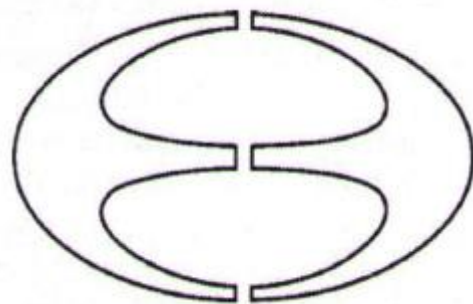


# HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



Tanzaniaj dancistoj okaze de la UK  
Fonto: Vikipedio

4  
----- 68-a jarkolekto  
2024



## 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-Rondo

Hungara Sekcio

de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio

Poŝta adreso: HU-1155 Budapest

Rákos út 98. I/9.

Aperas kvaronjare

Abonprezo: al hungara adreso: HUF 4500

al eksterlanda adreso: EUR 15

\*

## MAGYAR VASUTAS VILÁG

A magyar eszperantista vasutasok  
központi lapja

Felelős szerkesztő: Gulyás István

Kiadásért felelős

A Magyar Vasutas Eszperantó Kör

„Szkenguru” Nyomda Budapest

Felelős vezető: Balla László

ISSN 0230-323x

## ENHAVTABELO:

62. I. Gulyás: Pensoj
63. I. Gulyás: La urbo de sunbrilo
66. L. Gabalda: Eŭropa Esperanto- Kongreso
68. I. Gulyás: Timigaj pontoj
72. J. Horváth: Popolo diras
74. I. Gulyás: Historio de la stacidomo Békéscsaba
75. I. Gulyás: CAF fervojaj vagonoj
76. I. Gulyás: Fervojo en la literaturo
77. R. Todor: La 109-a UK en Aruŝo

## PENSOJ

Ni venkas la ĉefajn malfacilaĵojn! Apenaŭ kelkaj jaroj ni „ĝuis” la „Covid atakon”, kiu ankoraŭ ĉeestas, en la kuranta jaro okazis varmega vetero preskaŭ dum la tuta somero, eĉ en septembro venis la granda inundo sur la Danubo, ĉi tie estas la milito en Ukraino, la ekonomia krizo okazis en la tuta mondo ktp. Tiuj okazadoj ne helpis efektiviĝi la diversajn aranĝaĵojn, renkontiĝojn. Sed karakterize al la esperantistoj, kiuj malgraŭ tiuj malfacilaĵoj, efektiviĝis siajn programojn. Bone montras tiujn planitajn renkontiĝojn, kiel la IFEF kaj Eŭropa kongresoj, kie multaj esperantistoj partoprenis, eĉ la 109-a Universala Kongreso en Afriko partoprenis pli ol 800 esperantistoj. Pri tiuj eventoj vi povas legi en la nuna numero de nia faka revuo HFM. Vi povas legi ankoraŭ pri la danĝeraj pontoj en la mondo, kaj mi decidis, ke pro la interesa kaj timiga temo mi daŭrigas tiujn korbataĵajn konigojn en la sekva numero de HFM. Mi provas kolorigi la enhavon de nia revuo, sed bedaŭrinde mi ricevas malmultan artikolon de la esperantistoj, pro tio mi mem devas serĉi temojn. Kompreneble preskaŭ ĉiumonate okazas ia okazaĵo, kaj el ili mi ĉiam trovas iun temon, kiun mi provas enmeti en la revuon. Tamen mi plue atendas artikolojn pri interesaj temoj kaj okazaĵoj. Sekvas la aŭtuno, kaj mi deziras al ĉiuj legantoj pli trankvilajn tempo-periodojn, kaj partoprenon en multaj renkontiĝoj kaj kunestoj kun la familia etoso.

István Gulyás

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

## LA URBO DE SUNBRILO



Tiu urbo estas **Szeged**. Kial oni nomas la urbon Szeged „la urbo de la sunbrilo? Ĉar la klimato de Szeged estas mediteranea klimato, tio signifas varmegan someron, kaj mildan vintron. La teritorio de Hungario ĉi tie atingas la plej multan sunbrilon, kio estas pli ol 2100. La urbo Szeged estas departementa ĉefurbo de la departementa Csongrád – Csanád, kaj havas 158.800 loĝantojn, laŭ la 2023-a popolnombro. Ĝi troveblas en la suda parto de Hungario apud la landlimoj Serbio kaj Rumanio. Ĝi estas la tria plej granda urbo en Hungario post Budapeŝto kaj

Debrecen, kaj situas sur ambaŭ bordoj de la rivero Tisza, ĉe la kunfluejo de alia rivero



*La katedralo videblas el la direkto de Tisza*

Maros. La loko estis loĝata jam dum la neolitiko, kie la enloĝantaj homoj transiris al la agrokultura vivmaniero. Multaj popol-grupoj vivis sur tiu teritorio. La urbon Szeged fondis la romianoj, laŭnome „Partis-cum”. Sur la akvaj kaj kontinentaj vojoj la romianoj transportis salon, oron kaj lignon. Dum la patrojokupo en la 10-a jarcento ĉi tie ekloĝis multaj hungaroj. La unua skriba mencio devenas el 1183, en kio oni skribis la urbon „Ciggedin”. La urbo

plurfoje suferis en incendio, prirabo, inundo, kaj ĝi multfoje interŝanĝis posedantojn. Dum la barbara tata invado la loĝantoj de la urbo rifuĝis al la proksimaj marĉoj, post la danĝero la loĝantoj denove rekonstruis la detruitan urbon. En la jaro 1498 Szeged ricevis la rangon „Libera Reĝa Urbo”. Poste okazis la 143-jara turka invado, kiam okazis multaj priraboj, kaj kiam la turkoj forlasis la urbon, ili ekbruligis ĝin. Tamen dum la turka erao Szeged estis grava urbo ankaŭ por la turkoj. Poste okazis la regado de la aŭstra imperiestra periodo, kiam la aŭstroj liberigis la fortikaĵon, kaj la urbo ricevis blazonon la 21-an de majo en 1719, kaj memoron de tiu okazaĵo, la urbo ankaŭ nuntempe festas kiel

la „Tagon de urbo” en sama dato. Tiun periodon interrompis la revolucio kaj la liberecbatalo en 1848-1849. La hodiaŭan urbobildon elformis unu el la plej malgaja okazintaĵo, la 1879-a inundo. La granda parto de la konstruaĵoj detruigis, kion montras ke el la 6000 konstruaĵoj restis nur 300. La urbon oni rekonstruis per internacia helpo, pro kio la stratstrukturo iĝis iomete moderna, kiel la ringoŝoseoj kaj la avenuoj, kaj konstruiĝis pli modernaj kaj pli belaj



*Ferenc Móra Muzeo*

konstruaĵoj, belegaj parkoj kaj promenejoj. La loĝantaro en Szeged faris sanktan promeson konstrui katedralon, se la inundo forigas. La katedralo konstruiĝis, kaj en 1930 oni konsekris.



*La urbodomo de Szeged*

Post la unua mondmilito okupis la urbon 28 mil francaj soldatoj dum dek jaroj. Poste okazis denove malgaja okazaĵo, la trinona packontrakto. Pro tio la aktivecojn anstataŭ multaj aneksitaj sudhungarlandaj urboj, Szeged transprenis, pro tio la graveco de Szeged plue kreskis. Dum la dua mondmilito la bombaradoj kaŭzis gravajn damaĝojn, kaj post la milito nur malrapide ekiris la rekonstrua laboro en la urbo. Nur en la sesdekaj jaroj komenciĝis la vera evoluo de la urbo. Poste Szeged rapide evoluiĝis,

konstruiĝis novaj loĝdomoj, la urba trafiko kreskis, la nutraĵindustrio (salamfabrikado de Pick, paprika prilaborado, konservindustrio ktp) fariĝis la plej grava industrianĉeno. Szeged hodiaŭ estas la hungara centro de la ekonomio, kulturo kaj la scienco. Ĝi estas universitata urbo, kaj estas populara inter la turistoj. La plej interesa vidindaĵo de la urbo estas la „Somera Subĉielaj Ludiloj, kiujn oni organizas ekde 1931. La „Tutscienca Universitato” ricevis la plej bonan kvalifikon. La diversaj aranĝaĵoj, kiel la internaciaj foiroj, ekspozicioj kaj sporteventoj, eĉ la gastronomiaj aranĝaĵoj altiras ĉiujare multajn vizitantojn. En la urbo troveblas multaj historiaj monumentoj, diversaj artobjektoj, skulptaĵoj kaj belegaj konstruaĵoj.

Inter tiuj estas la belega urbodomo, teatro, sinagogo, banejoj, diversaj famaj domoj kaj palacoj, kelkaj preĝejoj, la konstruaĵo de la fervoja direkto k.a. La belega kaj impona katedralo la „Voto preĝejo” konstruiĝis inter la jaroj 1913 kaj 1921 en neoromantika stilo. La internon kaj eksteron de la katedralo ornamas amaso de mozaikoj, statuoj kaj reliefoj. Estas interese, ke la nombroj



*La konstruaĵo de la Fervoja Direkto*

de orgeno-tuboj estas 9040, tiu ĉi orgeno estas la tria plej granda inter la orgenoj de Eŭropo. Belega konstruaĵo estas la Muzeo „Ferenc Móra”. La novklasikstila domo konstruiĝis en 1896, kaj la muzeo havas riĉan arkeologian kaj natursciencan kolektaĵojn, folkloran tenejon, apotekhistorian kaj belartajn ekspoziciojn k.a. La tria konstruaĵo estas la urbodomo, kiu estas feliĉe por transvivi la grandan inundon. Por ni fervojistaj esperantistoj estas unu el la plej gravaj konstruaĵoj de Szeged, la naskiĝdomo de Julio Baghy, kiu troveblas sur la strato „Sóhordó”. Sur la muro de la konstruaĵo estas metita memortabulo de Baghy, kion ni fervojistaj esperantistoj florkronis dum la 44-a Landa Amika Fervojista Esperanto Renkontiĝo en jaro 2012.



*La katedralo de urbo Szeged*

La trafiko de la urbo estas kontentigita, ĉar ĝi havas 5 tramliniojn, 6 trolebus liniojn kaj 45 aŭtobus liniojn. Al tio kontribuas la Tram-train tramtrajno, kiu kunligas la urbojn Szeged kaj Hódmezővásárhely. La unua tramo startis en jaro 1908, kiu tramtrafiko komence faris vartransporton, sed en 1971 tio ĉesis. En jaro 1955 oni ekfunkciigis la aŭtobustrafikon, kaj en 1979 la trolebusan trafikon. Intertempe la urban trafikon oni renovigis plurfoje. La longdistanca trafiko grave pliboniĝis, kion helpis la ekfunkciigo de la Tram-train trafiko. Estas grava ebleco, ke la Tram-train tramtrajno-trafiko povas trafiki kaj sur la ĉefa fervojlinio kaj la Tram-train liniosekcio. La celo de la elformita nova infrastrukturo estas, ke la nova trafika sistemo aldoniĝu kaj plifortigu la konservon de la konkurs-kapableco. Laŭ la ĝisnunaj rezultoj tiu trafika maniero plenumis la esperon, ĉar la nombroj de la vojaĝantoj konstante kreskas, kaj la kontenteco de la

vojaĝantoj estas kontentiga.

La fervoja trafiko de Szeged estas konvena. La centra stacidomo de la urbo, situas ĉe la rando de la urbo, kaj al tiu kapstacio alvenas preskaŭ ĉiuj trajnoj. La urbo havas kvar pli malgrandajn staciojn, kiel la Szeged-Rókus, Kiskundorozsma, Újszeged kaj Szőreg. Tiuj stacioj situas sur la ambaŭflankoj de la rivero Tisza, kiujn iam kunligis la fervoja ponto de la rivero. Tiujn pontojn la germanaj soldatoj dum la dua mondmilito eksplodigis, kaj de tiu tempo oni ne rekonstruis ilin.



*La stacidomo de Szeged ĉefstacio*

La finhaltejo de la plej gravaj trajnoj estas en tiu kapstacio, laŭnome: Szeged – Hódmezővásárhely – Orosháza – Békéscsaba, Szeged – Rösztke – Horgos – Szabadka, Szeged – Kecskemét – Cegléd – Budapeŝto, Újszeged – Makó – Mezőhegyes. Plue havas etan fervojon la Fehér-laga Fiŝekonomio por la fiŝadaj aktivecoj.

Szeged – Kiskunfélegyháza –

**István Gulyás**

## LA EŬROPA ESPERANTO-KONGRESO

(STRASBURGO 8-12 de MAJO 2024)



Ĝi okazis en Strasburgo, kie troviĝas pluraj internaciaj institucioj. Strasburgo estas la ĉefurbo de la Granda Orienta-regiono (Alzaco, Loreno kaj Ĉampanjo).

La eventon partoprenis 618 geesperantistoj el 35 landoj ne nur el Eŭropo, sed ankaŭ el aliaj kontinentoj. Al la kongreso, krom la ĉeforganizanto, Espéranto-France, aliĝis la Germana E-Asocio (GEA), la Belga E-federacio (BEF), la Svisa E-Asocio (SES), la Itala E-Federacio (IEF), la Internacia Fervoja Esperanto-

Federacio (IFEFF) kaj la Internacia Ligo de Esperantistaj Instruistoj (ILEI). Ĉeestis kaj la programon pliriĉigis per siaj intervenoj ankaŭ kelkaj estraranoj de UEA. La loka asocio organizis E-budon ĉe la eŭropa parlamentejo.

La kongresejo troviĝis en la strasburga universitato tute proksime al la urbocentro. Ĉe la alveno, en la vasta halo bonvenigis nin per kanto la famkonata grupo Kajto. Tuj ekestis bona etoso kaj la ĉeestantoj kunkantis. Ne pretervidebla estis kontraŭ-milita ekspozicio instalita tie. Ankaŭ eblis ricevi E-afiŝon por eŭropaj elektoj.

La prezidanto de Esperanto-Francio kaj de la loka kongreskomitato Bruno Flochon inaŭguris kaj salutis la ĉeestantojn de la kongreso. Bonvenigajn vortojn aldonis ĉiuj partneraj asocioj kaj aliaj institucioj. Surekrane salutis la kongresanojn la urbestro s-ino Jeanne



*La prezidantaro de la kongreso*



*La partoprenantoj dum la inaŭguro de la kongreso*

Barseghian kaj la est-raranino de la Rejna Konsilio. La inaŭguro finiĝis per kantado de la Esperanto-himno. Tuj poste ni estis invititaj al aperitivo kun kuglof-kuko.

Ridetoj kaj ĝojo regis dum renkonto kun konataj geamikoj kaj koniĝo kun novaj esperantistoj. En angulo estis vendataj kelkaj E-produktoj, biero kun Esperanto-etikedo sur la botelo, veganaĵoj, marmelado kaj aliaj bongustaĵoj.

La ĉeestantoj povis ankaŭ admiri

filatelan ekspozicion, aĉeti bildkartojn kaj poŝtmarkojn aŭ specialan koverton dank' al Michel Basso. En gazetoj aperis pluraj artikoloj pri la eventoj.

La temo de la kongreso estis "Dialogo inter eŭropaj popoloj, portanto de paco",



*Gajaj minutoj dum la inaŭguro*

kiu estis bone pritraktata dum pluraj okazoj. La programo de la Eŭropa Esperanto-kongreso estis tre varia kaj riĉa. Estis prezentitaj multaj allogaj programeroj kaj prelegoj. Iom simile kiel dum la Universalaj Kongresoj estis malfacile elekti, ĉar pluraj okazis samtempe. Bone funkciis libroservo, E-kursoj, Scienca Universitata Sesio (SUS). Spontanee okazis kantateliero kun Kajto,

omaĝo al Wilhem Auld kaj Marjorie Boulton, prelegoj kaj

preparoj al KER-ekzamenoj, vesperaj koncertoj kaj multnombraj ekskursoj. La famkonata grupo Kajto Ankie kaj Nanne tutan daŭron de la evento animis la programon per siaj kantoj kaj kantigis la ĉeestantojn en pluraj okazoj.

Vespere okazis pluraj koncertoj de konataj kaj malpli konataj esperantistoj, inter kiuj muzikistino el Italio Klarisa. Ŝi ludis harpon kaj kantis en pluraj lingvoj amkantojn, Tim gitaris kaj kantis popularajn kantojn, Inicialoj D.C. uzis en sia programo sinkronizitajn videofilmojn. Jonny M prezentis regenstilan muzikon, Ralph Glomp adaptis kaj komponis muzikon kantante poemojn de Marie Hankel, Gijom' Armid ludis pianon kaj kantis siajn novajn iom utopiecajn verkojn. La muzikan kulturan programon teknike kaj bone prizorgis Floreal Martorel.

En la programo estis proponataj pluraj ekskursoj en la urbo mem aŭ en la ĉirkaŭaĵo de tiu bela alzaca regiono. Dum pluraj lokaj ekskursoj la esperantistoj povis profiti ŝipadon sur kanaloj de Strasburgo kun esperantlingvaj komentarioj, kaj admiri belajn pejzaĝojn. Eblis ankaŭ koni la urbon per turismaj trajnetoj, viziti la katedralon, parlamentejon, muzeojn ktp. Por fervojistoj estis alloga vizito de muzeo en *Mulhouse*. La postkongreso kondukis al bela urbo *Colmar*, kie antaŭ sep jaroj okazis IFEF-kongreso. Do, eblis refreŝigi la memorojn pri tiu pitoreska urbo.

Dum la fermo de la kongreso estis projekciataj segmentoj el kongresa etoso por freŝe rememori agrablajn momentojn. Dum la muzikaj paŭzoj denove prezentiĝis: Tim, Gijom' kaj Kajto. Estis memorigita la unua franc-germana kongreso, kiu okazis en Strasburgo en la jaro 1969. Kelkaj el la partoprenantoj ĉeestis ĝin infanaĝe. Mi rimarkas, ke multaj partoprenantoj proponis, ke en la estonto devus organizi ĉi tiajn aŭ similajn kongresojn, ĉar tiam multaj landaj kaj fakaj organizaĵoj povus prezenti siajn aktivecojn, kaj la partoprenantoj povus komune ĝoji la rezultojn de la agadoj.

Fine oni alvokis sur la podion kelkajn kunlaborantojn kaj dankis kvindek aliajn. Dank' al la bona organizado de la evento ĉiuj ĝuis neforgeseblan kongreson.

**Liba Gabalda**

## TIMIGAJ PONTOJ (*Unua parto*)

Multaj pontoj de la mondo signifas ne nur kunligon du lokojn, sed transiri eĉ rigardi kaŭzas veran defion, danĝeron kaj nuran eksciton. Tiuj pontoj troveblas sur profundaj abismoj, kiuj faŭkas inter la rokmuroj kaj super la riveroj, akvofaloj eĉ golfoj. Multaj homoj tute ne timas pro la danĝero, sed estas eble, ke tiuj homoj nur ekstere montras siajn sentojn, sed interne timas pro la danĝero. La plej multaj homoj estas kaptita de paniko, se la ponto ekmoviĝas dum la transpaso. En la mondo plurmil pontoj ekzistas, kiuj estas danĝeroj pro diversaj kaŭzoj, kiel la malforta mekanismo, ne tro sekuraj ligoj, malstabilaj savoŝnuroj, nekompletaj plankotraboj ktp. Tamen multaj homoj estas devigataj uzi tiujn pontojn pro la loĝloko, laborloko kaj aliaj kaŭzoj. Tiuj timigaj pontoj altiras milojn da turistoj en la tuta mondo, kiuj nur pro la danĝera vidindaĵo vizitas tiujn pontojn. Mi prezentas kelkajn pontojn, kiuj estas danĝeraj, kaj donas interesajn vidindaĵojn.

### Hussaini pendoponto (Pakistano):



Tiun pendoponton oni mencias, kiel la plej danĝera ponto de la mondo. Tiun ponton ne uzu nervomalforta homo, proponas la pontogardistoj. La pendoponto konstruiĝis el ŝnuregoj kaj nekompletaj lignoplankotraboj, kiuj traarkas la riveron Hunza supre kaj kunligas la malproksimajn vilaĝojn de la montaro Karakorum. La ponto havas multajn fendojn, mankas multaj traboj, kiu rezultigas harstarigajn transpasojn. La ŝnuregoj maljuniĝas kaj en la vento ekŝanceliĝas, pro tio la transpaso

estas danĝera, eĉ ekzistas tia ebleco, ke la transpasantoj falegas en la rapidegan riveron. Mem la ponto estas tro longa, kaj la trapasantoj jam senpacience atendas la momenton por la transiro. Mi legis kelkajn opiniojn pri la transpasantoj, kaj ili ĝojis, ke la transpaso jam finiĝis.

### Qeswachaka ponto (Peruo):



Tiu ponto estas konsiderinda konstruaĵo, kiu pretiĝis el herbo. Tiu estas tradicia inkaa ponto, kiun la lokaj komunumoj rekonstruas ĉiujare. La ponto traarkas supre la riveron Apurimac, kiu certigas unikan kaj gravan trapasejon. Malgraŭ la herbara konstruaĵo, la ponto estas surprizite stabila, sed la mallarĝa vojo kaj teksita strukturo eblas nervoŝira. La svinga moviĝo kaj la fendoj inter la ŝnuroj plifortigas la senton de la mal-stabileco. Sub la ponto fluas la muĝanta rivero, kiu konstante memorigas al la potenciala

danĝero. Mem la vidaĵo estas timiga, pro tio la trapasantoj konsistas preskaŭ el indianoj.



### Muson Tsuribaŝi ponto (Japanio):



eventulaj riskoj. Tiu ponto estas la fevoraĵo de la homoj, kiuj deziras ekscitojn, sed ĝi pretiĝis ne por la malfortaj kaj angorafobioj. Tamen ĉiutage trairas la ponton plurcent homoj, kaj ĝuas la ekscitojn.

### Simiaj pontoj (Vjetnamio):



alkutimiĝis al tiuj primitivaj pontoj, kaj volonte uzas tiujn transpaŝojn. Kompreneble en la delta-regiono ekzistas nur kelkaj similaj pontoj, do la lokaj loĝantoj ne povas elektadi, se ili volas aŭ devas uzi tiun eblecon por transpaŝi al la alia flanko de la rivero.

### U Bein ponto (Birmo):



donas danĝerigan situacion.

Tiun ponton oni ofte mencias en Japanio kiel la plej timiga pendoponto en la lando. Tiu mallarĝa ponto konstruiĝis el ŝnuregoj kaj ignoplatoj, traarkas supre la profundan valfaŭkon en la japana suda Alpoj. Pro la aĝo de la ponto kaj la dependo de la vetero konsentas al la timiga animagordo, kaj tion pli fortigas la mankantaj lignotabuloj kaj la eluzitaj ŝnuregoj. La ponto dramece ekŝanceliĝas okaze ankaŭ la plej malgranda ventopuŝo, kaj la voĉo de la muĝa rivero konstante memorigas pri la

Tiuj pontoj troveblas en la regiono de Mekong-delta. Tiuj mallarĝaj konstruktoj pretiĝis el bambuo, ĉefe kun unusola bamburelo. Mem la ponto estas provizora ĉarpentfuŝaĵo, kaj al la transpaso oni bezonas lertecon, kuraĝon kaj ekvilibran senson. Estas interese, ke dum la pluvvetero la ponto falas sub la rivero (kiel vi vidas sur la bildo), kaj tamen la homoj trapasas tiun ponton. Tiuj pontoj nemalhaveblaj por la lokaj trafikoj. Ankaŭ estas interese, ke la lokaj loĝantoj jam

Tiu estas la plej maljuna tikfa ponto de la mondo, kiu traarkas supre la Tangtham-lago. La ponto havas unu mejlan longecon, kaj havas unikan ĉarmon, sed samtempe maltrankvilan rompiĝemon. La jarcenta tabulplanko grincas sub la piedoj, kaj la manko de la bariloj pligrandigas la senton de la senpoveco. En la seka jarperiodo la ponto staras supre de la tero, sed en la pluva jarperiodo ŝajnas la ponto flosi sur la akvo. Tiu vidaĵo estas superrealista kaj

### La ponto de la rivero Mekong (Tajlando):



Tiu ponto estas primitiva konstruaĵo, kiu traarkas supre la rapidfluadan riveron Mekong. La ponto konstruiĝis el ŝnuregoj kaj lignotabulplankoj. Ĝi havas multfojn akvonivelajn ŝanceliĝojn, kiuj elementa okazo povas fari la konstruaĵon malstabila kaj glitiga. Kelkaj akvofaloj plifortigas la rekonon de la danĝero, kaj la kurega akvo memorigas al la eventuala katastrofo. La minimalaj sendanĝerecaj elementoj, kaj la malcertaj strukturoj bezonas antaŭgardan navigadon, ĉar

pro la plej malgranda eraro povas konduki al la danĝera falego. Multaj homoj trapasas sur la ponto por aĉeti varojn, finfari la taskojn en la laborloko, ekkoni la vivon en la alia flanko de la rivero ktp. Pro tio la ponto bezonas kontinuan riparadon kaj konservadon.

### Seven Mile ponto (Florido):



La ponto de la florida transmara aŭtoŝoseo konstruiĝis rekte super la oceano. Malgraŭ la beleco de la ponto por transiri sur tiu ponto estas timiga, ĉefe en la sezono de la uragano. Sur la amplekso de la vasta maro, kie oni ne trovas teron, la aŭtomobilistoj sentas subigitecon, ĉefe pro la proksimiĝanta ŝtormo. Pro la forta vento kaj la impeta pluvo, la transiro ŝajnas malcerta.

Tio estas interesa sento, sed

bedaŭrinde tuŝas la plej multajn mobilistojn, kaj kelkfoje tiu sento eblas danĝera dum la aŭtoveturado.

### Millau valponto (Francio):



Tiu ponto estas la plej alta konstruaĵo en la mondo, kaj la plej granda kabla ponto en Eŭropo. Ĝi estas 2460 metrojn longa inĝeniera kreitaĵo, kiun oni povas prinomi genia konstruaĵo. Kaj la planado kaj ĝia efektivigo bezonis eksterordinarajn laborproduktadojn. La ponto traarkas la riveron Tarn en la 343 metraj altecoj. Sur la norda parto de la ponto troveblas vizitanta centro, de kie estas bela superrigardo sur la tutan ponton. Kial estas danĝera tiu ponto? Ĉar dum la

longa aŭtoveturado sur la ponto ĉiam okazas forta vento, multfoje pluvo, eĉ ankaŭ printempe kaj aŭtune glacimalvarma precipitaĵo. Sur la ponto la kondukisto de la aŭtomobilo devas garde konduki, kiu estas malfacila aktiveco. La ponto pretiĝis en la jaro 2004.

### Storseisundet publikvoja ponto (Norvegio):



La ponto estas la plej longa ponto de tiu ok pontoj, kiuj troveblas sur la „Atlanta vojo” en la suda parto de Norvegio. La ponto havas akrajn vojkurbojn, krutajn deklivojn, kaj aliajn malfacilaĵojn, pro tio oni rekomendas trafiki sur tiu ponto nur la kuraĝaj ŝoforoj. Se la vetero estas trankvila kaj sunbrila, tiam la vojaĝo okazas sur belegaj kaj pitoreskaj pejzaĝoj, se la vetero malboniĝas, tiam la aŭtomobilistoj devas superi la fortajn ventopuŝojn, pluvon eĉ neĝopluvon, glitigan ŝoseon, transĵetiĝajn ondojn. La ponto estas 263 metrojn longa, la plej alta punkto estas 23 metroj super la maro, kaj ĝi estas publikvoja konzola ponto. La ponton oni transdonis al la trafiko en la 7-a de julio 1989.

### Capilano pendoponto (Kanado):



La ponton konstruigis skotlandano, kiu estis konstruĝeniero. La pendoponto situas ĉe la granda urbo Vankuvero super la rivero Capilano. La ponto troveblas sur la frondoriĉaj kaj ĉiamverdaj arboj. La ponto estas 140 metrojn longa konstruaĵo super la rivero en alto de 70 metroj. La ponton oni renovigis pro la malbona stato. El la ponto malfermiĝis belega panoramo sur la naturmedio. La ponton uzas multaj homoj, ĉefe la turistoj. La ponto multfoje elsvingiĝas, se blovas vento, Ĉefe la geknaboj timas pro la elsvingiĝo. Mi jam trairis sur tiu ponto okaze de la tuttaga ekskurso de la

Universala Kongreso en Vankuvero. Ne estas certa, ke mi trairas denove iam ajn tiun elsvingiĝan ponton.

### Ponto „Lya” (Japanio):



En Japanio troveblas unu el la plej danĝera ponto en la mondo. Tiu estas la ponto „Lya”, kiu ekzistas el sarmentoj de Wisteria vinberujo, kiujn oni kunplektis sur la tutaj elementoj de la ponto. La vidaĵo de la sarmentoj de la vinberujo vere estas timigaj, ĉar per tiuj sarmentoj oni tenas la tutan ponton. La skeleton de la ponto certigas la 20 – 30 centimetroj distancaj fendaĵoj de la lignotabuloj. Tiuj pontoj jam ekzistas dum plurcent jaroj. La ponto balancas ĉe ĉiuj paŝoj super la 45 metrojn

alta profundo. La ponton uzas preskaŭ nur la lokaj loĝantoj, ĉar la turistoj kaj la japanoj el aliaj partoj de la lando timas trairi sur tio.

## Popolo diras, Dio diras

*Hungaraj-Esperantaj parolturnoj kaj proverboj (Hungaria Esperanto-Asocio, 2024)*  
*Komplilis: Jozefo Horvath*

En nia ĉiutaga vivo ni ofte renkontas objektojn, strukturojn, kiuj konsistas ne nur el partoj, do ŝraŭboj, brikoj, ŝpaloj, sed el plurpartaj antaŭfabrikaĵoj, unuoj, paneloj. Oni konstruas ne nur domojn el paneloj, sed ankaŭ komplikajn strukturojn. Se oni fabrikas lokomotivon, ĝi estas konstruata el strukturaj unuoj, kiujn aŭ diversaj uzinoj de fabriko produktas, aŭ la fabriko aĉetas ilin de fremdaj firmaoj kiel pretajn konsisterojn. Do se ni restas ĉe nia ekzemplo lokomotivo: boĝiojn, motorojn, transformatorojn, radaksojn, instrumentopanelojn ktp. Same estas pri lingvoj. Vortoj, afiksoj, finaĵoj estas partoj, proverboj, parolturnoj, dirmanieroj kaj similaj esprimoj estas pretaj unuoj, paneloj de pli grandaj strukturoj: la parolo, teksto, frazo ks. Ili lokiĝas en nia lingva subkonscio, kaj kiam ni bezonas ilin, ni elprenas kaj uzas ilin, simile al vortoj, enmetante ilin en nian parolon. Se mi ekzemple riproĉas ion al mia amiko, pri kiu li ne fieros, mi diras: *Vi ne afiŝos tion, aŭ vi ne diskrios/distrumpetos tion, aŭ vi ne montros tion en la fenestro*. Aŭ se mi malfruis la lastan tramon, mi senkulpigas min jene al mia edzino: *mi devis veturi sur mia paro da kuroj*. Se mia filo ne faris sian taskon, kaj tial li ne ricevos la promesitan glaciaĵon, mi diras al li: *kia ago, tia pago*. Se mi riproĉas bubon misfarintan, mi krias al li: *Mi ja instruos al vi la morojn!* Por iom pli klare vidi tiajn panelojn, pretajn unuojn, ni devas fari ordon inter la multaj specoj de tiaj lingvaj paneloj. Eble plej konataj estas la proverboj kaj parolturnoj. Por ili ekzistas amaso da difinoj. Tamen troviĝas trajtoj, pli-malpli komunaj en ambaŭ. Ili estas esprimriĉaj rimedoj kun plej ofte (kvankam ne ĉiam) kun figura senco, firmiĝinta formo, kiuj servas, kiel mi jam diris, kiel pretaj lingvaj elementoj, iam ajn „elpoŝigeblaj”, kiuj kolorigas la stilon kaj kies signifo ne ĉiufoje dedukteblas el la senpera signifo de la komponantoj. Ekz. *ŝuldon tempo ne kuracas*, do post tempo oni devas repagi la ŝuldon, aŭ *li ĵus elrampis el la ova ŝelo*, do *li havas ankoraŭ la lakton sur la lipoj*, alivorte *li estas ankoraŭ flavbekulo*, do naiva, nesperta, nematura.

Tamen estas diferenco inter proverboj kaj parolturnoj: proverbo estas frazo, parolturno estas parto de frazo aŭ subfrazo. Ekz. *longe ĉerpas la kruĉo, ĝis ĝi fine rompigas* estas kompleta frazo, kompleta penso, dum *resti kvazaŭ ŝtonigita* estas parto de frazo, ekz. kiam lia edzino *kaptis lin ĉe la fano, li restis kvazaŭ ŝtonigita*. Sekve, proverboj estas memstaraj frazoj, en si mem kompletaj ideoj, parolturnoj estas frazpartoj aŭ subfrazoj dependaj, ĉiufoje rilataj al io, do ili bezonas kompletigon, la alparolato devas scii, pri kio aŭ kiu temas.

Proverboj estas popola saĝaĵo, longjara sperto, do konstato, juĝo, konsilo, rekomendo, moral- aŭ alia instruo. Kiel la zamenhofa proverbo diras: *proverbo estas sperto, proverbo estas averto*. Do proverboj havas frazan karakteron, estas sendependaj, parolturnoj havas vortecan karakteron, eĉ se ili estas laŭforme frazoj, kaj ili ne estas sendependaj. Oni povas anstataŭ ilin per unu vorto, ekz. *post la kulisoj* = sekrete, malpublike, *tordi ŝnurojn el sablo* = nenifaradi.

Al proverboj similas flugilaj vortoj, sentencoj, motoj, devizoj, maksimumoj, kiuj same enhavas specon de juĝo, instruo, rekomendo, sperto, konstato, tamen iliaj aŭtoroj estas konataj aŭ almenaŭ laŭkrede konataj. Tia estas ekz. *la ŝtato estas mi*, orgolja deklaro de la Sunreĝo Ludoviko la 14a, aŭ *mono odoron ne havas* de la romia imperiestro Vespasiano, kiu volis meti imposton sur la publikajn necesejojn. Kaj proverboj estas de popola origino, kiel same la zamenhofa proverbo konstatas: *venas proverbo el popola la cerbo*.

La stilon kolorigas, vigligas ankaŭ aliaj, pli-malpli firmiĝintaj „parolpaneloj”. Flugilhavaj vortoj estas vortoj eldiritaj de konataj personoj kaj ofte ripetataj, ekz. *ĉu esti, aŭ ne esti?* (Shakespeare el la buŝo de Hamleto), *per flugiloj de facila vento* (Zamenhof), komunikaj formuloj: *kion fari? jam temp' está*, ĝemelaj vortparoj *jen kaj jen, finita kaj glatigita*, vortekvivalentoj: *malvarma milito, interna ideo*, fiksitaj esprimoj kun funkciaj verboj: *tiri*

*konkludon, meti finon, kunokazaĵoj, do vortoj, kiuj ofte okazas kune en la parolo aŭ tekstoj: malfermi pordon, fari viziton, doni respondon, situaciaj frazoj, do frazoj, kiujn ni kutimas diri en certaj situacioj, ekz. por ĉiu afero estas sia tempo, ĉio por la okuloj, nenio por la manoj, kaj ne laste ankaŭ bibliaj citaĵoj, konataj en la ĉiutaga vivo, ekz. kiu frapas, al tiu oni malfermas, adori la oran bovidon, ĉiu bona arbo donas bonajn fruktojn.*

Do kiel vi vidas, la kolekto celas la praktikan uzon por tiuj, kiuj volas vigligi sian stilon, spici la sobrajn vortojn de siaj tekstoj kaj parolo. Kvankam mi indikis kelkloke la devenon (Zamenhof, Biblio, Kalocsay, M. Boulton, L. Bourgois), la kolekto enhavas esprimojn, kolektitajn dum mia legado, interparoladoj, en Interreto kaj ankaŭ kelkajn miajn proponojn, ĝi ne estas scienca verko, sed servanta la ĉiutagan aŭ verkistan lingvouzon.

Esperantaj proverboj estas propre memkontraŭdiro, ili ja ne estas de popola origino, disvastiĝis ne de buŝo al buŝo en la senco, ke kiel bazo por ili servis la Proverbaro de Zamenhof, kiun li kreis per la «traduko» de la plurlingva kolekto de sia patro Marko Zamenhof. Nerekte ili estas tamen de popola fonto, ili ja originas el proverboj, saĝaĵoj de diversaj popoloj. Tio validas pliparte ankaŭ por la parolturnoj, tamen la stilistika funkcio de ambaŭ estas la sama kiel tiu de la originalaj proverboj kaj parolturnoj.

Sekve, ĉar Esperanto estas planita lingvo, la pliparto de la kolektitaj proverboj, parolturnoj estas pruntoj el naciaj lingvoj aŭ el la Biblio. Tamen ekzistas ankaŭ fiksiĝintaj esprimoj de enlingva naskiĝo, ekz. *Esperanto – edzperanto, ni fosu nian sulkon!, je Sankta Ludoviko!, nur rekte, kuraĝe kaj ne flankiĝante ni iru la vojon celitan!, la nepoj nin benos*, do elcerbaĵoj de pliparte konataj aŭtoroj, tamen troviĝas inter ili ankaŭ paroldevenaj, slangecaj, ekz. *liten, ne militen!, du plus du as foje kvin, la Akademio decidis – punkto!*

Kaj ne laste mi ŝuldas iom personan klarigon pri la deveno de ĉi tiu volumo. Kiam mi estis novbakita esperantisto, en la klubo en Győr ni interpretis librojn, gazetojn. Mi vidis ĉe s-ano Borsodi, ke la revuoj, kiujn li legis, estas provizitaj per surmarĝenaj notoj, signifoj de entekstaj vortoj. Mi sekvis lian ekzemplon, kaj dum miaj legadoj mi notis marĝene, poste kolektis en broŝuroj novajn vortojn, sukajn esprimojn, spritajn parolturnojn ks. El ĉi tiuj hazardaj notoj naskiĝis poste vortaroj, kiuj apogis mian tradukistan laboron, kaj inverse, mia tradukista laboro pliriĉigis miajn vortarojn. Kvazaŭ kromprodukto de tia mia laboro naskiĝis ĉi tiu frazeologia kolekto.

Miajn trovaĵojn mi kompletigis per la Proverbaro de Zamenhof, kiam mi ricevis la taskon redakti la hungaran kaj rusan partojn de la Oklingva proverbaro de Petro Desmet'. Ĉi tiun materialon mi poste kompletigis jam konscie, traserĉante la literaturon por frazeologiaj esprimoj. Do la fontoj de ĉi tiu volumo estas baze la Proverbaro de Zamenhof, miaj kolektaĵoj el la literaturo kaj viva parolo kaj laste mi aldonis ankaŭ miajn elcerbaĵojn, kie mi ne trovis ekvivalentojn en tiel gravaj korpusoj, kiel ekz. la Tesktaro, la Kukolo aŭ interretaj serĉiloj.

Mi ne povis ellasi kelkajn latinajn proverbojn, plie flugilajn vortojn, krome kelkajn internacie konatajn alilingvajn motojn kaj spritajn aŭ saĝajn parolturnojn, kiuj konsistigas parton de la klerula parolo.

Por fari emon al uzado de tiaj vigiligaj de nia lingvaĵo, fine mi vicigas al vi, kara Leganto, kelkajn spicajn, spritajn, sukajn gustumaĵojn el la volumo, kiun mi varme rekomendas al via estimata atento:

*de tro alte oni falas salte; krevis la vazo antaŭ lia nazo; Sankta Volapugo!; arbaro aŭdas, kampo vidas; ili estas en akordo kiel peto kaj mordo; surda kiel batalkanono; azenbleko ne estas dekreto; fari el furzo tondron; ne valori eĉ furzon forflugintan; antaŭparolo liberigas de postparolo; eĉ kaprino plaĉas, se la doto sufiĉas; aĉeti ion por iom da neniom; eĉ diablo ne hejtas senpage (tial ankaŭ ĉi tiu libro kostas iom); plenumiĝis la tasko per granda fiasko (mi esperas, ke ĉi tiu zamenhofaĵo ne rilatas al mia verketo).*

## LA HISTORIO DE LA STACIDOMO BÉKÉSCSABA

La duan hungaran fervojlinion oni malfermis en 1847 inter la ĉefurbo Pest kaj la ebenaĵurbo Szolnok. Laŭ la planoj la finhaltejo estis planita en urbo Arad, kien la daŭrigo de tiu fervojlinio el Szolnok iras tra la Granda Hungara Ebenaĵo ĝis la urbo Arad, kaj la traceo tuŝas la urbojn Mezőtúr, Szarvas, Mezőberény, Békés kaj Gyula. La riĉaj bienposedantoj de Békéscsaba ĝustatempe rekonis la eblecojn en la fervoja evoluigo, kaj ili sukcesis konvinki la kompetentulojn, ke la konstruado okazigu al la urbo Békéscsaba. Al tio ili promesas finfari la tutan terlaboron, la pont-konstruaĵojn kaj la eksproprietojn. Krome ili oferis 500 mil brikojn al la planitaj stacidomoj. Sed



*La stacidomo de Békéscsaba*

interokazadis la 1848-1849-a liberecbatalo, kaj la konstru-adon nur en 1856 oni povis daŭrigi.

La efektiviĝo okazis sur la etapo de Békéscsaba kaj Lökösháza. La graveco de Békéscsaba en tiu tempo estis modesta, sed pro apero de la fervojo grave kreskis la graveco de la urbo. Unuavice evoluadis la muelejindustrio, sed fine de la XIX-a jarcento pluraj fabrikoj estiĝis. Pro tio la stacidomo estis malsufiĉa.

En 1905 pretiĝis la plano de nova stacidomo, sed pro

manko de mono tiu plano nur parte efektiviĝis, inter aliaj konstruiĝis nova poŝtoŝtationo, okazis prikonstruo de la elektraj kondukiloj kaj pluraj plivastigoj k.a.

Pro la trianona packontrakto Békéscsaba restis interne de la landlimo, kaj ludis pli grandan rolon en tiu regiono. Pro tio la fervojo planis pligrandigi la stacidomon. Konstruiĝis lokomotiveja riparejo kaj turnoplato por trakveturiloj. Eĉ finfine konstruiĝis nova stacidomo, kiun en jaro 1933 oni transdonis al la fervoja trafiko kaj la vojaĝantoj. Bedaŭrinde en la 21-a de septembro 1944 bombatako trafis la stacion, kaj ĉiuj konstruaĵoj kaj la fervojreto grave vundiĝis.

La fervojstacion plene renovigis MÁV en jaro 1974. Kadre de tiu renovigo oni restarigis en originalan staton la plej plurajn partojn de la stacidomo. Okazis kolorigado de la eksteraj kaj internaj partoj de la stacidomo, ŝanĝo de la planko, kaj oni ŝanĝis la fenestrojn kaj pordojn, oni plibonigis la tegmenton kaj la lumigadon. La plej granda tasko estis konstrui altajn kajojn kaj kajotegmentojn. Inter la granda halo kaj la trakoj oni elformis subpasejon por la piedirantoj, de kien ili per ŝtuparo aŭ per pasaĝerlifto povas proksimiĝi al la kajoj. La restarigo de la stacio kaj samtempe la stacidomo okazis inter la jaroj 2013 kaj 2016.

Ekde tiam la stacidomo Békéscsaba funkcias bonorde, kaj ĝi povas efektiviĝi la kreskantan trafikon glite kaj glate. Fine mi rimarkas, ke en jaro 2009 la stacidomo Békéscsaba ricevis honorigon „Artobjekta defendateco”.

**István Gulyás**

## CAF FERVOJAJ VAGONOJ

En la komenco de la 1990-aj jaroj la okcidenteŭropaj fervojoj grave evoluigis la internacian fervojan trafikon. Tio okazis ĉefe en la nokta trafiko. Per la propra veturilato de MÁV ne povis teni „paŝritmon” kun la okcidenteŭropaj fervojoj, kaj ĝi ne volis forpreniĝi el tiu trafiko, pro tio en la aŭtuno de 1990 MÁV adjudikis liveron de 75 diversstipaj, grandrapidaj, klimatizitaj kaj taŭgaj por internacia trafiko, fervojaj vagonoj. Alvenis dek konkursoj, inter ili svisa, itala, aŭstra kaj germana, la konkursgajninto estis la hispana Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles SA (CAF).



*CAF vagono en la stacidomo Bp Keleti*

La 100 milionaj dolaroj plenvolarajn vagonojn MÁV financis el 85%-ojn internaciaj kreditoj, kaj 15% pruntojn donas la fabrikanto. La kontrakton subskribis MÁV kaj la firmao CAF en 4-a de julio 1992. Dum la efektiviĝo de la vagonoj estis kontinua kunlaboro kun MÁV, por ke pretendon de MÁV efektiviĝu. Parto de la vagonoj alvenis al Hungario jam en printempo 1994 post la bremsoprovo. La

ceterajn vagonojn la firmao liveris en la aŭtuno 1994. Fine la litvagonoj kaj la restoraciaj vagonoj alvenis al Hungario. La komfortaj, novaj kolorigaj, trankvilaj veturtaŭgaj, klimatizitaj vagonoj rikoltis grandajn sukcesojn ne nur al la vojaĝantoj, sed ankaŭ al la fervojistoj.

La 26,4 metroj longaj vagonoj kunportis freŝan kolormakulon ĉe MÁV. Tiuj vagonoj jam en la unua deka jaro alportis la investitajn sumojn. Ekde tiam tiuj vagonoj trafikis en la plej gravaj veturoj, eĉ en la IC veturoj. La vagonoj havas permeson por 200 km/h rapideco, ĉiu vagono havas 60 kaj 80 sidlokojn laŭ la unuaklasajn aŭ duaklasajn vagonojn, 33 lokojn en la litvagonoj kaj 42 lokojn en la restoraciaj vagonoj.

Pro la 30-a funkciado de la CAF vagonoj, ili bezonis iom renovigon, pro tio MÁV komencis renovigi tiujn vagonojn en jaro 2016, kiuj pretiĝis en la kuranta jaro. La riparejo Dunakeszi modernigis la klimatizitajn aparatojn, la pasaĝerinformilojn, kaj prikonstruis la komputilajn retojn. Tiuj popularaj vagonoj trafikis en la internaciaj trafikoj, sed trafikis ankaŭ en la landaj IC trajnoj.

Pro la apero de la grandrapidaj motortrajnoj malpli multe bezonis lokomotiv-trakciadan vagonaron en la fervoja trafiko. Pro tio la CAF vagonoj grandparte elpremas de la trafiko. Kompreneble kelkaj gravaj trajntrafiko restis per la CAF vagonoj, tiuj estas ĉefe la EC internaciaj trajnoj inter Germanio kaj Hungario. Post la renovigo de la CAF vagonoj, la uzo de tiuj vagonoj kreskis, eĉ tio ĉefe okazis en la hungarlandaj IC trajnoj. Tiuj CAF vagonoj plue estas la internaciaj vagonoj de MÁV, kaj mi esperas, ke tiuj vagonoj ankoraŭ ĝis longa tempo trafikos kaj enlande kaj internacie.

## FERVOJO EN LA LITERATURO

Multaj libroj, eseoj, artikoloj okupiĝas pri la fervojo. Pri tiuj mi ŝatus doni mallongan konigon. La legado kaj la trajnvojaĝo alkroĉas la „agrablecojn kun la utilaĵo”. Do kiel la fadenon de la legitaj historioj, tiel laŭiras apud ni la kilometroj per trajno, kaj en ĉiuj minutoj ni alproksimiĝas al la finhaltejo. La speciala interrilato de la vojo kaj la legado tiam estas la plej ekscita, se la historio enhavas pri la fervojo. La trajno estas ekde la komenco de la fervoja trafiko la fonto de la inspiro. Pro tio la fervojo kiel okazaĵejo, duaranga figuro aŭ ĉefrolulo eniris al la literatura historio. Mi montras kelkajn interesajn historiojn en interrilato kun la fervojo:

**Agatha Christie** estas la „reĝino de la trajnliteraturo”. La brita verkistino verkis la historion: „Murdo en la Orient-ekspreso”. La fermita trajno certigas perfektan terenon al la disvolviĝo de la konfliktaj situacioj. Ĉe la Agatha Christie la fervojo estas mistera loko de la okazaĵo, kie ĉio povas okazi, eĉ ankaŭ okazas. Ankoraŭ plurajn romanojn verkis la verkistino, kies la rolanto estas la fervojo.

**Jules Verne** verkis la klasikan aventuran romanon: „80 tagoj ĉirkaŭ la terglobo”. La londona ĝentilhomo Phyllis Fogg kun la franca servisto Passepartout vetis je mono, por ke ili provas ĉirkaŭiri la terglobon dum 80 tagoj. Tiun specialan vojaĝon, en ĝi la trajntrafikon, certigis eblecon efektiviĝi en tiu tempo nekredeblan planon. La fervojo kaj la vaporŝipo mallongigis la malproksimojn kaj malfermis la senfinajn perspektivojn por la vojaĝantoj.

**Bohumil Hrabal** verkis la romanon kun la titolo: „Severe kontrolitaj trajnoj”. La temo okazis en la lastaj tagoj de la dua mondmilito en stacidomo de ĉeĥa urbeto. La heroo estis juna fervojtrafikisto, kiu post la sensukcesa memmortigo revenis el la hospitalo al la stacidomo, kie stranga societo ariĝis. La esencon de la historio donas humoron kun spicita ironio. La fervoja medio estas reala loko por la partoprenantoj, ja Bohumil Hrabal spertis tion, ĉar li laboris dum la milito en la stacidomo kiel fervojtrafikisto.

**Paulo Coelho** verkis la „Alefo” titolitan romanon. En la verko okazis tiu speciala historio pri la vojaĝo per la Transsiberia fervojo. La verkisto aĉetis bileton por tiu fervojo, kiu havas 9288 km-ojn. Li esperis, ke la longtempa vojaĝo antaŭeniĝos sia animstato. Tri homoj akompanis lin, inter ili speciala turka virino, Hilal. Dum la vojaĝo en la interparolado ili malkovris, ke antaŭlonge, en alia tempo kaj spaco jam iliaj sortoj kunplektis. La trajno ricevis simbolan signifon, kaj la verkisto Coelho denove trovas al si mem.

**Edith Nesbit** fabelis rakonton, kiu okazis en la infanaĝo de la hodiaŭaj avoj. Tiutempe la fervojo ankoraŭ estis tiu sensacia novaĵo, kiel nuntempe al la hodiaŭa knaboj estas la supersona aviadilo. Tamen la verkistino entuziasme kaj kun ekscitaj intereso verkis pri tri anglaj knaboj, kiujn oni elŝiris el la urba vivo, al la vilaĝo. La tri knaboj Bobbie, Phil kaj Peter malfacile povis kutimiĝi kun la vilaĝaj vivoj, kutimoj, kaj la verkistino konstatis, ke la tri anglaj knaboj eble povus vivi en la hodiaŭa tempo, ĉar ili finfine akceptis la eblecojn de la vilaĝa vivo.

István Gulyás





## La 109-a Universala Kongreso en Aruŝo, Tanzanio (3-10.08. 2024)

Temo: Lingvo, homo kaj medio por pli bona mondo

Karibu Arusha...Bonvenon al Aruŝo!  
Jambo...Saluton!  
Kwaheri... Ĝis baldaŭ! Ĝis (la) revido!  
Asante (sana)... (Multan) dankon!  
...kaj ege ofte: Pole Pole...Trankvile, malrapide!

...estas nur kelkaj esprimoj kiuj akompanis nin...krom nia „saluton!”... ĉiam kaj ĉie en la urbo Aruŝo, de komenco ĝis la fino de tiu nekredible interesa travivaĵo en Tanzanio - la unua UK en Afriko!

En tiu historia Universala Kongreso de Esperanto aliĝis 854 homoj venintaj el 65 landoj, inter kiuj pli ol duono estis afrikanoj inter apenaŭaj komencintoj kaj spertuloj. La bonveniga kaj entuziasma etoso funkciis perfekte dum la tuta kongresa semajno. Multaj programeroj estis riĉaj, bone preparitaj kaj antaŭanoncitaj al ĉiuj kongresanoj.

**Movada Foiro**, kiel kutime prezentis la diversajn asociojn per ĝeneralaj informoj pri la asocia vivo, atingoj, projektoj, distribuo de flugfolioj al la vizitantoj.



*Dum la Movada Foiro*

La programero mem okazis ĉe la granda Korto Hans Bakker per partopreno de centoj da landaj kaj fakaj asocioj, kulturaj centroj, eldonejoj, edukaj instancoj kaj multaj aliaj. Ĝi sukcese spegulis la vastecon kaj varion de la Esperanto-movado.

IFEF prezentis la broŝuron Verden, disdonis faldfoliojn kun informoj pri la federacio kaj varbis novajn interesitojn pri nia agado.

Dum la **Solena Inaŭguro** la urbestro de Aruŝo Maximilian Iranghe salutis la kongreson, kaj invitis al interŝanĝi kaj festi la riĉecon de kultura diverseco, al konatiĝi kun la tradicioj kaj valoroj de la afrikaj popoloj. Duncan Charters, la prezidanto de UEA parolis pri la valoroj, la luktoj de Esperanto por pli bona mondo. Li akcentis, ke neniu alia lingvo povas arigi aŭ kunvenigi siajn parolantojn kongrese pace kaj ame.

**La temo de la kongreso** „Lingvo, homo kaj medio por pli bona mondo” ebligis per la multnombraj prelegoj kaj atelieroj esplori la profundajn ligojn inter homa interagado kun nia natura medio, kaj nia kapablo komuniki kaj kunlabori.

**Programo de la prelegoj de IKU kaj Sciencia Kafejo** enhavis inter la 11 prelegoj multajn temojn rilatajn al Afriko, ekz: Antaŭ 140 jaroj: Berlina Kongreso pri Afriko kaj ĝiaj sekvoj; Ercoj en la Sudafrika disvolviĝanta komunumo; Koncepto de mediprotektado; Afrika filozofio hodiaŭ kaj estonte; Datado de la fosilia registro aŭ „ĉu ni vere kunvenas proksime de la homara lulilo?“ Ktp. Estas interese, ke kelkajn temojn pri Afriko afrikaj prelegantoj prezentis.



Unu el la plej legataj aruŝaj ĉiusemajnaj gazetoj: „The ARUSHA NEWS“ aperigis artikolon en la angla lingvo pri la kongreso kaj Esperanto.



La gazeto: "The ARUSHA NEWS"

a prezidantino fiere montras la IFEF-eldonaĵon dum la Movada Foiro

Kiel komitatano „A“ por IFEF mi ĉeestis komitatajn forumojn kaj kunsidojn, dum kiuj estis analizata la agado de UEA, kaj oni proponis projektojn por la sekvontaj jaroj. Dum la komitatkunsidoj la komitatanoj pridiskutis ankaŭ la ĉiutagajn taskojn de la Esperanto-movado.

**Nacia Vespero** kaj aliaj kulturaj momentoj prezentis tipajn afrikajn kaj regionajn dancojn kaj kantojn akompanataj de viva muziko. La vidaĵo de la diverskoloraj vestitaj virinoj estis impona kaj neforgesebla travivaĵo.

Okazis la vizito de la Maasai-komunumo por partopreni en ateliero pri manfaritaĵoj, lerni tradiciajn dancojn kaj kantojn, malkovri iliajn ritojn kaj valorojn. Tiu okazigis aŭtentikan kaj unikan konatiĝon kun la **Maasai-kulturo**. Estis unika sperto la mergiĝo en la Maasai-kulturon.



Maasai-virinoj

Neforgeseblaj estis la **ekskursoj**, dum kiuj havis la partoprenantoj ŝancon sperti vizitindajn naturajn parkojn kun ekzotikaj faŭno kaj flaŭro. Inter la ekskursoj okazis ĉe la lokoj de maasajoj, kiuj estas afrikanoj, kiuj forte kredas je kulturaj, kaj estas nur en tri landoj de Afriko: Tanzanio, Ugando kaj Kenjo. Ili zorgas

pri sovaĝaj bestoj en kelkaj partoj de la landoj. La ŝtato donis oficialan permeson al ili pri tio. Sed unu el iliaj reguloj estas ne manĝi viandaĵon krom bovaĵo, ŝafaĵo kaj kapraĵo. Estis aljuĝitaj la agnoskoj de la 75-a eldono de la **Belartaj Konkursoj** de UEA. Estis ricevitaj entute 110 verkaĵoj. Inter ili la Branĉo Mikronovelo pretigis 35 verkojn, la Branĉo Poezio 24 verkojn, la Branĉo Prozo 18 verkojn, la Branĉo Kantoteksto 12 verkojn, la Infanlibro de la jaro 14 infanlibrojn.



*Maasaoj en la festaj kostumoj*

Estis konsiderinda kaj bona paŝo de UEA, kiam elspezis tre altan sumon por venigi plurajn afrikajn esperantistojn al la Universala Kongreso de UEA en Aruŝo. Fine la komitatanoj de UEA pretigis **Rezolucion** pri la kongreso.

Tiu unua plene sukcesa Universala Kongreso de Esperanto en Afriko pruvis, ke en Afriko la Esperanto-movado estas vigla, ke en diversaj landoj de la afrika kontinento aktivas multaj junuloj, kiuj sekvas kursojn de Esperanto instruita de volontuloj, kaj ke la afrikaj esperantistoj liveras valoran kontribuon al la tutmonda Esperanto-movado. Kiel dum ĉiuj

esperantistaj aranĝoj mi konstatis kun ĝojo kaj fiero, ke ankaŭ en tiu ĉi kongreso evidentiĝis, ke Esperanto plene taŭgas al internaciaj konatiĝo kaj interkompreniĝo. Ĝis revido dum la **110-a Universala Kongreso**, kiu okazos en Ĉeĥio, Brno, inter 19-26 julio 2025



*Zebroj en la Ngorongoro Nacia Parko*



*Maasai viro*



*Art- galerio*

**Rodica TODOR**



### **Vivdanĝera ponto ie en Azio**

Fonto: Vikipedio



### **Urboparto de Zilina (Slovakio)**

Fonto: Vikipedio

**En Zilina okazos la 76-a IFK en 2025**



### **Urboparto de Brno (Ĉeĥio)**

Fonto: Vikipedio

**En Brno okazos la 110-a UK en 2025**