili 4 membroj estas pli juna ol 30 jaroj. Tamen la tuta membronombro de nia asocio iomete malkreskis. La kialo estas sama kiel en la pasintaj jaroj: la ekonomia krizo en la tuta mondo, la privatigo de la fervojo, la regado de la angla lingvo, manko la gejunuloj, maljuniĝas la membraro pro tio multaj fervojistaj esperantistoj ne povas partopreni en la movada vivo, ktp.

La raporto de la estraro konigis la plej gravajn okazintaĵojn ĉe la fakgrupoj kaj membroasocioj. Fakgrupoj ekzistas en la urboj Budapeŝto, Győr, Kelebia, Pécs, Szombathely, Zalaegerszeg, kaj membroasocioj en Miskolc, Nyíregyháza kaj Tata.



La prezidanto konigas la buĝeton

Estas granda sukceso, ke malgraŭ la malbona ekonomia situacio, la malpliiganta apogo de VOKE, la entreprenitaj taskoj efektiviĝis escepte kelkajn monbezonajn taskojn. En la kadro de la fakgrupoj kaj la membroasocioj okazis regula klubvivo kun pluraj lingvokursoj, fakprelegoj, raportoj kaj aliaj programoj. Okazis komunaj ekskursoj ne nur enlande, sed ankaŭ eksterlande. Kelkajn ekspoziciojn aranĝis la fervojistaj esperantistoj pri la movada laboro kaj pri aliaj temoj, inter ili la amatoraj belartistoj de Tata faris kelkajn ekspoziciojn dise en la lando eĉ ankaŭ

eksterlande.

La kunsido traktis pri la eldono de nia faka revuo Hungara Fervojista Mondo (HFM), kiun la redaktoro dum la jaro ĝustatempe redaktis kaj dissendis kaj per poste kaj rete al pli ol 35 landoj resp. organizaĵoj. Ankaŭ estis grava laborprodukto pretigi kaj eldoni la historion de la hungaraj fervojistaj esperantistoj ekde 1896 ĝis nuntempe. Tiu historia materialo – kiun pretigis nia prezidanto – havas 48 paĝojn kun 47 bildoj. La „Historio“-n ni sendis al ĉiuj landaj asocioj de IFEF kaj al la estraranoj de IFEF, kaj ricevis tion ĉiuj fakgrupoj kaj membroasocioj de nia asocio.

La ĝenerala kunsido de nia asocio akceptis la finanĉan raporton, kiun prezentis la prezidanto. Kunsentis la raporton la Kontrola Komitato. La prezidanto informis la deputitojn pri la situacio de la landa kaj internacia Esperanto-movado. La prezidanto iomete detale konigis la pritrakton pri la ĉi-jara Landa Amika Fervojista Esperanto-Renkontiĝo, kiu okazos la 28-29-30-an de junio en urbo Tiszafüred. La sekretario de nia asocio konigis la modifon de la laborplano, kaj prezentis la koncernan datumprotektan regulon, kiun devas pretigi laŭ la nova jurnormo.

La raporto de la estraro menciis la 70-an IFEF-kongreson, kie partoprenis 124 kongresanoj el 19 landoj, inter ili nur 3 hungaraj fervojistaj esperantistoj. Pri la kongreso estas detala artikolo en la 3/2018 HFM. Ankaŭ estas informo en la raporto pri la 103-a Universala Kongreso de Esperanto okazinta en Lisbono, kie partoprenis pli ol 2500

esperantistoj el 75 landoj. Pri tiu grava evento aperis sciigo en la 4/2018 HFM. Pri la forresto de la 44-a Landa Amika Fervojista Esperanto Renkontiĝo la raporto rimarkas, ke pro la eksterlanda laboro la organizanto rezignis de la organiza laboro. Fine la ĝenerala kunsido aprobis la estraran raporton, la buĝeton, la raporton de la Kontrola Komitato kaj aliajn raportojn por la jaro 2018.

Kio okazos en 2019? La plej grava evento okazos en la hispana urbo Malaga, kie la hispanoj – la Hispana Esperanto-Federacio (HEF) kaj la Andaluza Esperanto Unuiĝo (AEU), sed ne la hispanaj fervojistaj esperantistoj – organizas la 71-a IFEF-kongreson komune kun la Hispana kaj Andaluza kongresoj. Antaŭ pr. unu monato de la komenco de la kongreso aliĝis nur 120 esperantistoj. El Hungario laŭ mia scio nur unu persono partoprenos en la kongreso. Tamen mi esperas, ke en la kongreso IFEF povos plenumi la planitan kongresan programon. La alia grava evento estos la 104-a Universala Kongreso de Esperanto en la finnlanda urbo Lahti. Mi instigas la fervojistajn esperantistojn por partopreni en la kongreso. Estas problemo, ke la kongreskotizo estas tro alta, kiu retenas multajn esperantistojn.

Nia ĝenerala kunsido aprobis la laborplanon, buĝeton kaj aliajn proponojn por la jaro 2019. Laŭ tiuj la hungaraj fervojistaj esperantistoj havas multajn taskojn. La plej gravaj estas la jenaj:

- Ni alĝustigas nian movadan laboron al la celoj de Hungaria Esperanto-Asocio (HEA), Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF), kaj Universala Esperanto-Asocio (UEA);
- Ni kunlaboras kun la landa asocio de FISAIC, kun IFEF, kun UEA kaj kun aliaj Esperanto-organizaĵoj;
- Ni fortigas niajn rilatojn kun la estroj de kelkaj fervojstacioj kaj direktoj;
- Ni disvastigas la interrilatojn kun la najbaraj eĉ aliaj landaj asocioj de IFEF;
- Ni aranĝas lingvokursojn por komencantoj kaj progresantoj;
- Ni plifortigas niajn rilatojn inter la estraro de nia asocio kaj la fakgrupoj, eĉ la membroasocioj;
- Ni regule eldonos nian fakan revuon „Hungara Fervojista Mondo” por aperigi en ĝi fervojfakajn artikolojn, interesajn raportojn pri kongresoj, konferencoj kaj aliaj Esperanto-eventoj, eĉ ni donas spacon en nia revuo por turismaj, kulturaj kaj literaturaj artikoloj;
- Ni konigas nian ideon kaj la Esperanto-movadon pere de ekspozicioj, murgazetoj, lokaj radio- kaj televidstacioj;
- Ni daŭrigas niajn aktualajn taskojn en la kadro de la fake aplika kaj de la terminara laboroj;
- Ni instigas niajn membrojn por partopreni en Esperanto-kongresoj, renkontiĝoj kaj en klubkunvenoj;
- Ni donas helpon al la organizantoj de la ĉi-jara Landa Amika Fervojista Esperanto-Renkontiĝo.

Tiuj planoj kaj taskoj donas al ni multan laboron, kaj pretendas entuziasman agadon de ni.

István Gulyás

La 13-a Mediteranea Esperanto-Semajno en "Les Issambres" 2.3. - 9.3.2019

Jam de pluraj jaroj sinsekve okazas la Mediteranea Esperanto-Semajno en agrabla ĉemara loko en *Les Issambres*, kie tiutempe floras mimozoj. Flavaj buletoj forte odorantaj karakterizas la francan Provencon. Ili estas tradiciaj simboloj de feliĉo kaj de bonaj rilatoj. Ĉi-jare en la belega feriejo *Vacanciel* kuniĝis 93 geesperantistoj el dek landoj. Eĉ el la plej malproksima Siberio venis du partoprenantinoj. Samtempe la hotelo gastigis grupon da biciklantoj.



Posttagmezan sabaton bonvenigis nin per aperitivo s-ro Silvain Ceccoto la estro de la feriejo *Vacanciel*. Post la vespermanĝo la organizantino de la aranĝo Christine Graissaguel prezentis al ni la ĉi-jarajn kursgvidantojn. Poste sekvis interkoniĝo. Mi informis la ĉeestantojn pri la fervojista kaj hispana kongresoj, kiuj okazos ĉi-maje en Malago.

Tuj la sekvan tagon komenciĝis instruado de Esperanto en kvarnivelaĵoj. Pri komen-

cantoj okupiĝis Christine Graissaguel, progresantojn instruis Michel Dechy laŭ la libroj de Tinĉjo. Li uzis ankaŭ "La bildstrioj kiel lernolibro", kajerojn kiujn li eldonis. Katerina Arbekova el *Novosibirsk* uzis ludmetodan instruadon kun multaj bildoj, proverboj kaj mallongaj rakontoj. La plej spertajn lernantojn instruis Emnuele Regano el Italio. Liaj filozofiaj prezentoj kaj debatoj pri diversaj temoj, estis pripensigaj kaj nesolveblaj. Temis ekzemple pri problemoj de etiko, justeco, perforto, vegetarismo kaj veganismo. Oni parolis pri genro kaj sporto, identeco de transgenro al transsekso. Okazis debato pri inkluziva lingvo ktp. Dum la matenaj kafo-paŭzoj, kiujn zorgeme pretigis Monique Prezioso kun sia amikino Simone Marlier, oni povis ne nur babilo, trinki kafon aŭ teon, sed eblis ankaŭ saltadi trans la kordon kaj samtempe lerni la kanton «Dek boteloj pendas ĉe la mur'». Tion iniciatis Carmen Segarra. La partoprenantoj multe amuziĝis per tiu ludo. Laŭdezire ankaŭ eblis partopreni la programon de la hotelo.

Posttagmezoj estis dediĉitaj al ekskursoj kaj al agrablaj promenoj en la ĉirkaŭaĵo. Dum la tuta semajno regis agrabla suna kaj varma vetero. Du kuraĝulinoj eĉ banis sin en la maro. Iuj profitis liberan tempon por legi, komputili aŭ ludi kartojn.

Al la okazaĵo venis ĵurnalistino por intervjui kelkajn samideanojn kaj fari komunan foton. Sabate aperis artikolo en la loka ĵurnalo *Varmatin*.

Dum unu posttagmezo ni vizitis ekspozicion pri orkideoj en *Roquebrune-sur-Argens* ĉe la familia entrepreno de Michel Vacherot, kiu funkcias ekde la jaro 1886-a. Ni admiris centojn da belegaj, diverskoloraj kaj diversformaj ekzotikaj floroj kaj aŭskultis konsilojn pri ilia kultivado kaj reproduktado. La vizitantoj povis ankaŭ aĉeti ilin. Aliajn tagojn ni promenis ĉe la lagetoj *Villepey*, vizitis la urbon *Fréjus* kaj *St. Raphaël*. Interesa estis ekskurso al *Tourves*, kie troviĝas *Musée des Gueules Rouges*. Tie ni ricevis kaskojn kaj promenis en artefarita instalaĵo imitanta la baŭksit-minejon. La gvidantino rakontis pri la



MIMOZO

M imozo, ora lumo dum dormas la naturo
I lustro de l'ĝardenoj kaj de l'sovaĝaj frondoj,
M irinda sveb-parfumo en vintra nostalgio,
O doro delikata el fora Aŭstralio,
Z umo de mil insektoj ridet' de sudaj mondoj,
O ra ambasadoro en la Provenc-lazuro.

peza kaj malfacila laboro de la ministoj. Por tiuj laboroj estis uzataj ankaŭ azenoj lokitaj tie porvive. En la muzeo ni povis vidi maketo-instalaĵon de ĥemia procedo por produktado de aluminio el baŭksito. En vitrinoj estis prezentataj diversaj aluminiuj objektoj.

Vesperoj estis dediĉitaj al kulturaj programoj. Katerina Arbekova prezentis al ni sian ŝatatan landon Siberion. Ĉe la fino ŝi organizis nekutiman kvizon pri ĝi. Bonaj respondoj estis rekompencitaj per bombonoj, bildkartoj aŭ glaseto da rusa vodko. Michel Dechy parolis pri "La humuro en la verko de Hergé (*Herĵe*)". La temo de Manuele Regano traktis "Arton kaj filozofiojn". Nina Korĵenevskaja prezentis al ni la urbon Ufa, kiu situas en Rusio apud Uralo kaj poste rakontis pri la folkloro en Rusio,

kiun ŝi akompanis per bildoj. Ege interesa estis la filmo de Jean-François Cousineau pri "Ekspedicio en Suda Afriko". Dum la vizito de Namibio, Bocvano kaj Zimbabvo li spertis eksterordinarajn travivaĵojn kun sia edzino kaj aliaj partoprenantoj.

La 8-an de marto gesinjoroj Prezioso alportis bukedojn da mimozo plukitajn en ilia ĝardeno kaj ĉiu virino ricevis branĉeton por memorigi la Internacian Tagon de Virino. Lastan vesperon la hotelo proponis aperitivon al la gastoj. La direktoro dankis al ĉiuj ĉeestantoj prezentante la tutan skipon de siaj kunlaborantoj. Niaflanke okazis adiaŭa vespero kun tombolo kaj diversaj artaj prezentoj. La kursanoj ludis diversajn teatraĵojn, deklamis kaj la ĥoruso sub la gvido de Bernard Bigonnet kantis kelkajn esperantajn kantojn. Dancado en akompano de akordiona muziko de la fratinoj Prezioso daŭris ĝis noktomezo. Dankegon al la organizantoj de la bela evento kaj ĉefe al la familio Prezioso, kiu faras ĉion eblan por kontentigi ĉiujn partoprenantojn, kiuj trankvile ĝuas la semajnon. Ĝis la revido venontjare!

Liba Gabalda

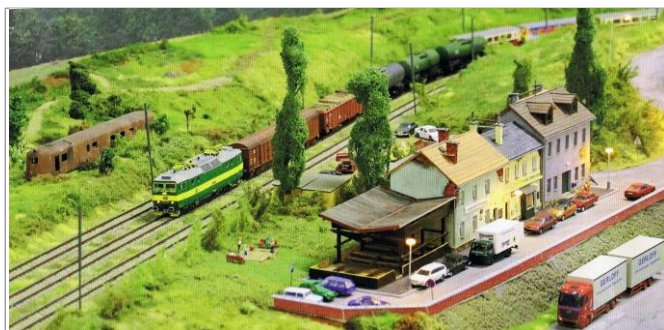
TRAJNE POR TRAVIVAĴOJ

Al kripoj tra *Bet-Leĥema vojo* en *Třešť*

Fine de la jaro 2018 kaj komence de la nova jaro 2019 permesis iuj familioj en urbo *Třešť*, ke la interesuloj vizitu kaj spektu ilian familian trezoron – kripoj. Konstruado de kristnaskaj kripoj en *Třešť* datiĝas de pli ol ducent jaroj, la kripoj ĉi tie estas transdonataj de generacio al generacio kaj konstante estas pliperfektigataj. Al tradicio de popola konstruo de kripoj sindediĉas krom aliaj ankaŭ unu el konstantaj ekspozicioj en filio de la Muzeo *Vysočina* en *Třešť*. La kristnaskaj kripoj en *Třešť* estas memorindaj ne nur pro nombro de la statuetoj, sed ankaŭ pro sia entuta instalaĵo. Por alloga dekoracio de la kaskada pejzaĝo de la kripoj ja estas uzataj plejparte naturaj materialoj kaj supre estas lokigita pentrita fono de la *Bet-Leĥemo*. La familiajn kripojn kun alireblaj *Bet-Leĥemoj* kunligas la tiel nomata *Bet-Leĥema vojo*.

La plej proksima fervoja haltejo estas: Třešť město.

Al ekspozicio de miniaturfervoja trakaro en *Roztoky u Prahy*



Miniaturfervojo

Estis ege interesa – ĉefe por la infanoj - rigardi miniaturajn veturilojn kun trakaro en la fervoja stacio *Roztoky u Prahy*, kiun pretigis lokaj modelistoj. Ĉarmiga fervojo de grandeco HO (1:87) estis por interesuloj alirebla en januaro. La ekspozicio de miniatura trakaro okazis en klubejo, kiu troviĝis en iama deĵora konstruaĵo de fervoja stacio *Roztoky u Prahy*. Kluba trakaro de la modelistoj en *Roztoky* elstaris per detala prilaboro. Ĉefa motivo kaj inspiro fariĝis stacio *Praha-Vysočany*. Krom tiu oni trovis sur

trakaro ekzemple ankaŭ iaman malsupran stacion en *Libeň*. Trafiko sur miniatura fervojo estis kontrolita digitale helpe de la programo *JOP*. Sur trakaro trafikis vaportrajnoj same kiel modeloj de trajnoj, kiujn oni povis vidi sur fervojo en Ĉeĥio aŭ en eksterlando. Apartenas al ili precipe veturilmodeloj de la firmao *Stadler* inkluzive de allogaj elektraj duetaĝaj veturilkompletoj.

La plej proksima fervoja stacio estas: Roztoky u Prahy.

Al foiro de vojaĝaferoj en urbo *Brno*

Pri tio, ke moderna teknologio estas bone uzebla ankaŭ por propagando de vojaĝaferoj, oni povis informiĝi en foiroj *Regiontour* kaj *Go*, kiuj ĉijare okazis en ekspoziciejo en *Brno* en januaro. Helpe de virtuala realaĵo la partoprenantoj povis transiri ekzemple en historian centron de malproksimaj urboj. Krom trarigardo de enlandaj kaj eksterlandaj turismaj destinaĵoj estis por la vizitantoj preparitaj ankaŭ adrenalinaj travivaĵoj inkluzive rampmuro aŭ diversaj simuliloj. Granda parto de la foiro estis dediĉita al aktiva libertempo. Mankis nek tipoj por ŝatantoj de cikloturismo aŭ ekzemple ekspozicio de ŝipoj. Parto de la akompana programo de la foiroj estis festivalo de regionaj specialaĵoj kaj regionaj nutraĵoj *Regfoodfest* kaj interesaj prelegoj pri ekzotika gastronomio.

La plej proksima fervoja stacio estas: Brno hl. n.

Por kursiado al pola *Jakuszyce*

Unu el plej konataj centroj de kursiado en Pollando – *Jakuszyce* - troviĝas tuj en proksimeco de ĉeĥa landlimo. Danke al klimataj kondiĉoj neĝo sur loka altebenaĵo

eltenas ĝis malfrua printempo. El urbo *Liberec* oni povas veturi al haltejo *Szklarska Poręba Jakuszyce* en rektaj trajnoj kaj praktike de la kajo oni povas eliri al kurskia ekskurso. La kurskiaj linioj de la skicentro *Jakuszyce* estas konvenaj kiel por komencantaj skiistoj, tiel ankaŭ por pli spertaj skiistoj. Entute ili longas preskaŭ cent kilometrojn kaj estas traligitaj kun linioj en Ĉeĥio. Jam sola veturo per trajno el *Liberec* al *Jakuszyce* estas travivaĵo. La reloj itineras tra pentrinda montara pejzaĝo, do ne mankas pentrindaj elvidejoj.



La plej proksima fervojstacio estas: Szklarska Poręba Jakuszyce.

Cindrulino denove regas en kastelo Moritzburg (Germanio)

Kiu deziris foti vin en kostumoj, en kiuj ludis aktoroj en legenda fabelo: *Tri aveloj por Cindrulino*, tiu devis veturi al la germana kastelo *Moritzburg*, kie okazis ekspozicio, dediĉita al la ŝatata filmo el la jaro 1973. Originalajn kostumojn oni ne pruntis, sed en la Ŝtona Salono, dekoraciita de la ĉastrofeoj estis preparitaj kopiaĵoj de filmkostumoj,

kiujn la partoprenantoj facile vestis sur iliajn vestojn kaj povis esti fotitaj por memoro. Krome la vizitantoj dum la vizito vidis ĉirkaŭ cent elmontraĵojn, kunligitaj kun filmado de la filmo. Ne mankis originaj balkostumoj aŭ peruko de malbona duonpatrino. La partoprenantoj venis ankaŭ en subtegmentaĵon de strigo *Rozárka* aŭ en stalon de blanka ĉevalo *Jurášek*, kaj informiĝis pri multaj aliaj detaloj. Priskriboj apud ekspoziciaĵoj estis ankaŭ ĉeĥlingvaj kaj al dispono estis ankaŭ ĉeĥa aŭdoĉiĉerono. Ĉiu vizitanto de la ekspozicio ricevis avel-nukson, kiun antaŭ fino de la vizito ĵetis en aŭtomaton por plenumitaj deziroj. Al *Moritzburg* eblas veturi per etŝpura *Lössnitzgrundbahn*. Ĝi trafikis el *Radebeul (Ost)*, kien trafikis el Dresdeno aŭ *Bad Schandau* linio S1 de apudurba fervojlinio *S-Bahn*.

La plej proksima fervojstacio estas: Moritzburg.

Printempo en Nelahozeves

En la kastelo *Nelahozeves* komencis la ĉijara vizitsezono sabate la 23-an de marto. Por la starto oni preparis riĉan kulturprogramon entenantan simbolan elpelon de vintro kaj bonvenigon de printempo. Krom metiistaj standoj, allogaj proponoj de refreŝiĝo kaj multkoloraj floroj la partoprenantoj povis ĝojatendi diversajn ludojn kaj konkursojn, teatron kaj teatreton aŭ ekzemple krearlaborejon kun temo de printempa kreado. La kastelo *Nelahozeves* apartenas al plej signifaj renesancaj memorobjektoj en Bohemio. Ĉijare ĝi estas malfermita la publiko inter marto kaj oktobro. Klasika vizito kun trarigardo de stabila kastela ekspozicio daŭras ĉirkaŭ 50 minutojn kaj elparolo de la ĉiĉerono la ĉeestantoj ekscias kiel vivis la nobelaro en la 19-a jarcento.

La plej proksima fervojhaltejo estas: Nelahozeves zámek.

Al Harrachov venas ankaŭ Karkonoŝo

Kiu volas renkontiĝi kun Karkonoŝo devas vojaĝi al Harrachov, kie okazas tradicia solenaĵo bonvenigo de printempo – alveturo de Karkonoŝo. Tradician procesion – krom la montarestro de la montaro Karkonoŝo – partoprenas feino *Izerina*, montarestro *Jizerské hory Muh*, diabloj, grafoj, skitrejnistoj kaj alia maskitaro. Sian arton prezentas knabinoj en uniformoj frunte de la solena procesio. Al la procesiaj paŝantoj muzikas la ensemblo *Taboranka*. La partoprenantoj povas ĝojatendi elmontraĵojn de la tradicia forĝista

produktado en forĝista metiejo, diversajn konkursojn inkluzive de la proklamo de la plej plaĉaj maskitoj kaj la riĉan karkonoŝan lotumadon.

La ĉijara novaĵo estas la porkbuĉista festenado. En la kadro de la infanaj programoj estas prezentita aŭstraj diabloj, kaj estas preparitaj ankaŭ kreaj metiejoj. La intersemuloj povas plekti por si paskan vergaron, turniĝi je siatempa karuselo aŭ provi pafadon per arbalesto.

La plej proksima fervoja stacio estas: Harrachov.

Al ekskurso en trajneto *Cyklohráček*

Ankaŭ en la jaro 2019 trafikis la ŝatata trajno *Cyklohráček*, nome en semajnfinoj kaj festotagoj inter marto kaj oktobro. La programoj por la infanoj kaj la geknaboj estas abunda en *Cyklohráček*, kaj ili certe ne enuiĝas. La trajno konsistas el kvar veturiloj kaj tri de tiuj servas kiel granda veturanta ludejo. Ŝatata estas precipe la vagono kun infana angulo kaj multaj ludiloj, aŭ vagono plena de balonetoj kun glitrelvojo kaj specialaj lignaj ludoj. Dispone al la infanoj en *Cyklohráček* estas la tielnomata ludgvidanto, de kiu ili povas pruntepreni ludkartojn, „puzzle“, kubeton de Rubik aŭ ion por solvi. Por adiaŭo ili ricevas malgrandan donaceton. Parto de la trajno, kiu forveturas el Praha hl.n. estas ankaŭ



*La trajno *Cyklohráček**

ciklovagono por pli ol dudek veturbicikloj. Per la trajno *Cyklohráček* oni povas veturi al Slany, kaj en elektitaj sabatoj ĝis Zlonice, kie eblas viziti fervojan muzeon. En la stacio Slany jam en marto okazis aranĝo kun solenaĵo omaĝe komenciĝo de la sesa sezono de *Cyklohráček*. Krom karuseloj kaj standoj kun refreŝiĝo la partoprenantoj povas ĝojatendi elvidejajn veturojn per historia aŭtobuso tra la urbo Slany, kaj specialajn veturojn en motorvagono (M131.1 Hurvinek) el Slany al Zlonice kaj reen, aŭ veturi per historia aŭtobuso inter Slany kaj Mayrau, kie troveblas ministra subĉiela muzeo. Tie eblas

partopreni duhoran viziton kun ĉiĉerono.

La plej proksima fervojstacio estas: Praha hl.n.

Foiro en *Jablonec nad Nisou*

Jam 19-a jara internacia foiro de vojaĝmovado *Eŭroregion Tour* okazis en marto en urbo Jablonec nad Nisou. Kiuj serĉis inspiron kien veturi por ekskurso aŭ libertempo, tiuj vizitis ekspoziciejon „Eŭrocentrum“ en Jablonec nad Nisou. Kun turismaj ofertoj en la foiro prezentis sin kiel unuopaj regionoj, tiel turismaj oficejoj, kuraĉlokoj, centroj de libertempaj aktivecoj kaj unuopaj memorobjektoj. Bedaŭrinde mankis la prezentoj de tiu internacia foiro en turismaj agentejoj de najbaraj landoj. Tradiciaj partoj de la riĉa akompana programo estas elmontraj de diversaj metioj kaj gustumado de la regionaj produktoj. Eniro al la foiro estas senpaga.

La plej proksima fervoja haltejo estas: Jablonec n.N. centrum.

Laŭ *ČD pro vás 1/2019* preparis: **Jindrich Tomášek**

PILGRIMANTA EKSKURSO AL POLLANDO

En la pasinta jaro mi faris kvartagan pilgrimon en Pollando kun 30 pilgrimantoj el Nyíregyháza-Jósvaváros. La grupestro estis Tamás Lipcsák grek-katolika paroĥestro, la ĉiĉerono estis Győző Gaál.

En la unua tago ni veturis per speciala aŭtobuso al la pola urbeto Myslenice, kiu distancas 30 kilometrojn de la iama pola ĉefurbo Krakovo. Ni loĝis en la hotelo Park dum tri noktoj. Post mallonga ripozo ni vizitis la urbocentron de Myslenice, kie troveblas la gotika paroĥa preĝejo. En tiu preĝejo ni admiris la miraklan bildon „Sankta Maria Marono”, kiu estas kopio de la originala bildo trovante en la dua pilgrimejo de Pollando „Kalvaria Zebrynowska”. Post la vespermanĝo ni komune promenadis en la ripozkvartalo de la urbeto.

En la dua tago ni vizitis la judan kvartalon „Kazimi-erz” en Krakovo, kiu estas pilgrimejo



Nia pilgrimanta grupo en la salminejo

Leopold Kozlowski travivis la koncentrejon „Auschwitz”, kie li ludis en koncentreja ĥoro kiel muzikisto. Li kune muzikis kun Isaak Bergman, kaj kunlaboris post la milito kun la filmreĝisoro Steven Spielberg, kiu filmigis pri la juda muziko. Kozlowski daŭrigis la instruadon de tiu muziko en la domo Klesmer, kiu nun estas pilgrimejo por turistoj. Nuntempe la juda kvartalo estas sen judoj, sed ĝi servas memoraĵojn kaj dokumentojn de judaro. Somere miloj da turistoj vizitas ĝin. Estas rimarkinde, ke la filmo „La lasta Klesmer” prezentas la vivon de Kozlowski per multaj originalaj bildoj kaj dokumentoj. Ankaŭ estis interesa vidi la iamaj geedziĝaj ceremonioj „Hanuka”, kiam la kandeloj estis metitaj en la fenestron, kiu memorigis nin pri la pasinteco de judoj.

Ni vizitis la „Malnovan Sinagogon”, kiu estas la plej bele zorgita ekzemplo de la juda arkitekto. La konstruaĵo estas grava objekto de la arthistoria sanktejo. Ĝi estas la plej malnova sinagogo de Eŭropo, kies renovigita laboro pro granda incendio okazis en 1557. Dum la dua mondmilito la germanoj tute prirabis la sinagogon, kaj en oktobro de 1943 antaŭ la muro de ĝi la germanaj soldatoj mortpafis la malliberajn patriotojn. Post la atingo de sendependeco oni renovigis la sinagogon, kaj en ĝi ricevis lokon ekspozicio kun titolo

de turistoj. Ĉi tie en la hotelo „Ariel” ekiris la muziko „Klesmer” fondinte Leopoldo Kozlowski. La posedanto de la hotelo Wojtek Ornat ne estis judo, sed tamen li subtenis tiun muzikon. La muziko Klesmer devenas el koro, ĝia origo retroiras ĝis la „Malnova Testamento”, kies fonto estas la doloro.

„Historio de la krakova juda kulturo”. Tiu ekspozicio estas tre riĉa kun judaj dokumentoj, bildoj, ornamentaj tukoj, ritualaj aĵoj k.a. En la salono de la sinagogo oni legis la „Toraon” dum la juda ceremonio. Grava dato estis marto 1794, kiam en ĉi tiu sinagogo parolis Tadeusz Kosciuszki pola generalo pri la bezono de la sendependa batalo. Li partoprenis en la usona sendependeca batalo. Ankaŭ estis fama batalo kontraŭ la rusoj en 1794. La granda statuto de la generalo troviĝas antaŭ la enirejo de Wawel. Ankaŭ estis interesa por rigardi la manuskripton de „Torao”. Poste ni vizitis la 350 metrojn alta monteton „Tadeusz Kosciuszki. El tiu ĉi monteto estas belega panoramo al la urbo Krakovo kaj al la rivero Visla.

Ni vizitis la mondfaman salminejon en „Wieliczka”. Ni malsupreniris 787 ŝtupoj dum kiu ni ricevis informojn pri la vidindaĵoj kaj pri la historio de la salminejo. En la subteraĵo ni rigardis la „Salonegon Kinga”, kie estas diversajn figurojn el salo, kiuj ornamas la muron de la salonego.

En la tria tago ni veturis al la Nacia Parko „Ojcók”. Tie troveblas la „Kavalira Fortikaĵo”. Ĝi estis konstruita en la XVI-a jarcento en renesanca stilo. Ĝi estas unu el la plej belaj kavalir-fortikaĵo en Pollando, pro tio oni nomas ĝin „Malgranda Wawel”. El ĉi tiu fortikaĵo videblas belega panoramo al la valo „Pradnik”. La fortikaĵo etendiĝas sur la „Rok-Altaro”. Ĝi funkciis ĝis la XIX-a jarcento kiel reĝa gardista turo. Post la dua mondmilito oni renovigis la fortikaĵon, kaj ĝi rericevis antaŭan belan formon. Estas interesa la fortikaĵ-korto kun loĝio, kaj kun la muzeo de la ŝtata artista kolektaĵo. En la muzeo videblas mebloj, porcelanoj kaj aliaj industriartaj objektoj.

Poste ni veturis al Czestochowa, kiu estas la plej granda kaj fama pilgrimejo de Pollando. La klastron fondis 16 hungaraj paŭlanoj. En la katedralo troveblas kaj viziteblas la fama ikono „Nigra Madono”. La mirakla bildo prezentas la Sanktan Virgulinon kun la malgranda Jesuo. En aparta kapelo de la katedralo nia grek-katolika pastro celebris sanktan meson. Poste nia grupo rigardis la katedralon, la kavaliran salonon, la arsenalon kaj la 600-jaran muzeon. Post la vizito en mirinda pilgrimejo niaj grupanoj animriĉe revenis al la hotelo, kie akceptis nin agrabla surprizo. Vizitis nin s-ro Stanislaw Mandrak eksprezidanto de PEA, kaj s-ino Halina Komar nuna prezidantino de PEA el la urbo Nowy Sacz. Ni longe babiladis pri nia komuna historio kaj pri la Esperanto-movado.

En la lasta tago ni hejmenveturis. Dumvoje ni vizitis la tombejon de hungaraj herooj en la urbeto Limanowa, kiuj mortis en la unua mondmilito sur la Jabloniec-altaĵo. Nia grupo florkronis unu tombejon, kaj kune kantis la hungaran himnon esprimante nian estimon por heroaj soldatoj. La sekva urbo estis Tarnow, kie naskiĝis generalo Bem, kiu estas heroo de Pollando kaj Hungario. Dum la urborigardo ni vizitis la Bem-maŭzoleon, kie estis metita la cindrojn de Bem en 1929. La cindrojn oni transportis el Sirio, el la urbo Aleppo, kien iris la generalo post la falo de la hungara revolucio. Li ŝanĝis religion al islamo kaj nomon al Murat. Li mortis la 10-an de decembro 1850. En la Distrikta Muzeo de Tarnow oni povas vidi la ekspozicion pri la vivo de Bem, kaj en la strato Walowa la Bem-statuon, kiu prezentas lin en hungara generala uniformo. Ni rigardis en Tarnow la renesancajn domojn, la katedralon, la statuon de la pola papo Johano Pŭlo la dua, la restaĵon de la sinagogo, la judan tombejon ktp.

Post la urborigardo ni veturis hejmen. La membroj de la pilgrima grupo estis kontentaj, ĉar ili havis neforgeseblajn travivaĵojn.

Győző Gaál

LINGVISTIKAJ INTERESAĴOJ

„Antaŭ 150 jaroj komencis funkcii la Hungaraj Reĝaj Ŝtatformoj. De tiu tempo ni kalkulis la ekzistadon de la ŝtatformo en Hungario”. Pri tiu grava temo mi skribis artikolon en la 4/2018 numero de nia faka revuo Hungara Fervojista Mondo (HFM), en kiu mi menciis tiun lokomotivon, sur kiu estis skribita en 150 lingvoj la vorto „Trajno”. Per tiu gesto la hungaraj fervojistoj volis saluti al la 150 jara Hungaraj Ŝtatformoj (MÁV).

Mi ŝatus rimarki, ke mi ne estas lingvisto, sed la 150 vortoj pri la fervojo interesigis min. Pro tio mi studis vortarojn de kelkaj gravaj lingvoj kaj priskriboj pri la plej interesaj lingvoj. Mi parolas iomete bone la germanan lingvon, kaj mi lernis en la gimnazio dum ok jaroj la latinan, kaj dum kvar jaroj la rusan kaj italan lingvojn. Do la intereso estas komprenebla. Kion mi konstatis kaj spertis?

En la mondo ekzistas plurmil lingvoj, kaj preskaŭ en ĉiuj lingvoj povas trovi la vorton „trajno”. Kiam la lingvistoj ekzamenis la vortarojn de la diversaj lingvoj, ili spertis, ke en unuopaj landoj uzas saman vorton por la nomado de la trajno. Kompreneble sur tiu tereno ekaperas la politikaj kaj potencaj cirkonstancoj, ĉar kelkaj lingvoj nur donas, kaj



Speciala trajno, kiu entenas sur la lokomotivo la vorton "Trajno" en 150 lingvoj

aliaj nur transprenas vortojn. La alia kaŭzo estas la lingvoparencio. Sur tiu tereno la diversaj landoj ofte uzas saman terminologion, ĉar la lingvoj kontinue influas unu sur la alian, ĉar la motivado de la vortokreado estas sama.

Estas interesa, ke la du plej gravaj fervojaj fenomenoj – la fervojo kaj la vaporlokomotivo – estas angla eltrovaĵo, pro tio multaj lingvoj de la mondo havas anglan terminologion de la fervojo. Estas angla eltrovaĵo el la 1760-aj jaroj, kiam sur el fero pretigite vojo per ĉevalo oni trentiris la vagonojn. La trafikan revolucion ekirigis la unua vaporlokomotivo de George Stephenson, kiun oni inaŭguris inter la anglaj urboj Stockton kaj Darlington. Pro tio la plej konata vorto pri la fervojo estas la angla „train”, kiu devenis el la latina lingvo. Tiu fakto influis multajn lingvojn, kiel la itala (treno), portugala (trem), hispana kaj kataluna (tren), rumana, turka kaj en multaj afrikaj landoj (tren), nederlanda (trein), irlanda (traein), ktp.

Multaj lingvoj uzas la vorton fervojo laŭ la bulgara nomado „vlak”, kiun vorton oni povas trovi en la kroata, slovena, ĉeĥa kaj slovaka lingvoj. En aliaj sudslavaj lingvoj disvastiĝis la „voz”-vorton (serba, macedona kaj bosna). Ruslando kreis novan vorton pri la fervojo: „pójezd”, kiun vorton transprenis la ukrainoj, kazahoj, kirgizoj, taĝikoj, tataroj kaj uzbekoj.

La poloj havas propran vorton por fervojo: „pociag”. La germanoj uzas la vorton: „zug”, kiu devenas el la vorto „ziehen” (tiri).



Lokomotivo en la stacidomo Budapest-Keleti, kiu enhavas la vorton "Trajno" en 150 lingvoj

Multaj lingvoj havas ne nur unu vorton por la fervojo. Ekzemple la germanoj uzas ankoraŭ la vorton „eisenbahn”, la hungaroj la vorton „vonat”. Tiu vorto originale signifis nur la relvojon, sed poste oni interŝanĝis la vorton „vagonaro” aŭ „trajno”. Ekzemple: fervojstacio aŭ trajnstacio, fervojkonekso aŭ trajnkonekso, fervojbileto aŭ trajnbileto ktp. Estas interesaj la hungaraj vortoj „kisvasút” (provinca fervojo) kaj „kisvonat” (malgranda trajno), ĉar la provinca fervojo signifas „etŝpura fervojlinio”, kaj la malgranda trajno signifas ludilon. La diferenco de la vortoj „trajno” kaj „fervojo” ankaŭ ekzistas en aliaj lingvoj, kiel la franca (chemin de fer – chemin signifas vojo, fer signifas fero), la itala (ferrovia – ferro signifas fero, via signifas vojo).

En pluraj lingvaj kulturoj oni klopodis kaj ankaŭ nuntempe klopodas la konservadon de la karaktero de propra lingvo, pro tio al la novaj nocioj ili kreis novajn nomojn. Tiel estas la „lest” (islanda), „juna” (finna), „rong” (estona), „galt feregnij” (mongola). Ankaŭ estas interesa, ke la morta latina lingvo havas kontinuan lingvoreformon, kaj pro tio la vorto „trajno” havas latinan varianton: „agmen”. Ĉi tie mi devas menci la lingvon Esperanto, kiu kreis la vortojn „trajno” kaj „fervojo”. Pri tiuj vortoj kaj ĝiaj kunmetaĵoj mi povus longe skribi, sed tio estas la tasko de la Faka Komisiono de IFEF. La artefarita lingvo „Ido” ankaŭ kreis novan vorton pri la trajno: „treno”.

La vortoj „trajno” kaj „fervojo” montras la interrilatojn de la lingvoparenco, parte montras la kulturajn lingvajn rilatojn, parte montras la lingvan formitaĵon de la iamaj politikaj rilatoj. La nomadoj de la „trajno” kaj „fervojo” montras la vidmanieron de la lingvaj kulturoj, ĉar multaj landoj ne havas fervojon, pro tio tiuj landaj lingvoj ne havas vorton por fervojo. Do ni povas konstati, ke la mondo havas teknikajn kaj kulturajn lingvajn kolormultojn, sed inter la lingvoj estas grandaj malegalecoj, kaj ni esperantistoj estimu nian komunan lingvon, kiu tenas paŝritmon kun la lingva evoluado sur la tereno de la ĉiutaga vivo, kaj kun la teknikaj, kulturaj kaj ceteraj evoluadoj.

Mi eksciis, ke per tiuj 150 lingvovariantoj kaj per la individua lokomotivgrafiko MÁV konkuris pri la Guinness-rekordo. Mi esperas, ke la rezulto estos pozitiva.

István Gulyás

Teknikaj trezoroj en norda Kimrujo

Unu el landoj de Britio (“Unuiĝinta Regno de Granda Britio”) estas Kimrio. Temas pri teritorio kun areo 20780 km², kie loĝas iom pli ol tri milionoj da loĝantoj. Ni provu iomete interkonatiĝi kun fervojoj kaj iuj teknikaj trezoroj de ĝia norda parto.

Fervojoj linioj tie ĉi aperadis en 19-a jarcento kun diversaj larĝspuroj. Temis pri linioj pliparte ekonomiaj, el kiuj multaj jam ne servas al sia celo, estis nuligitaj aŭ rekonstruitaj por servi plejparte al ekskursantoj kiel t.n. scenaj linioj, kaj tie, kie funkcias klasika fervoja trafiko, estas larĝspuro 1435 mm.

“Turismaj” linioj estas ekspluatataj ordinaro ekde printempo ĝis aŭtuno, kaj trajnoj estas tirataj el 90 % de vaporlokomotivoj. Ĉiu el ĉi tiuj scenaj linioj ofertas presitajn informajn prospektojn ankaŭ kun horaroj. Ni vizitu nordan Kimrujon, ĉar ĉi tie sur teritorio, prilavata de Irlanda Maro kaj Sanktgeorga markolo, estas plej multaj diversaj teknikaj interesajoj.



Nian pilgrimadon ni komencos malsupre de la plej alta monto de Kimrujo, 1085 m alta *Snowdon* (Neĝa monto). Pro manko da tempo ni vizitas lokan lokomotivdeponejon en dumila civito *Llanberis*, situanta en supermara alto 108 metroj. Ĝuste de ĉi tie estis en la jaro 1896 ekspluatapertigita dentradlinio, unusola en Britio, kun ŝpuro 800 mm kaj longo 7,5 km. La vojon preskaŭ ĝis montosupro la trajneto plenumas en 50 minutoj je kverdisnivele preskaŭ 1000 metroj. Maksimuma ramplo de la linio estas 167 milonoj. La entute moderna lokomotivejo en formo de unu granda halo, lumigata de lumradiigiloj havas antaŭ enveturo rezervujon por akvoprovizado kaj karbizejon. Trafika kompanio *Snowdon Mountain Railway* ekspluatatas sur la linio kiel pasaĝeran, tiel varan trafikojn per unu motorvagono, du dizelmotoraj lokomotivoj kaj sep vaporlokomotivoj.

En ĉirkaŭaĵo de *Llanberis*, ĉirkaŭ loka lago itineras tra agrabla arbarriĉa regiono ankaŭ etŝpura vaportrakcia linio. Ĉi tie vi havas impreson, ke tempo haltis. Lokomotivetoj kiel en fabelo.

Tramo en erikejo. Ni tamen daŭrigas la vojon al kalva monto, elstaranta supre de dudekmila apudmara urbo *Llandudne*. Ĝi estas kalkŝtona duoninsulo kun nomo *Great Orme*, kies alto estas nur iom pli ol ducent metroj super Irlanda Maro. El *Llandudne* ĝis supraĵo iras ŝoseo, veturila telfero (la plej longa en Britio), kaj tramvojo kun nomo *Great Orme Tramway* kun ŝpuro 1067 mm. Tramo sur la monton trafikas el la urbo jam pli ol 100 jarojn el stacio *Victoria*, kaj tuj akre ascendas en la stratoj. Sur tramvojo estas tri stacioj kaj du preterpasejoj. La meza, nomata *Halfway* servas kiel trajnŝanĝa stacio de malsupra parto de telfero kaj supra stacio *Summit Complex*, kie troviĝas telekomunikaturo, restoracio, fino de la veturila telfero longa 1622 m, magazeno, kaj kablosupren tirata skivojo. Praktike temas pri du perkablaj transportiloj. La veturiloj atingas maksimuman rapidon 10 km/h kaj pli frue uzis stangajn kurentodeprenilojn, po du sur ĉiu deprenilo, ĉar sur la suba parto de la tramvojo en la urbo, simila al kablotramvojo en *San Francisco (Cable Car)*, funkcianta ekde 31.7. 1898, la linio en naturo vidaspektas kiel funikularo al *Petřín* en Prago (Ĉeĥio), funkcianta ekde 8.7. 1902. Stangaj kurentodepreniloj nun restas nur por ornamo.

Great Orme estas senarbara, surkreskita de herbaro, iuloke kun malofta florkreskaĵaro kaj erikejoj. Ŝafaroj kaj kaprinoj zorgas, ke herbaro ne tro alte kresku. Desupre de monteto estas rava elvidejo al la urbo, kaj al altaj urbaj domoj sur apudborda promenejo kun sablobordo kaj nur kun padeloj de ventoelektoj. Tio vekas konjekton, ke ĉi tie preskaŭ senĉese blovas aŭ almenaŭ modere ventas. Tramveturiloj trafikas ĉiutere ekde marto ĝis oktobro, kio estas por stiristoj nefavora, ĉar ambaŭ platregejoj estas malfermitaj, do sur ilin pluvos aŭ pluvetas... Kiam estas vintro, trakciilkondukistoj estas vestitaj en vatvestoj kaj noktoj (lanĉapoj). En suntagoj veturo estas agrabla kaj veturiloj estas plenaj de homoj, iam tamen veturas eĉ malplenaj – precipe en nebulo. Meza intertempo estas malpli ol 20 minutoj kaj jare estas transportataj 200000 da pasaĝeroj.

Tri ŝpuroj en unu fervojstacio. Surprizo por vizitantojn de norda Kimrujo atendas en fervoja stacio *Betws—Coed*. Samnoma vilaĝo estis fondita en 6-a jarcento ĉirkaŭ monaĥejo. La civito kun malpli ol sescent loĝantoj estas konata pro fervojstacia muzeo de fervojaj modeloj kaj pro tri eksteraj ŝpuroj. Sur tiu plej eta (t.n. *miniature railway*), kiu transportas pasaĝerojn en okminuta rondvojaĝo, vi havas impreson kiel ĉe liliputanoj en Liliputo. Pasaĝeroj kaj lokomotivestro devas preskaŭ kuŝi en veturiloj. Sur la dua etŝpuro trafikas malgranda tramo.

Estas la 21-a jarcento, sed ŝajnas, ke ni troviĝas en unua duono de 20-a jarcento, do 100 jaroj pli frue. Tiel aspektas ĉiuj atrakciaĵoj. Sed sufiĉas rigardi alien kaj vi povas vidi ekzemple apud fina tramhaltejo super *Llandudne* tiujn plej modernajn aŭtomobilojn, aŭ sur akvadukto el 19-a jarcento sporte vestitajn homojn, telefonantaj per poŝtelefono aŭ fotantaj per digitalfotilo, aŭ en fervoja stacio *Betws-y-Coed* modernajn normalŝpurajn motorveturilojn de la kompanio *Arriva*. En Kimrujo simple alternas historio kun nuntempo. Kaj ni krome devas konfesi: Lokaj vaporlokomotivoj estas aspekte tre diferencaj ekzemple de tiuj mezeŭropaj.



Jindrich Tomišek

Pasaĝerprovizado



La unuaj plej gravaj bezonoj en la vivo de la homo estas la manĝaĵo kaj trinkaĵo. Tiujn bezonas ĉiutage ĉiuj estaĵoj, ĉar sen manĝaĵo (pano, viando, verdaĵo, legomo, fiŝo k.a.) kaj trinkaĵo (ĉefe akvo) oni ne povas vivi. Kompreneble tiun konstataĵon ne malfortiĝis la malsatado, fasto aŭ konsumsanidado, ĉar la estaĵoj nur iomete mallonga tempo

povas malhavi la manĝaĵojn kaj trinkaĵojn. Ne nur en la hejmo kaj en la restoracio manĝas kaj trinkas la homo, sed bezonas tiun dum la vojaĝo.

Jam ĉe la komercaj vojlinioj de la diliĝencoj aperis la gastigadaj aktivecoj. Multaj vojpriskriboj parolas pri la interrilatoj de la vojaĝado kaj provizado. La apero de la trajnvojaĝo oni certigis eblecon dumvoje manĝi en la stacidomoj. Kompreneble pro tio en kelkaj stacidomoj longe restadis la trajno, kaj la veturdaŭro kreskis. Poste estiĝis la manĝebleco dumvoje en la trajno en specialaj vagonoj.

En 1885 la „Orient Ekspreso” estis la unua eksprestrajno, kies vojlinio estis: Parizo-Vieno-Budapeŝto-Bukareŝto-Konstantinopolo. En la vagonaro trafikis du 14 personaj litvagonoj kaj unu 24 personaj restoracivagono kun propra kuirejo.

En Hungario la fabrikadon de la unuaj restoracivagonoj Gábor Baross trafikministro donis permeson. Komence oni ne kuiris en la vagono, sed en la interaj stacidomoj transprenis la „kuirejresponsuloj” la manĝaĵojn. Poste kompreneble en la restoracivagonoj oni kuiris varmajn manĝaĵojn. Tiujn ĉefe kuprajn kuirejajn instrumentojn oni uzas ankoraŭ nuntempe, aŭ estas metitaj en muzeo.



La restoracio en la stacidomo Budapeŝt-Keleti

Post la dua mondmilito venis nova epoko en la pasaĝerprovizado de Hungario. Al la kontentigo de la provizado estiĝis la Pasaĝerprovizada Entrepreno („Utasellátó”) de Hungaraj Ŝtatafervojoj en la 24-an de novembro 1948. Laŭ la fondĉarto ĉi tiu entrepreno estis rajtigita funkcii ne nur sur la tereno de la fervojo, sed ankaŭ ĉe ĉiuj branĉoj de la trafiko. Tiuj multflankaj aktivecoj etendiĝis al la gastigado de la pasaĝeroj, hotelfunkciado, nutraĵkomerco, restoracioj en la fervojaj- kaj busstacioj, ŝip- kaj flughavenoj.

Gravaj partoj de la aktiveco de la entrepreno estis la pasaĝerprovizado en la restoracivagonoj, kuŝ- kaj litvagonoj. Pro la kresko de la efikeco de tiuj liveradoj, MÁV aĉetis tiujn vagonojn, kaj transdonis al la entrepreno por funkciigi ilin.

Post la fondo de tiu ĉi entrepreno kontinue plivastiĝis la rondoj de la liveradoj, kaj ĝi aperis en la enlandaj kaj eksterlandaj danubaj ekskursantaj ŝipoj, kaj inter Budapeŝto kaj Vieno trafikantaj flugilŝipoj. La entrepreno funkciigis restoraciojn en Vieno kaj en la germana urbo Passau. Ĝi havis ĝis 1992 valutajn retojn en la vendejoj „Utastourist” kaj en la fervojaj stacioj, flughaveno kaj en kelkaj hoteloj.

Ekde 1995 estiĝis la „Rail-Bus Kft”, kies kadro ĝi certigas la stacidomajn taksi-liveradojn. Tiel jam dumvoje povis la vojaĝantoj en la trajno mendi taksion. En la 1-an de decembro 1996 estiĝis la Pasaĝerprovizada Akcia Societo, kies kadro dividiĝis en du partojn la „moviĝanta” kaj „staranta” servadoj, pro tio formiĝis la „Resti Kft”, kiu funkciigas la stacidomajn bufedojn kaj restoraciojn.



La "Utasellátó" restoracio en la stacidomo Pécs

En tiu aktiveco trafikas en naŭ eŭropaj fervojoj hungaraj kuŝ- kaj litvagonoj kaj en sep fervojoj restoraciaj vagonoj. Pli gravaj celstacioj estas: Munkeno, Venezia, Vieno, Braŝovo, Varsovio, Frankfurto, Berlino kaj Hamburgo. En la somera sezono trafikas lit- kaj kuŝvagonoj al la marbordoj de Grekio, Bulgario kaj Kroatio. Ekde 2003 en la enlandaj trajnoj kaj ekde 2007 en la internaciaj trajnoj la restoraciajn vagonojn, kontraktaj partneroj funkciigas kaj faras la liveradon. Laŭ tiu metodo oni laboras en la internacia praktiko, ĉar tiel la aktiveco estas pli kostefika.

Al la sukceso de la pasaĝerprovizada liverado grave havigis la stabilaj fakuloj de la entrepreno, el kiuj multaj akiris la majstrakuiristan titolon. Pro tio la entrepreno dediĉis gravan atenton al la edukado de la nova generacio. Ĝi multe helpas la perfektigan kurson de la junaj kunlaborantoj, pro tio multaj gejunuloj klerigis en la diversaj branĉoj de la pasaĝerprovizada tereno. La konsekvenco estas, ke multaj majstrakuiristoj kaj plu fremdlingvaj parolantaj gejunuloj laboras ĉe la entrepreno. Ankaŭ estas grava decido pri la unuecaj laborvestoj al la kelneroj kaj litvagon-konduktoroj.

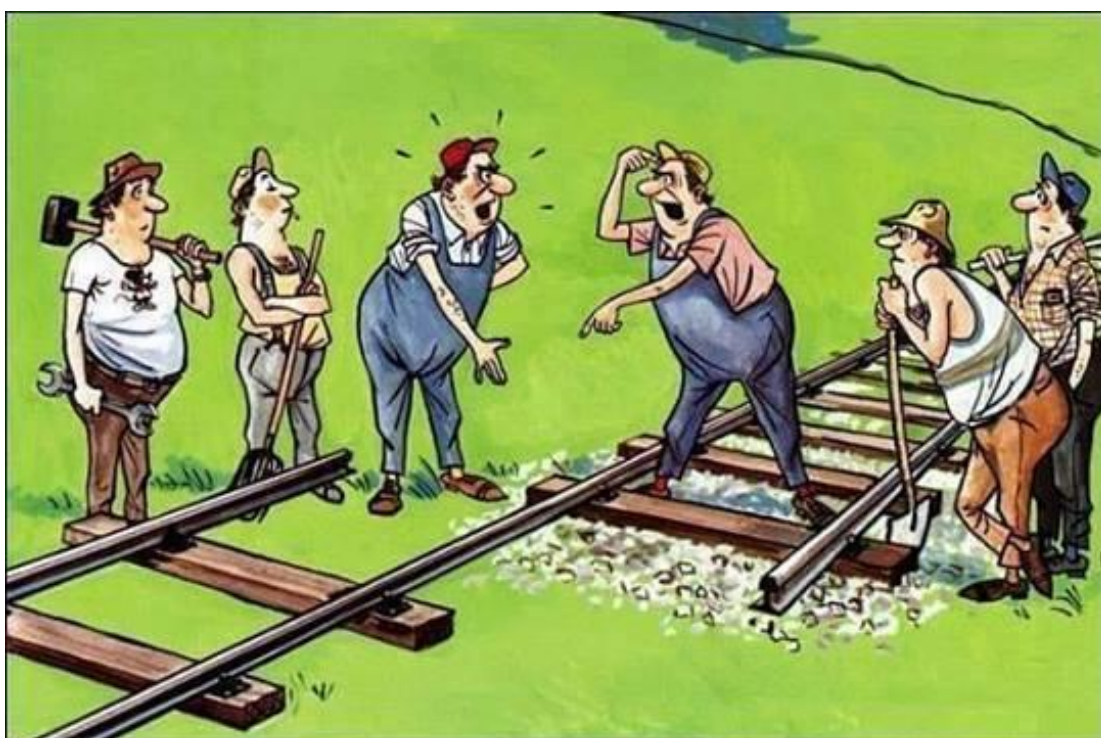


La menuo en la restoracivagono

Fine mi rimarkas, ke – legante la problemojn inter la MÁV Start kaj la laboristoj de la Pasaĝerprovizada Entrepreno, kaj la onidiroj pri la malrapida konsumado de la entrepreno – la vojaĝantoj bezonas la provizadon kaj en la trajno kaj en la stacidomoj. Estas akcepteblaj proponoj kreskigi la efikecon de la pasaĝerprovizado, restarigi la reputacion de la Pasagerprovizada Entrepreno (Utasellátó), estimi la laboristojn de la entrepreno.

István Gulyás

„Akordiga” fervojkonstruaĵo



En la kadro de la fervojkonstruado okazis jam multaj interesaj eĉ strangaj aferoj. En la komenco de la konstruada laboro okazigis tiuj nedezirindaj eventoj ĉefe pro la senkleraj laboristoj kaj ne tro precizaj instrumentoj, sed nuntempe jam ne ekzistas tiuj ridindaj laboradoj. Ekz. ĉe la konstruado de la fervojtuneloj nur kun kelkaj milimetraj diferencoj renkontiĝas unu kun alia de la du finoj konstruitaj tuneloj.

István Gulyás



Internaĵo de la restoracivagono

(Foto: mavnostalgia.hu)



**La 71-a kongreso de IFEF okazos de la 03-a ĝis la 09-a de majo 2019 en la hispana urbo Malago
Estas la lasta minuto por aliĝi**