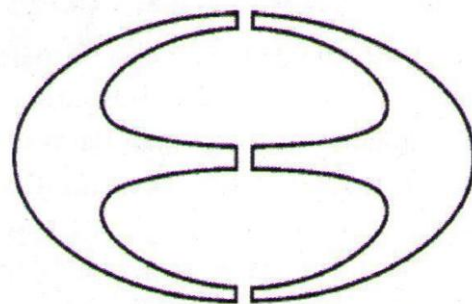


HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



80-JARA ESTAS LA „ÁRPÁD” RELBUSO

1
----- 58-a jarkolekto
2014



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:

2. **I. Gulyás:** Homo proponas, Dio disponas
3. **I. Gulyás:** Pesimismo aŭ optimismo
6. **J. Patay:** 150-jara estas la ĉefurba...
8. **J. Patay:** Fakaj informoj
10. **E. Dudich:** Vojaĝo en la tempo
12. **J. Patay:** Jubileoj de hungaraj fervojlinioj
14. **J. Patay:** Kiuj devigas klini kapon
18. **J. Patay:** 80-jara estas la „Árpád” relbuso

58-a jaro N-ro 1. JANUARO-MARTO

HOMO PROPONAS, DIO DISPONAS

Tiu proverbo havas gravan veron. Mi spertis tion, kiam mi ricevis danĝeran koratakon, kaj mi ne povis plenumi mian taskon por ĝustatempe eldoni la revuon HFM n-ro 1/2014. En la lasta numero de HFM mi skribis mallongan artikolon kun la titolo „Ĉu ĉi tiu numero de HFM estas la lasta?” Tiam mi ankoraŭ ne sciis, ĉu ni ricevos financan subvencion de VOKE aŭ ne. Intertempe – en la lasta minuto – ni tamen ricevis la subvencion, eĉ la ĝenerala kunsido de nia asocio decidis pri la altigo de la abonprezo de HFM. Pro tiuj ŝanĝoj ni decidis daŭrigi la regulan eldonon de HFM. La estraro de HFEA proponis al la redaktoro de HFM, ke ni sendu la revuon HFM n-ro 1/2014 al ĉiuj legantoj, kiuj en la pasinta jaro abonis ĝin. Jes ni faras tion, sed la pluajn numerojn de HFM ni sendos nur al tiuj legantoj, kiuj abonos. Do ni proponas aboni (2000 Ft/jaro al hungara adreso, kaj 12 Eŭroj/jaro al eksterlandaj adresoj) nian fakan revuon HFM.

Mi trarigardis la situacion de la Esperanto-revuoj en Hungario. Mi ankoraŭ memoras pri la revuoj „Hungara Vivo”, „Budapeŝta Informilo”, „Juna Amiko”, „Eventoj”, kiuj reprezentis altajn nivelojn, kaj ili montris la viglan kaj ageman E-agadon en Hungario. En tiuj revuoj la hungaraj esperantistoj povis prezenti la hungaran literaturon, arkitekturon, kulturon, eĉ la vivon, kaj kompreneble la E-agadon. Bedaŭrinde ekde la nuna jaro la multkolora kaj interesa retrevuo „Nordhungaria Informo” jam ne aperas pro la okulmalsano de la redaktoro Adrienne Pásztor, al kiu mi deziras rapidan resaniĝon. Do restas nur nia revuo HFM en Hungario la unusola hungarlanda E-revuo. Ankaŭ pro tio nepre ni devas aperigi tiun.

Mi esperas, ke la estraro de HEA agnoskas la gravecon kaj bezonon de hungara E-revuo. Ĝis tiam restos nia faka revuo Hungara Fervojista Mondo.

István Gulyás

PESIMISMO AŬ OPTIMISMO

Denove forflugis unu jaro, kiu donis al ni hungaraj fervojistaj esperantistoj multajn kaŭzojn por malfidi kaj entuziasmi. La estraranoj de nia asocio kunsidis en la fino de oktobro 2013, kaj ili konstatis, ke la financaj malfacilaĵoj endanĝerigas la funkciadon de la Hungara Fervojista Esperanto-Asocio. Sen mono oni ne povas agadi. Pro tio la estraranoj proponis al la komitato de la asocio, ke la asocio altigu la membrotizon por HFEA kaj por IFEF, kaj la abonprezon de nia faka revuo Hungara Fervojista Mondo; eĉ pripensis pri la ĉesigo de la eldono de la revuo. En la fino de decembro fin-fine ni ricevis financan apogon de la landa asocio de FISAIC, kaj iom mildiĝis la pesimismo.

Ni komencis la novan jaron kun kutimaj realismo kaj promeso. Enkonduke ni deklaras pretemon daŭrigi nian agadon, akcentante, ke ni kalkulas je la kontribuoj de la fervojistaj esperantistoj. Estas konate ankaŭ inter ni, ke sufiĉe multaj esperantistoj perdis sian optimismon. Ĉiuj vidas la diversajn malfacilaĵojn, kiuj bremsas la aktivadojn, tamen ekzistas modestaj novaj eblecoj, kiujn ni devas utiligi por niaj movadaj celoj.



La prezidanto respondas

En la komenco de februaro nia asocio faris la tradician ĝeneralan kunsidon. Ĉiuj gvidantoj de la fakgrupoj, kaj la prezidantoj de la du membroasocioj partoprenis la kunsidon.



Partoprenantoj de la ĝenerala kunsido

Honorigis nin la du vicprezidantoj, kaj la honora prezidanto de la Hungara Esperanto-Asocio. La sekretario de nia asocio konigis la raporton de la estraro pri la 2013-jara agado kaj rezultoj. Laŭ tio la membronombro de nia asocio estas 524, inter ili 158 aktivaj membroj, 103 emerituloj, 18 lernantoj kaj 245 protektantaj membroj. En tiu membraro troveblas entute 20 IFEF-membroj, 6 fakdelegitoj kaj 6 individuaj membroj de Universala Esperanto-Asocio. Preskaŭ en ĉiuj fakgrupoj kaj membroasocioj okazis regula klubvivo kun pluraj lingvokursoj, fakprelegoj, raportoj, fakaj kaj turismaj ekskursoj kaj aliaj programoj. Okazis kelkaj ekspozicioj pri la movadaj agadoj kaj pri aliaj temoj, inter ili pri la historio de la fakgrupo Győr, pri la amatoraj belartistaj aktivecoj en Tata ktp. Preskaŭ ĉiuj fakgrupoj kaj membroasocioj havas internaciajn interrilatojn. Laŭ la raporto ni povas konstati, ke – malgraŭ la vere malbona ekonomia situacio, la financaj malfacilaĵoj, la rapida maljuniĝo de la membraro, ktp – la hungaraj fervojistaj esperantistoj agadis rezultohave, kaj ili plenumis la entreprenitajn taskojn laŭ la laborplano. La partoprenantoj firmigis nin per siaj alparoloj, ke la pesimismo iomete mildiĝis, kaj la fervojistaj esperantistoj povas venki la malfacilaĵojn.

La deputitoj aŭskultis la raportojn pri la plej gravaj pasintjaraj okazintaĵoj. Unue oni parolis

pri la 65-a IFEF-kongreso, kiu okazis en franca urbo Artigues-près-Bordeaux. En la kongreso partoprenis 253 kongresanoj el 19 landoj. En la kadro de IFEF okazis grava evento, kiam aliĝis al IFEF la landa asocio de Kubo. Pri la kongreso la legantoj povas legi detalan raporton en la HFM n-ro 2/2013.

En 2013 okazis la 98-a Universala Kongreso de Esperanto en la islanda ĉefurbo Rejkjaviko. Partoprenis ĝin 1034 kongresanoj el 55 landoj. La komitato de UEA elektis novan estraron, kaj aprobis la starigon de Konsilio kaj ties regularon, kio difinas ĝian rolon. Entute 14 konsilianoj estis akceptitaj, kun kiuj kunlabore la nova estraro enkondukos novan kaj espereble pli efikan laborstilon. La komitato elektis ankaŭ tri novajn Honorajn Membrojn, kaj akceptis la aliĝpeton de la Albana Esperanto-Asocio, kiu fariĝis la 71-a landa asocio de UEA. La komitato akceptis la buĝeton por 2014, kaj iomete longe traktis pri la nova plurlingva retejo, per kiu oni povas trovi informojn pri la laboro de UEA, kaj la nova retejo donas spacon al la landaj kaj fakaj asocioj. La kulturaj kaj ekskursaj programoj estis altnivelaj, kaj donis neforgeseblajn travivaĵojn al la partoprenantoj.

En 2013 okazis la tradicia Landa Amika Fervoja Esperanto-Renkontiĝo en la urbo Vác. Dum la renkontiĝo partoprenis 50 esperantistoj, inter ili tri eksterlandanoj el Aŭstrio kaj Ĉeĥio. Tiun renkontiĝon organizis la loka Danubkurbiĝa Esperanto Grupo, kiu kun granda entuziasmo, sed kun malmulta sperto faris tion. Bedaŭrinde kelkaj anoncigitaj programoj forrestis, kaj la programoj okazis hungarlingve, pro tio al la eksterlandaj gastoj ni devis traduki preskaŭ ĉiujn okazaĵojn. Do ni devas fari la konkludon, ke en la estonto ne okazu tiaj malbonaĵoj. Pri tiu renkontiĝo la legantoj povas legi detalan sciigon en la HFM n-ro 3/2013.

En la pasinta jaro okazis du estrarkunsidoj de IFEF, en kiuj nia prezidanto partoprenis, kiel estrarano de IFEF. La printempan organizis la italaj fervojistaj esperantistoj en San Benedetto del Tronto, kie okazos la 66-a IFEF-kongreso en la kuranta jaro. La aŭtunan estrarkunsidon organizis la rumanoj en la urbo Nagyvárad (Oradea). Ambaŭ kunsidoj bone sukcesis. La

estraro traktis la kutimajn tagordpunktojn, inter ili la preparon de la sekvaj kongresoj, multajn movadajn temojn, la financon kaj la plej gravan temon: la estonton de IFEF. Tiu tikla temo estos la plej grava tagordpunkto de la komitatokunsido de la sekva IFEF-kongreso. Pri la aŭtuna estrarkunsido la legantoj povas legi en HFM n-ro 4/2013.

Ankoraŭ multaj internaciaj kaj enlandaj eventoj okazis en la pasinta jaro. La perfektigaj kursoj, la Zamenhof-festoj, la komunaj ekskursoj kaj en Hungario kaj eksterlande, la regule aranĝitaj klubkunvenoj, la ĝenerala kunsido de HEA ktp helpis al ni mildigi la pesimismon.



D-ro Imre Ferenczy raportas

La deputitoj de la ĝenerala kunsido de nia asocio akceptis multajn decidojn, kiujn ni devas publikigi en nia faka revuo HFM laŭ la preskribo de nia statuto. Laŭ la rezolucio ekde la 1-a de januaro 2014 la membrototizo estas 1500 Ft/jaro por ĉiuj membroj de nia asocio. La IFEF-kotizo estas 2000 Ft/jaro. La abonprezo de nia faka revuo HFM estas 2000 Ft/jaro, kiu signifas kvar numerojn po jaro. La deputitoj akceptis la raporton pri la efektivigoj de la pasintjaraj buĝeto kaj laborplano. Eĉ ili aprobis la buĝeton kaj laborplanon por la jaro 2014. Pro gravaj malsanoj de D-ro Imre Pethes vicprezidanto, kaj Ferenc Phersy kasisto de nia asocio demisiis. Pro tio la deputitoj akceptis la proponon de la estraro, laŭ tio restis tri estraranoj: István Gulyás prezidanto, D-ro József Bacsárdi sekretario, kaj D-ro József Halász kasisto (respondeculo pri la ekonomiaj temoj). La sekretario de HFEA proponis modifi kaj kompletigi la statuton laŭ la novaj

kaj ŝanĝitaj ŝtataj leĝoj. La prezidanto parolis pri la kunlaboro kun la Hungaria Esperanto-Asocio, kaj akcentis, ke la nuna estraro de HEA bone laboras, kaj nun ni jam havas esperon por la estigo de la unueca Esperanto-movado en Hungario.

Bedaŭrinde en la pasinta jaro ni havis kelkajn kordolorigajn eventojn. Mortis nia estrarano kaj teknika redaktoro de HFM kaj IF József Cziboly; la iama gvidanto de la membroasocio Tata József Kaptay; la ĉiam agema kaj helpopreta membro de Zalaegerszeg Zsuzsanna Kapcsándi, kaj nia karmemora amiko Károly Ködmön el Tata. Ni gardos ilian memoron!



János Nagy vicprezidanto de HEA alparolas

En la jaro 2014 okazos kelkaj gravaj eventoj. La plej grava estos la 66-a IFEF-kongreso, kiu okazos en Italio, en la pitoreska apudmara urbo San Benedetto del Tronto. La italaj fervojistaj esperantistoj ĝis nun jam kvinfoje organizis IFEF-kongresojn, kaj ili havas spertojn por perfekte organizi la sesan kongreson en Italio. Laŭ la kongresa programo okazos interesaj kaj ekscitaj komitatkunsidoj, multaj fakaj, kulturaj kaj amuzaj programoj, kaj – konante la belegan regionon de tiu landparto – neforgeseblaj tuttaga kaj duontagaj ekskursoj.

La 99-a Univerala Kongreso de Esperanto okazos ekster Eŭropo, en Argentino. Pro la granda distanco verŝajne ne tro multaj esperantistoj partoprenos tiun el Eŭropo. Sed mi esperas, ke la fervojista kontaktkunveno tamen okazos.

En la komenco de aprilo okazos la printempa estrarkunsido de IFEF en Francio. Bedaŭrinde

mi – kiel estrarano de IFEF – ne povos partopreni pro mia abrupta grava malsano. La estraro havas multajn gravajn temojn por trakti ĉefe la tiklan temon pri la estonto de IFEF. Mi esperas, ke la estraro povos krei tian proponon por la komitato de IFEF, kiun la komitato povos trakti kaj akcepti, eĉ pretigi decidon, kiu montras la taŭgan vojon por akiri ĝustan rezulton por plibonigi la agadon de la fervojistaj esperantistoj. Pri la aŭtuna estrarkunsido ankoraŭ ne decidis la estraro.

Okazos grava kaj – laŭ mia espero – bonsukcesa Landa Amika Fervojista Esperanto-Renkontiĝo en la urbo Győr. Tiu estos la 46-a renkontiĝo, en kies kadro multaj

interesaj kaj promesplenaj, altnivelaj programeroj atendas la partoprenantojn. La organizantoj jam aranĝis multajn renkontiĝojn, kaj ili havas spertojn por tiuj taskoj. Okazos vizitoj al interesaj muzeoj, preĝejoj kaj aliaj konstruaĵoj. La partoprenantoj faros urbovizitadon per urba trajneto, okazos ŝipveturado sur la riveroj Rába kaj Danubo. Dum la balo la ĉeestantoj povos amuziĝi en familiara etoso. La oficiala konferenco pri aktualaj temoj de la Esperanto-movado kolorigos kaj riĉigos la programon de la renkontiĝo.

La aprobita laborplano de 2014 enhavas multajn taskojn, solvendajn problemojn. Tiuj taskoj jam rolis en la pasintjaraj laborplanoj, ĉar la agado en la Esperanto-movado estas kontinua kaj daŭra, nur kelkaj novaj taskoj kompletigas la plenumotajn laborojn. Tiuj novaj taskoj por la jaro 2014 estas la rigore severa mastrumado kaj la graveco de la perfektigaj kursoj. Mi esperas, ke la formulitaj taskoj, la decidoj de la deputitoj, la agemaj hungaraj fervojistaj esperantistoj helpos al ni akiri akcepteblajn rezultojn. Ankaŭ mi esperas, ke en la kuranta jaro la landa asocio de FISAIC (VOKE) la financan apogon en ĝusta tempo disponigos al ni, por ke ni povu plenumi la entreprenitajn taskojn. Pro tio mi jam estas optimisto, ĉar mi vidas pli bonan estonton kaj esperon por la renoviĝo kaj pliboniĝo de nia agado.

István Gulyás

150-JARA ESTAS LA ĈEFURBA DENTRELVOJO

La unusola dentrelfervojo trafikis en la XII-a distrikto de Budapeŝto inter la stacioj Városmajor kaj Széchenyihegy (Széchenyi monto, ĉe finhaltejo de la Infanfervojo, pli frue Pionirfervojo); laŭ la komunua lingvo nur simple „dentrada”.

La Svábhegy (Ŝvabmonto) – kun vinberoj kaj arbaroj – signifis ekevoluis dum la 19-a jarcento; vilaoj konstruiĝis, ĝi fariĝis ripozejo de aktoristoj, verkistoj kaj artistoj, kaj



baldaŭ ĝi estis ŝatata ekskursloko de la urbanoj. Por kontentigi la trafikajn pretendojn, la Budai Közúti Vaspálya Társaság (Publikvoja Fervega [praa vortuzo] Kompanio de Buda) ekde 1868 funkciigis ĉevalfervojon inter la Ĉenponto kaj Zugliget (ĉefurba distrikto).

La svisa Niklaus Riggbach – fervoja planisto kaj konstruisto – en 1873 peticiis permeson por konstrui dentrelfervojon al Svábhegy. Samjare post la permeso komenciĝis la konstruado. La trafiko ekfunkciis la 3-an de julio 1873 posttagmeze.

La normal-ŝpura, 2883 m-jn longa, unutraĵa vojo en la plena longo konstruiĝis je dentrada funkcio sen adheraj etapoj. 264 m-a estis la niveldiferenco inter la vala kaj monta finhaltejoj. Oni konstruis la vojon laŭ kontinua ascendo, la maksimuma ascendo estis 102.⁵%. La vojo sur 1329 m-a distanco situis en rekta longo, sur 1275 m-a distanco laŭ 180° kurboradiuso kaj sur 279 m-a longo laŭ grandradiusa kurbiĝo. Oni muntis la relojn kun 3 metrojn longaj dentostangoj kaj oni fiksis ilin per ŝpalŝraŭboj. Oni metis la ŝpalojn je 0,75 m-a distanco unu de la alia. Nur unu inversdirekta stacio estis en la haltejo Léderer-telep (nuntempe Arbara lernejo). Tiutempe la transigon de la tramoj oni solvis laŭ la sistemo de trakinversa rulplatformo.

Oni elformis tritrakan lokomotivejon kaj remizon sur la haltejo Ecce Homo rét (falĉejo, nun Városmajor). La stacidomo originale konstruiĝis en la stilo de monto Alta Tatro, sed la lignoskeleta konstruaĵo neniigis dum la dua mondmilito. Estas atendinde, ke malgraŭ la tiamaj kutimoj oni konstruis altajn kajojn je la komforto de la pasaĝeroj. Ĉe la finstacio Városmajor oni ebligis tranj-ŝanĝon al la finhaltejo de ĉevalfervojo de Zugliget, eĉ oni kunordigis la horarojn. Tiutempe po 30 minutoj trafikis la veturiloj.

Pro la plimultiĝo de vilao-konstruadoj la trafiko kreskis, kaj bezonis la plilongigon de la linio. La 17-an de majo 1890 oni ekfunkciigis la longon de la linio inter la stacioj Svábhegy kaj Széchenyihegy, tiel la plena longo kreskis je 3733 m-a, kaj la nova niveldiferenco de la nova finhaltejo fariĝis 315 m-a.



La koncesio de la fervojlinio malvalidiĝis la 1-an de oktobro 1926. Tiam la fervojo fariĝis la havaĵo – kun funkciigo – de la Budapest Székesfőváros Közlekedési Részvénytársaság (Ĉefurba Trafika Akcia Kompanio de Budapeŝto). En 1927 la trafika kompanio komencis modernigi la eluzitajn vojojn kaj trakveturilaron.

Tiutempe oni elektis 550 V-an kontinuan kurenton. Oni trakonstruis la trakon al 23.⁶ kg/m-aj „i”-signaj reloj; ĉe la trakinversa stacio oni enkonstruis Abt-sisteman trakforkon anstataŭ la trakinversa rulplatformo. Dum la elektro-trakciado la veturtempo reduktiĝis je 15 minutoj, pro tio oni enkonstruis pliajn trakinversajn forkajn ĉe stacioj Orgonás, Gyöngyvirág út kaj Svábhegy. Oni instalas la trakforkojn kun elektraĵoj.

Por la novaj modernaj veturiloj oni konstruis remizon kaj muntad-halon. La elektrizita linio ekfunkciis la 2-an de julio 1929.

Ĝis la mezo de la 1960-aj jaroj la stato de la vojo, veturiloj kaj ceteraj instalaĵoj signife eluziĝis, pro tio oni devis ŝanĝi tiujn je moderna. Printempe de 1973 lomenciĝis plena rekonstruado, oni trakonstruis la trakojn je 34.⁵ kg/m-aj „c”-signaj reloj, kaj ŝanĝis la dentostangojn je Strub-sistema. Oni renovigis



la kurento-provizadon je 1500 V-a tensio.

Dum la 1874-jara ekfunkcio de la dentrelvojo tri vaporlokomotivoj disponiĝis; kiujn la svisa lokomotiv- kaj maŝinfabriko fabrikis. La veturilaro konsistis el dek pasaĝervagono, resp. du malalt-flankvandaj varvagonoj kun kapacito po ses tunoj. La trajnoj konsistis plejparte el unu-du vagonoj, malofte el tri vagonoj. La vaporlokomotivoj estis du-aksaj, 120 ĉevalpovumaj; la permesita rapideco estis 12 km/h al ascenda veturo, 7.² km/h laŭ descenda veturo. La lokomotivoj ĉiam estis ĉe la fino de la vagoraro al la direkto de la valo, la kaldrono kaj fumtubo direktis al la val-direkto. Post unu jaro oni investis plian novan lokomotivon (la kvaran), ĝiaj kaldrono kaj fumtubo rigardis al montflanko, kaj ankaŭ du pasaĝervagonojn. Tiutempe la pasaĝervagonoj estis du-aksaj, 3150 mm-jn larĝaj – pli larĝaj, ol la normala fervoja liberspaca limprofilo – la kupeoj havis ses sidlokojn. Komence la trajnoj trafikis nur inter la 15-a de aprilo kaj la 15-a de oktobro, sed en 1910 oni enkondukis ankaŭ la vintran trafikadon. Pro la vintra temperaturo oni transformis la internon de la vagonoj, malkonstruis septojn kaj vitrumis la fenestrojn. En 1917 oni enkondukis vagonklasajn tarifojn: la I-a klasa situis sur la montflanka fino de la



vagono por plezuri la panoramon, la pliaj partoj de la vagono estis II-a, resp. III-a klasaj. Oni devis transporti ĉiam pli multajn konstrumaterialojn kaj hejtaĵojn sur la evoluiĝantan Svábhegy, pro tio oni transformis kelkajn pasaĝervagonojn je platvagonoj. Dum la dua mondmilito la sovetaĵ trupoj „forportis” la unusolan restitan vaporlokomotivon.

La BSZKRT (Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság – Trafika Akcia Kompanio de Ĉefurbo Budapeŝto) en 1929 investis ok elektrajn trajnojn. La unuopaj trajnoj konsistis el unu, du-aksa elektra lokomotivo kaj unu-aksa remorko. Ganz-gyár fabrikis la lokomotivojn kaj la vagonojn. Al la elektraj lokomotivoj oni enkonstruis po 140 ĉevalpovuman, 550 V-an tensian kontinukurentan motoron energi-regajnan. La rapideco de la trajno estis 12 km/h kaj ascende kaj descende. La vagonoj ambaŭflanke havis tri pordojn. La lokomotivestro laboris sur la valfino de la trajno, en la intereso de la sekura trafiko sur la ascend-flanka fino laboris observisto, kiu manipulis la signalilon, rep. laŭbezone ekfunkciigis la danĝerbremson. Tiuj ĉi vagonaroj trafikis lastfoje printempe de 1973, sed BKV (Budapesti Közlekedési Vállalat – Trafika Uzino de Budapeŝto) por nostalgia celo konservis la Ganz lokomotivon (n-ro 30) kaj la remorkon (n-ro 40).

Ĝis la mezo de la 1960-aj jaroj la malnovaj Ganz vagonaroj eluziĝis. BKV mendis sep novajn vagonarojn ĉe la aŭstra fabriko Simmering-Graz-Pauker. Tiuj trafikis laŭhorare de jaro 1973. La novaj vagonaroj estas boĝiaj, konsistas el motorvagono kaj unu remorko. 220 kW-a (ĉ. 300 ĉelvapova), 1500 V-a kontinukurenta motoro funkciigas la motorvagonon po boĝio; oni ekipis kun pneŭmata bremsa, sed ne eblas energi-regajnado. La publiko – pro la koloro kaj formo de la vagonoj – ŝerce nomas „ruĝa bovino”. Ekde 1993 eblas transporti biciklon, pro tio oni transformis la internon de la vagonoj, tiel la vagonaro havas 82 sidlokojn, entute maksimume 252 pasaĝeroj povas veturi. Oni renovigis parton de la veturilaro, modernigis per lektronika bilet-validigilo, sonkaj vizuala porklientaj informiloj.

János Patay

FAKAJ INFORMOJ

MÁV transdonis la sportejon BVSC al MNV

Per MNV Zrt (Hungara Nacia Administrado de Havaĵoj [HNAdEh]) MÁV transdonis sian sportejon BVSC (Fervoja Sporta Klubo de Budapeŝto) al Urba Konsilio de Zugló. Dum la ceremonia parolo inter ceteraj la urbestro diris: „...delonge ni atendis tiun ĉi momenton, gravas, ke BVSC restu vivkapabla”, aldonante, ke la Urba Konsilio de Zugló ne havas ŝuldon. Li informis, ke la konsilantaro aprobis la kandidatiĝon konkursi, kaj disponiĝas la bezonatan 45 milionon propran forton por renovigi la futbalejon, krome dediĉis 255 milionon propran forton je la renovigo de la naĝejo.

Dum jardekoj multaj nefervojaj agadoj ligiĝis al MÁV (ekz. sportejoj, infanvartejoj, lernejoj, socialaj hejmoj, nmoveblaĵoj kaj ties funkciigoj). La fervoja kompanio volas koncentri al la funkciigo de la fervojuzino, pro tio kaj en la ĉefurbo kaj en pluraj provincoj MÁV transdonas nmoveblaĵojn al (HNAdEh) resp. al la lokaj aŭtonomioj.

„MÁVINFORM” denove funkcias

La nacia fervoja kompanio ekde januaro plilarĝigis siajn liveradojn por la aŭskultantoj de radio. La kunlaborantoj de MÁVINFORM donas informojn pri la fervojtrafikaj situacioj: Kossuth Radió laborage je la 5,²⁵ h, je la 6²⁵ h, posttagmeze c. je la 16.⁰⁹ h. – Jam pli frue, ekde la pasintjara aŭtuno laborage MÁVINFORM funkcias ĉe Lánchíd Rádió je la 7,²⁰ h, 8,²⁰ h kaj je la 16-a h; krome en la Katolikus Rádió je la 6,⁴⁰ h aŭdeblas informo de MÁVINFORM. – Kaze de fervojaj akcidentoj, veteraj kaj fervojtrafikaj malfacilaĵoj oni povas informiĝi pri la plej freŝaj eventoj ĉe la TTT-ejo de MÁV Zrt, resp. de MÁV-START Zrt (www.mav.hu; www.mav-start.hu).

Rekonstruita itiner-zono

Sur la rekonstruita itiner-zono – inter stacioj Esztergom kaj Pilisvörösvár – ekfunkciis la pasaĝer-transporto. Ĝi estas iu plej grava zono de la antaŭurba trafiko de Budapeŝto, ja 14 milojn da pasaĝeroj transportas po tage. Laŭ la unua takto de la rekonstrua laboro 30 km-jn longe finiĝis la rekonstruado de la fervoja itinero inter Pilisvörösvár kaj Esztergom. Per la kompleksa rekonstruo oni pli facile povas alproksimiĝi la haltejojn, la

rapideco de la trajnoj kreskas de 70 km-a ĝis 100 km-a, reduktiĝas la veturtempo, kreskas la nivelo de la pasaĝer-trafiko. Signife reduktiĝis la bruo- kaj polvo-ŝarĝoj de la ĉirkaŭaĵo. Sur la plia itinero la rekonstrua laboro daŭriĝas ĉijare. – En decembro okazis la inaŭguro de la rekonstruita zono.

La generaldirektoro de MÁV estas membro de la estraro de UIC

Ilona Dávid, la generaldirektoro de MÁV refoje estas membro de la Ĉefa Komitato de Eŭropo de Internacia Fervoja Unio (UIC). La Ĉefa Komitato de Eŭropo de UIC konsistas el la generaldirektoroj de la fervojaj kompanioj, kaj havas emfazajn taskojn pri la direktado de la evoluiga laboro de eŭropa regio; prezentas sugestojn je funkciaj direktivoj, kaj kunordigas inter la eŭropaj fervojaj organizoj. Oni fondis la mondfondinton en 1922, – MÁV Zrt estas kunfondinto – tio kunigas 197 fervojajn kompaniojn de la kvin kontinentoj. Ĝia plej grava misio estas tutmonde instigi la fervojajn pasaĝer- kaj vartransportadojn, akceli la kondiĉojn de la translimaj liveradoj, respektive plibonigi la senobstaklan funkcion de la fervojaj funkciaj-trafikaj kondiĉoj. La mandato de la membroj validas dum du jaroj ekde j. 2014.

Nova IC-trajno

Inter Budapeŝto kaj Kaposvár – sub nomo Rippl-Rónai – nova InterCity trajno trafikas ekde la 15-a de decembro. La nomo de la IC-trajno aliĝas al tiu kultura- turisma plano, laŭ kio la urbo Kaposvár entreprenas la flegadon, sciencan prilaboron de la fama pentroartisto József Rippl-Rónai. Je la iniciato de urbo Kaposvár oni nomis la trajnoparon pri la pentroartisto, kiu naskiĝis en Kaposvár (1861-1927) kaj dise en la mondo li estas ĉiam pli rekonata genio dise en la mondo, „unua pentroartisto de Eŭropo”, vera konkretiganto de la departementa sidejo, „vizaĝo” de Kaposvár. MÁV-START Zrt tiel kontribuis al la plano, ke ekde la nova valida fervoja horaro prenis la nomon de la pentroartisto al IC-trajno. Okaze de tiu ĉi evento oni aranĝis komunan feston en la Lotz salono de stacidomo Budapeŝto-Keleti; festparolis Ilona Dávid generaldirektoro de MÁV kaj Károly Szita, la urboestro de Kaposvár.

Nostalgia vojaĝo

MÁV renovigis 424-serian vaporlokomotivon, unu el la plej fama veturilo de la hungara lokomotiv-fabrikado, kaj kun solena ceremonio inaŭguris 22-an de novembro 2013 per nostalgi-vojaĝo. Tiucele oni kunmetis vagonaron konsistantan el muzea-valoraj vagonoj.

Foto-ekspozicio

Voke aranĝis landan fervojhistorian foto-ekspozicion en la „Konkordo Kulturcentro” Debrecen.

Speciala veturo de IC-vagonoj

La kabineto deklaris, ke la fervojo ne estas nur entrepreno, sed la plej grava abutmento por la hungaraj ekonomio kaj socio.



La celo estas la plua evoluigo de la nivelo de la fervoja trafiko, plibonigo de la vojaĝaj cirkonstancoj. Laŭ la transformigo de MÁV per la ĉesigo de paralelecoj, per la enkonduko de profitaj teknologiaj evoluoj MÁV sukcesis redukti sian pli ol 60 miliardojn da ŝuldo. Signifa paŝo de tiu procedo estis la hungar-evoluiga kreado de IC+ vagonoj. Se la seria fabrikado efektiviĝos, eblos krei ducent novajn laborpostenojn, kio konvenos eĉ por kripluloj. Oni fabrikis la IC+ vagonojn plejparte por enlanda Intercity trafiko, respektive por internaciaj IC-traĵoj, al kiuj (Aŭstrio kaj Germanio) permesata estas la 200 km/h rapido. La rezultoj de la ĝisnunaj testoj estas esperigaj. La suma elspezo de IC+ plano kostis 1,4 miliardajn forintojn, el tiu sumo MÁV Trakvetulirara Servo ricevis 462 milionojn kiel subteno de EU.

Ŝparema kaj efika fono-liveradoj ĉe MÁV

MÁV Grupo renoviĝis kaj pli efike funkcias – paralele ankaŭ la fervoja trafiko – la informan funkcion subtenanta IT helpdesk. Anstataŭ la pli frua ses lokoj la informaj fakuloj senpaŭze akceptas la telefon-vokojn, retpoŝtojn liverante tujajn solvojn jam unu

sidejo. La kliento-servo de MÁV Szolgáltató Központ (Liverada Centro de MÁV) signife renoviĝis; ĉio ĉi informas pri la konstanta trafikreguligo, funkciada sekureso, bileto-vendado, la funkcio de reta informo de horaro.

Ekveturis la motortrajno START

FLIRT

Je la mendo de MÁV-Start Zrt la du Flirt motortrajnoj estas pretaj, elruliĝis el la Stadler Rail fabriko de Bussnang, kaj ekveturis sian mil kilometran vojon al Hungario. Lokomotivo trentiris la kunkroĉitajn veturilojn tra Aŭstrio. Tiuj ĉi du novaj trajnoj estas la unuaj, kiuj estas parto de la – en 2013 mendita – 42-membra floto. Post la severa instanca prov-veturoj kaj sukcesa ekzameno tiuj funkcios en la pasaĝertrafiko. Stadler transdonos la lastajn novajn veturilojn ĝis la fino de septembro 2015. Laŭ la planoj la novaj motortrajnoj trafikos en la linioj de Budapest-Székesfehérvár, Budapest-Pusztaszabolcs, Budapest-Esztergom, Budapest-Szob, Budapest-Veresegyház-Vác kaj Budapest-Cegléd-Szolnok. La unuaj senobstaklitaj veturiloj havas 211 sidlokojn, maksimuma rapideco estas 160 km/h. Ili estas ekipitaj kun modernaj pasaĝerinforma sistemo, klimataj aparatoj. La pasaĝerkupeo estas larĝa, taŭga por rulseĝoj kaj bicikloj, tualetu taŭga por invalidoj, ekipita kun trajnokontrola sistemo.

Novaj biciklejoj en la ĉefurbaj stacidomoj

Pro la populariĝo de la bicikloj MÁV preferas prikonstrui biciklejojn en la stacidomoj. La novaj establaĵoj funkcias en la stacidomoj Budapest-Déli (16 lokoj por bicikloj), Budapest-Nyugati (22 lokoj) kaj Kelenföld (40 lokoj); printempe konstruiĝas en Budapest-Keleti (20). – La estiĝo de la biciklejoj kostis nete kvin milionajn forintojn sur tri stacidomoj. La fervoja kompanio tenas grava la akordigon de bicikla kaj fervoja trafikoj. MÁV-Start plifaciligis la veturon de biciklantaj pasaĝeroj, ja inter 2010-2013 estiĝis mil biciklejoj ĉe la B+R de fervojstacioj kaj haltejoj, laŭ la planoj estonte kvar-mil provizejo aldoniĝos; krome daŭre okazas transformigo de vagonoj por kuntransporti biciklojn. La transformigo kostas 7 milionajn forintojn po vagono. La fervoja kompanio daŭre evoluigas la biciklajn liveradojn por ke la transporto de bicikloj estu ebla en ĉiu trajno.

Kompilis: **János Patay**

VOJAĜO EN LA TEMPO

Festparolado okaze de la Zamenhof festo de HEA, la 15-an de decembro 2013

La nuna jaro estas jubilea: **antaŭ 75 jaroj Zamenhof aperis en la ĉielo**. La 6-an de februaro 1938, la finna astronomo **Yrjö Väisälä** en la observatorio de la universitato de urbo Turku malkovris *asteroidon*. Tiu ricevis la registraĵon **1462 Zamenhof** (1998 CA). La diametro estas 26 km, la rotacio 10,4 h, la orbito 5,5 jaroj. Do ekde tiam **nedisputeble ekzistas la Esperanto-stelo, kvankam ĝi ne estas kvinpinta, nek verda**.

Tio igis min inviti vin je *virtuala tempo-vojaĝo* en la komplika historio de la lingvo-problemo. Tion oni tradicie nomas:

1. La malbeno de la Turo de Babel, la biblia konfuziĝo de lingvoj.

Do ni reflugu mense al la Pentekosta miraklo okazinta en Jerusalemo. – *Pentekosté* signifas 50 en la greka lingvo. -- Probable ĉiuj konas la biblian scenon de subeniĝo de la Sankta Spirito, forme de fajraj langoj, sur la apostolojn, 50 tagojn post la resurekto, reviviĝo de **Jesuo Kristo**. Tion priskribis la **evangeliisto Sankta Luko**, laŭprofesie kuracisto, en sia patrina lingvo, la greka, jene:

1.--„Kai en tó symplérusthai tén hémeran tés pentekostés ésan pántes homou epi to autó...kai eplésthésan pantes pneumatós hagiou, kai érksanto lalein heterais glossais.” --- „Kiam venis la *kvindeka tago*, ili ĉiuj estis en unu loko...Kaj ĉiuj pleniĝis de la *Sankta Spirito*, kaj komencis *paroli aliajn lingvojn*.” (*Agoj de la apostoloj 2,1-4*)

En la mediterana regiono, la *Oikumené*, la vigla komerco bezonis komunan lingvon. La greka „*Koiné*” plenumis kontentige tiun rolon. Sed venis, enmarŝis la romiaj legioj kun sia lingvo, la latina.

2.--„In principio erat Verbum, et Verbum erat apud Deum, et Deus erat Verbum”. „En la komenco estis la Vorto,

kaj la Vorto estis kun Dio, kaj la Vorto estis Dio”. (*Evangelio de Sankta Johano, 1,1*)

Tiel la lingvo de la Romia imperio — la latina -- iĝis universala, „*kat'holika*” super ĉiuj lingvoj de la barbohavaĵoj barbaroj. Ĝi estis ankaŭ la lingvo de la „nova” religio de la kruco, kaj travivis la vandalojn, la vizi- kaj la ostrogotojn, kaj la hunojn de la Grandreĝo **Attila**. Cetere **Attila** bone parolis la latinan lingvon, kaj malpli bone la grekan. (Kiel junulo li estis hostaĝo en la imperiestra korto en Raveno.)

Sekvis laŭgrada diferenciĝo – el unu lingvo multaj – de la portugala okcidente ĝis la rumana oriente.

3.--O major objetivo da alquimia...se era obter a cura de todos os modos a vida eterna”. – „La ĉefa celo de la alkimio estis ekhavi per ĉiuj manieroj la eternan vivon.” (Almenaŭ de la ĉina alkimio.)

4.--„Noi lucreazam pentru poporul nostru român.” „Ni laboras por nia rumana popolo.”

5.-- Duobla lingvo disvolviĝis en Britio – **la angla** (saksa kaj normana). La saksaj kamparanoj bredis bovojn, ŝafojn kaj porkojn, „*ox*”, „*sheep*” kaj „*swine*”, sed ties viando sur la tablo de la normanaj sinjoroj aperis jam kiel „*beef*”, „*mutton*” kaj „*pork*”.

6.-- En Francio intervenis en la evoluo de la lingvo la fama Akademio, *l'Académie française*. La akademianoj decidis, ke 99 estu ekde tiam „*quatrevingt dix-neuf*”, „kvaroble dudek dek naŭ”. Mi suspektas ke ili estis komplete ebriaj en tiu momento. Estas pluraj frankofonaj landoj, kiuj ne akceptis tiun sensencan komplikaĵon: Franca Kanado, Belgio, Franca Svislando. Tie 80 estas „*huitante*” aŭ „*octante*.”

2. Lingva kontraŭ-ofensivo

Du planitaj lingvoj – unu „logika”, la alia „natura” – de la ĉeĥa-moravia pastoro (poste episkopo) kaj pedagogo Jan **Amos Comenius / Komenio (Komensky, 1592-1670)** nepre meritas mencion. Li „inventis” tiujn dum lia restado en la Rákóczi-kastelo de **Lorántffy Zsuzsanna** en Kota Rivereto (Sáros-patak) en norda Hungario. — Li prilaboris *Pansofion*, universalan scion. Ties kvina parto estas la *Panglottia*, la traktado de la universala lingvo.

7.-- En 1879 germana katolika pastro Johan Martin **Schleyer** publikis la **Mond’parolon – World Speak – Vola-pük**. Tio estas tipe german-mensa, kun tro komplika gramatiko, do ĝi ne disvastiĝis. „**Menade bal, püki bal**” – „Homaro unu, lingvo unu.”(Men = homo)

8.-- Multe pli sukcesa estis **la zamenhofs lingvo de la Espero** (1887). Sed post la komenca furora sukceso kvazaŭ mortbatis ĝin la mondmilita malespero. En 1915 malaperis ankaŭ la Majstro, ke li ripozu en paco.

9.-- Ŝajne pli bone prosperis la unua de la „reform-esperantoj” **Ido**, kies emblemo estas sespinta stili-zita blanka stelo sur blua fono. Kreis ĝin la francaj matematikistoj Marquis Louis de **Beaufront** (vera-nome **Louis Chevreux**) kaj Louis **Couturat**, en 1907. – Ni preĝu en Ido: „**Patro nia, qua esas en la cielo, tua nomo santigesez, tua regno advenez...**” Patro nia, kiu estas en la ĉielo, estu sanktigita via nomo, alvenu via regno...”

En la 20-a jarcento aperis tuta vico de „internaciaj help-lingvoj”:

Latino sine flexione (Giuseppe Peano 1903);

Occidental (Edgar Alexei Robert De Wahl, Tallinn 1922);

Novial (Otto Jespersen, Danlando 1927),

Interlingua (de IALA);

Romanid (Magyar Zoltán, Debrecen 1956);

Mondlango , Ulango (He Yafu, Cinio 2002);

Aperis ankaŭ helplingvoj bazitaj sur la *germanaj lingvoj*:

Nordien (Aaron Chapman 1951)
sur la *slavaj lingvoj*:

Slovio (Mark Hučko 1990), *ktp*.
Estas jam vere troa abundo, „*embarras de richesse*.”

3. Nuntempo kaj estonto

En Hungario en 1950 la angla lingvo estis forbalaita, ne plu instruata. Anstataŭ tiu „hibrida idioma de la imperialistoj” ni devige lernis la rusan lingvon, la lingvon de la alia, soveta imperio. Mi interesiĝis pri la rusa lingvo kaj studis ĝian pozitivan (kulturigan) kaj negativan (agreseman) rolon en la multlingva Sovetunio. Preskaŭ ne-kredeble: temas pri pli ol 120 lingvoj.

Ekplaĉis al mi la ruza sikula saĝeco: „*estas utile, se la muso eklernas la lingvon de la katoj. Sed eĉ pli utile estas se li eklernas tiun de la hundoj.*”

En la gimnazio mi devis lerni la *Nacian kanton* de **Petőfi Sándor**, tradukitan al la rusa lingvo.

10.-- „*Vstanj, madjar, zavjot otĉizna, vübiraj, poká nje pózdna...*

Bogom vengrov poklánjemsá navsegdá, njikagdá nje büjt rabami, njikagdá.” –

„Ek, hungar’, patrujo vokas, elektu, dum ne malfruas

Je la dio de hungaroj ni ĵuras, ni ĵuras, sklavecon ni neniam plu toleras.”

La UNESKO konstatis ke okazas katastrofa malaperado de lingvoj – ĉu tio estas haltebla? Almenaŭ en la eksa Sovetunio, koncerne la malgrandajn „uralajn” *finno-ugrajn* lingvojn kaj kulturojn.

Atenton: „*ural*” signifas „*regas*”, kaj „*al-táj*” signifas „*suba pejzago*”.

Ekzistas ideoj, proponoj, planoj, projektoj, komisionoj, studoj, enketoj, kvadratformaj rondaj fertabloj el ligno, raportoj, rekomendoj, balotadoj, rezolucioj, monitorado, revizio, apelacio, kontrolo...Ŝajne sen fino. – Tamen estis ankaŭ sukcesoj: ni sukcesis defendi la hungaran dialekton kaj arkaikan kulturon de la Ĉangoj vivantaj en Rumanio. – Sume, la rezultoj tute ne estas gajigaj. La formorto daŭras.

Pri la futuro okupiĝas la aŭtoroj de Scienca fikcio. En la epokfara filmo de **George Lucas** „*Star Wars*” (*Astromilitoj*, 1977) rolas **3PO (Thripio)** la simpatia mil-lingva interpretisto-

androido. Cetere, ankaŭ la alia, cilindro-korpa roboto portas la identigkodon R2D2, prononcu angle Artu Ditu.

4. *Konkludo trans-sciencia*

La kono de lingvoj estas sendube teorie valora kaj praktike utila. Tamen ni neniam forgesu la admonon de la apostolo Paŭlo: „**Se mi parolus la lingvojn de homoj kaj anĝeloj, sed ne havus amon, mi fariĝus sonanta kupro aŭ tintanta cimbaloj. Kaj se mi posedus la profet-povon, kaj komprenus ĉiujn misterojn kaj ĉian scion, kaj se mi havus tian fidon, ke mi povus formovi montojn, sed ne havus amon, mi estus nenio.**”

Endre Dudich

JUBILEOJ DE HUNGARAJ FERVOJLINIOJ

antaŭ 165 jaroj

* Ormosbánya – Rudabánya Vasértelep: 5,1 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 165 jaroj (29.04.1849).

antaŭ 160 jaroj

* Szeged rendező – Szeged Tisza p.u.: 2,4 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 160 jaroj (04.03.1854).

* Kiskunfélegyháza – Szatymaz – Kiskundorozsma – Szeged rendező: 60 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 160 jaroj (04.03.1854).

antaŭ 155 jaroj

* Miskolc Tiszai p.u. – Felsőzsolca – Szerencs: 38 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 155 jaroj (24.05.1859).

* Debrecen – Abafa – Nyíregyháza: 49 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 155 jaroj (24.05.1859).

Görögszállás – Nyíregyháza északi kitérő – Nyíregyháza – Debrecen: 15 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 155 jaroj (24.05.1859).

* Görögszállás – Tokaj – Tarcál – Tarcál elág. (disforkiĝo) – Mezőzombor – Szerencs: 35 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 155 jaroj (24.05.1859).

antaŭ 140 jaroj

* Bánréve ország. (landlimo) – Felsőca – Rozsnyó: 46 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 140 jaroj (01.05.1874).

antaŭ 135 jaroj

* Sopron ország. (landlimo) – Sopronkertes: 36 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 135 jaroj (28.10.1879).

antaŭ 130 jaroj

* Budapest – Kelenföld – Bicske – Almásfüzitő – Komárom: 92 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 130 jaroj (15.07.1884).

* Debrecen – Sáránd – Derecske: 20 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 130 jaroj (08.12.1884).

* Debrecen – Debrecen Vásártér – Hajdúböszörmény – Hajdúnánás: 43 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 130 jaroj (05.10.1884).

* Kétegyháza – Elek ország. (landlimo) – Kisjenő: 27 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 130 jaroj (04.01.1884).

antaŭ 125 jaroj

* BOBA – Ukk – Sümeg: 26 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 125 jaroj (13.01.1889).

- * Kisujszállás – Dévaványa: 30 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 125 jaroj (10.09.1889).
- * Gyoma – Dévaványa: 19 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 125 jaroj (10.09.1889).
- * Kőbánya Hízlaló elág. (disforkiĝo) – Kőbánya-Kispest – Kispest elág. (disforkiĝo) – Pestimre –Dabas – Lajosmizse: 65 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 125 jaroj (08.06.1889).

antaŭ 120 jaroj

- * Szombathely – Rum: 22 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 120 jaroj (10.12.1894).
- * Kaposvár – Felsőmocsolád: 27 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 120 jaroj (23.08.1894).
- * Sáránd – Nagyléta – Vértes: 20 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 120 jaroj (08.12.1894).

antaŭ 115 jaroj

- * Körmend – Vajalja mh. (haltejo) – Pinkamindszent országhatár (landlimo) – Németújvár: 23 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 115 jaroj (01.09.1899).
- * Vésztő – Sarkadkeresztúr – Sarkadkeresztúr elág. (disforkiĝo) – Kőtegyán országh. (landlimo) – Illye-Pusztahollód: 82 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 115 jaroj (09.06.1899).
- * Szeged Rókus – Szeged rendező: 4,6 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 115 jaroj (11.09.1869).
- * Szeged Rókus – Szeged elág. (disforkiĝo) – Szentmihálytelek mh. (haltejo) – Rőszke országh. (landlimo) – Horgos – Szabadka – Zombor: 101 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 115 jaroj (11.09.1869).
- * Kiskunfélegyháza – Kismunmajsza: 25 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 115 jaroj (03.08.1899).

antaŭ 110 jaroj

- * Kaba – Nádudvar: 10 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 110 jaroj (01.06.1904).
- Nyíregyháza – Nyíregyháza külső mh.(ekstera haltejo) – Baktalórántháza – Vásárosnamény: 59 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 110 jaroj (12.12.1904).

antaŭ 105 jaroj

- * Veszprém – Szentkirályszabadja – Káptalanfüred elágazás (disforkiĝo, Alsóórs): 16 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 105 jaroj (19.06.1909).
- * Szabadbattyán – Balatonfüzfő – Káptalanfüred mh. (haltejo) – Alsóórs – Balatonfüred: 107 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 105 jaroj (09.06.1909).
- * Börgönd – Szabadbattyán: 10 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 105 jaroj (19.06.1909).
- * Bátaszék – Baja– Dunapart elág. (disforkiĝo) – Baja: 19 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 105 jaroj (26.08.1909).
- * Vác Dunai Cementmű elág. (disforkiĝo) – Szokolya elág. (disforkiĝo) – Diósjenő – Drégelypalánk: 48 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 105 jaroj (11.07.1909).
- * Diósjenő – Romhány: 18 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 105 jaroj (07.11.1909).
- * Vámosgyörk – Jászapáti: 30 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 105 jaroj (31.07.1909).
- * Szerencs – Abaújszántó – Hidasnémeti: 51 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 105 jaroj (30.09.1909).
- * Cegléd mh (haltejo) – Hantháza: 20 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 105 jaroj (27.10.1909).

antaŭ 90 jaroj

- * Baja Dunapart elág. (disforkiĝo) – Baja – Dunapart: 1,4 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 90 jaroj (21.08.1924).

antaŭ 65 jaroj

- * Zirc – Dudar – Dudarbánya: 8 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 65 jaroj (02.10.1949).

antaŭ 60 jaroj

- * Moharakodó – Moharakodó felső (supera): 4 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 60 jaroj (24.01.1954).
- * Dunaújváros – Dunaújváros külső (ekstera) – Dunaújváros kikötő (haveno): 6 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 60 jaroj (30.05.1954).
- * Mezőfalva – Mezőfalva elág (disforkiĝo) – Rétszilas: 21 km-a linio, ekfunkciis antaŭ 60 jaroj (14.01.1954).

Kompilis: János Patay

KIUJ DEVIGAS KLINI KAPON

Antaŭ 170 jaroj naskiĝis:

Gábor BÁLINT (1844-1913). Li estis la unua hungara pioniro de Esperanto – kaj de Ido. Bálint Gábor estis universitata profesoro pri kompara lingvistiko de la ural-altajaj lingvoj en Kolozsvár (Cluj-Napoca) kie liaj teorioj pri la prahistorio de la hungaroj pruviĝis eraraj. Li parolis 21 lingvojn. Bálint konis, sed ne akceptis la lingvon Volapuko. En 1897 li lernis kaj ekinstruis Esperanton en la urbo Kolozsvár. Li estas konata, kiel la unua hungara esperantisto. Ankoraŭ en 1897 li eldonis litografie la regulojn de Esperanto. Li iniciatis kaj helpis la eldonon de la unua hungara Esperanto-gramatiko, kiun verkis Ábel Barabás. En 1903 li kontaktis la organizon Délégation pour l'adoption d'une langue internationale, organizitan de la francaj profesoroj Louis Couturat kaj Leopold Leau, kaj en 1907 li iĝis adepto de Ido, kvankam ĝin kritikante. Bálint estis pioniro de Ido, sed ne de la hungara Ido-movado. Kiel idisto ili havas spurojn en Progreso, organo de la naskiĝanta internacia Ido-movado, sed ja ne en Hungario. En 1909 li kandidatiĝis por la Ido-akademio, sed ne elektiĝis. Post tiu ĉi malsukceso li kabeiĝis el ambaŭ movadoj.

Antaŭ 120 jaroj naskiĝis:

Pál BALKÁNYI (1894-1977). Li estis oficisto ĉe la Hungaria Nacia Banko. Li esperantiĝis en 1909, kaj ekde 1912 energie aktivadis en la budapeŝta Esperanto-movado. Li estis Szilard kunfondinto de la Hungara Esperantista Societo Laborista (HESL). Li kunlaboris la redakcion de revuo Literatura Mondo, kaj ankaŭ kun multaj gravaj E-gazetoj. Dum jardekoj li gvidis E-kursojn. Li estis ĉefdelegito de UEA.

Antaŭ 120 jaroj naskiĝis:

Géza BÁRCZI (1894-1975). Li estis la plej eminenta hungara lingvisto, ŝtata laŭreato, membro de la Hungara Scienca Akademio (1939), universitata profesoro (1932 en Szeged, 1938 en Budapeŝt), esperantisto. Géza Bárczi, kiel gimnazia studento fondis Esperanto-Klubon. Kial li bezonis Esperanton? „...ĉar mi volas eksplodi el la karcero de la hungara lingvo...” – li deklaris. Kiel lingvistiko li vekigis la intereson de siaj studentoj pri la strukturo, formo, sintakso de la hungara lingvo. Li prilaboris la etimologian vortaron. Kiel universitata proferoro li prezentis la plenan hungaran lingvohistorion, krome la fonetikon, lingvo-geografion, ĝeneralan lingvistikon. Liaj mult-mil paĝaj

verkoj pruvas lian lingvistikan esencon. Lia iu plej ŝatata laborkampo estis la historioj de la hungara lingva sonhistorio kaj la ortografio. Ĝisoste li estis lingvohistoriisto.

Antaŭ 110 jaroj naskiĝis:

Dániel BURGLER (1904-1965). Li estis estrarano de IFEF kaj elektita redaktoro de la revuo „La Internacia Fervojisto”. Lia morto estis granda perdo ne nur por la nederlandaj fervojistoj (ja li estis naskinta nederlandano), sed tio de nia internacia movado, eĉ krome ankaŭ por ni hungaraj fervojistaj esperantistoj; – ja li edziĝis al hungarino, (sekve li precize alproprigis la hungaran lingvon) kaj partoprenis en la hungara esperantista movado.

Antaŭ 110 jaroj naskiĝis:

Simon CSÓRA (1904-1968). Ekde 1947 li estis oficisto de MÁV. Li esperantiĝis en 1922, diligente agadis en la E-movado; eĉ dum pluraj jaroj li laboris en la Esperanto Instituto en Hago. La kolego Simon Csóra estis unu el la plej aktivaj esperantistoj. Li gvidis lingvo-kursojn, eĉ li estis konata kiel lerta instruisto laŭ la „Ĉehmetodo”. Li estis sekretario de la Fervojista Fakoj de HEA inter la 1957-1965, li estis redaktoro de Hungara Fervojista Mondo, komitatano de HEA, kunorganizanto de la 14-a IFEF-kongreso; dum longaj jaroj motoro de nia movado, entuziasma propagandisto de Esperanto.

Antaŭ 105 jaroj naskiĝis:

Szilárd BÁLINT (1909-1996). En jaro 1968 la jarkunsido de nia organizaĵo elektis Szilárd Bálint kiel dua komitatano de la landa asocio ĉe IFEF. Cetere li estis vaste konata prezidanto de la fervojista Esperanto grupo ĉe la Regiona Fervojdirekcio de MÁV en Budapeŝt, li gvidis multajn lingvokursojn, organizis turismajn grupojn al eksterlandoj, inter aliaj al Uzbekistano; verkis multajn artikolojn, eĉ aktive kunredaktis la kulturan/literaturan revuon de HEA „Hungara Vivo”.

Antaŭ 95 jaroj mortis:

Zsigmond SIMONYI (1853-1919). Li estis hungara universitata profesoro, lingvisto, esperantisto, membro de la Hungara Scienca Akademio. Ekde 1877 li instruis en la universitato. En 1903 li kreis novan lernejan ortografion. Dum la Hungara Sovetrespubliko li estis persekutita. Li longe redaktis lingvistajn revuojn. Li estis vicprezidanto de *Propaganda Komitato por Lingvo Internacia* (1918-19). Li klopodis enkonduki Esperanton en la universitaton.

Antaŭ 50 jaroj mortis:

István KOSSA (1904-1965). Li estis hungara socialdemokrata, komunista politikisto, ministro, esperantisto. Li frue orfiĝis, tamen li frekventis gimnazion en Keszthely. Li eklaboris en Budapeŝto komence en redakcejo, poste en la trafika kompanio. En 1928 li aliĝis al la sindikato, en 1932 al la socialdemokrata partio. En 1942 li deportiĝis al la okupita parto de Sovetunio. En la sekva jaro li sukcese rifuĝis al la Ruĝa Armeo. Inter 1945–1967 li estis deputito parlamenta, dume kelkfoje li estis ministro. En 1963 li emeritiĝis. Li ricevis diversajn premiojn inter 1946-1964. Li estis ĉefprotektanto de la Hungara Fervoja Esperanto-Asocio, ĉefprotektanto de la 14-a IFEF-Kongreso (Budapest, 1962); multe li kontribuis (kaj finance kaj morale) al ties organizado kaj aranĝado.

Antaŭ 45 jaroj mortis:

Endre Károly (1885–1969). Li diplomiĝis en la Budapeŝta Universitato, li akiris profesoran diplomon pri biontologio kaj geologio. Post la dua mondmilito li esperantiĝis. Li estis eminenta lingvistiko: li sarkis la misformajn germojn de la hungara lingvo, li debatis kun la scienculoj de la Lingvosciencia Instituto. Li verkis ankaŭ filozofiajn eseojn. Krom sia gepatra lingvo li parolis la germanan kaj francan lingvojn en literatura grado. Li aliĝis al la Fervoja Fakgrupo de HEA, celante krei fervojistan fakvortaron por komerca korespondo; ties manuskripto konvervas la Landa Fremdlingva Biblioteko de Budapest.

Antaŭ 40 jaroj mortis:

Dr György CSANÁDI ministro (1905-1974). Kiel ekonomia inĝeniero de 1929 li aboris ĉe MÁV. Li grandmezure evoluigis la trafikadon de la lando. En 1947 li estis ŝtatestro de la ministerio por trafiko kaj poŝto, de 1949 ĝeneraldirektoro de MÁV, vicministro kaj fine de 1963 ministro. En 1968 li prezentis leĝprojekton al la Parlamento pri la hungaraj fervojoj. Kiel altranga universitata profesoro senĉese li instrulaboris en la Teknika Universitato de Budapest. Kiel akademiano li estis tutmonde konata elstara scienculo de sia fako. Li estis protektanto de la 14-a IFEF-kongreso en Budapeŝto; eĉ li estis instiganto kaj ĉefsubtenanto de la ideo: inviti la kongreson al nia ĉefurbo, eĉ tiutempe, kiam pro la tiama mito, pri la „ferkurteno” apenaŭ sukcesis komenci la fremdultrafikon... Okaze de la

51-a UEA-Kongreso (Budapest, 1966) inter ceteraj li diris: „La internacia lingvo Esperanto estas konvena rimedo, ke ni ambaŭflanke bone komprenu unu la alian kaj facile estigu kunligon inter la filoj de diversaj popoloj”.

Antaŭ 40 jaroj mortis:

Lajos DÉR (1910-1974). En 1933 li akiris maŝinĝenieran diplomon ĉe la Budapeŝta Universitato, poste li estis dungita kiel inĝeniero en la lokomtiv-vartejo de MÁV, pli poste en la pluraj deĵorejoj, fine en Ĝeneraldirekcio de MÁV. Krom lia multflanka teknika scio li sukcese faris diversajn lingvo-ekzamenojn (angla, franca, germana, rusa, rumana, sveda). Li trtadukis kaj verkis teknikajn kaj belliteraturajn artikolojn en Esperanto. Li prezentis valoran laboron kaj al la enlanda kaj al la eksterlandaj organizaĵoj, speciale al Esperanto-organizaĵoj. Li partoprenis en la organizo de la 14-a IFEF-kongreso (Budapest, 1962). Li estis prezidanto de la Centra Fervoja E-Fakgrupo de Budapeŝto, kaj kunfondinto de la „Fervoja Esperanto-Klubo Julio Baghy”. Dum multaj jaroj li estis komitatano de UEA.

Antaŭ 40 jaroj mortis:

György DIVALD (1908-1974). Post la akiro de inĝeniera diplomo li laboris ĉe MÁV. Li membriĝis ĉe la Fervoja Fakgrupo de Hungara Esperanto Asocio, same al IFEF. Li estis fervora adepto de la lingvo Esperanto kaj ofereme partoprenis kaj la enlandan kaj la eksterlandan laboron por Esperanto.

Antaŭ 40 jaroj mortis:

János JURÁNYI (1900-1974). Post diplomiĝo li laboris en la Vagonriparejo de Szombathely; dum la lastaj jardekoj de lia vivo en la Ĝeneraldirekcio de MÁV. Li fariĝis aktiva membro de la Centra Fervoja Fakgrupo de HEA, membro de IFEF. Li tre entuziasme kaj rezulte penadis dum la 14-a IFEF-Kongreso (Budapest, 1962) kaj dum la 51-a UK (Budapest, 1966.). Ekde 1967 li helpis la administran laboron de la Fervoja Fakgrupo de HEA.

Antaŭ 25 jaroj mortis:

László BORONKAY (1907–1989). Li diplomiĝis en la Teknika Universitato de Budapest pri generalaj inĝeniero-sciencoj. Ekde 1932 li okupiĝis pri Esperanto, en 1962 li diplomiĝis pri la instruado de lingvo

Esperanto. Rezultohave li gvidis diversgradajn E-kursojn, eĉ li kompilis instrumaterialon ĉefe fervojfakajn. Li estis vaste konata, eminenta fakulo kaj instruisto. konstanta verkisto de fakaj artikoloj, kaj simpatia preleganto. Tre aktive li partoprenis en laboro de la hungara terminara komisiono. En la fervojista klubo „Julio Baghy” multe li kontribuis al la vigligo de la kluba vivo, same en ĉiuspeca komuna agado por sukcesigi internaciajn E-kongreson en Hungario.

Antaŭ 25 jaroj mortis:

János ÓNODI (1930-1989) fervoja inĝeniero, estro de fervojnodo Kiskunhalas. Li esperantiĝis en 1948, kaj tre aktive li agadis en la movado. Kiam li ekhavis estran postenon en Kiskunhalas, li tuj reorganizis la iaman lokan fervojistan Fakgrupon, kaj ĝismorte li estis ties „funkciiga motoro”. Tre aktive li kunlaboris la organizadon kaj aranĝon de la 34-a IFEFKongreso en Balatonfüred. En 1988 li organizis kaj gastigis la 24-an Landan Amikan Renkontiĝon. Rekonante liajn rezultojn, li ricevis la distingon de «Honorinsigno de HEA».

Antaŭ 20 jaroj mortis:

Pál KRISTEK (1920-1994). Li esperantiĝis en 1959, kaj baldaŭ li fariĝis lerta aktivulo. Li estis sekretario de la Centra Fervojista Fakgrupo, pli poste ankaŭ tiu de la landa fervojista organizaĵo, komitatano de HEA. Li organizis kaj partoprenis en- kaj eksterlandajn kongresojn kaj renkontiĝojn. Post la morto de Simono Csóra li estis la redaktoro de HFM. Rekonante liajn rezultojn, li ricevis la honorigojn: „Pro Esperanto” kaj „Honorinsigno de HEA”.

Antaŭ 20 jaroj mortis:

Alfonz PECHAN (1902-1994) estis hungara mezlerneja profesoro, hungara esperantisto kaj vortaristo. Li verkis lernolibrojn pri matematiko, fiziko kaj meteorologio. Li esperantiĝis en 1920, li instruis la lingvon dum pli ol 60 jaroj (en baza- meza- kaj supera gradoj), prezidis la Hungaran Esperantan Pedagogian Asocion (1935-1945) kaj la Landan Ekzamenan Komitaton (de 1939), ekzamenis pli ol 5 mil homojn. Li estis LKK-ano de la 51-a UK (Budapeŝto, 1966), landa inspektoro pri Esperanto-instruado kaj kunlaboranto de la ĉiutagaj Esperanto-elsendoj de Hungara Radio. Li kreis poŝvortarojn Esperanto-hungara kaj hungara-Esperanto. Ses eldonoj de liaj daŭre uzataj **hungara-Esperanta kaj Esperanta-hungara vortaroj**

(1958, 1961, 1968, 1988) vendiĝis en preskaŭ 100 mil ekzempleroj. Pri la **Esperanto-hungara vortaro** "ĉefkunlaboris" Lóránt Katona. La manuskripton kontrolis Gyula Baghy, Kálmán Kalocsay kaj Lajos Márton. Laŭ la enkondukaj "Klarigoj", la vortaro "enhavas proksimume 8.835 vortradikojn kaj 14.200 vortkunmetaĵojn, respektive frazekzemplojn, do entute pli ol 23.000 esperanto-esprimojn". La bazo estis la 4-a eld. de la Plena Vortaro de Esperanto (PV) kun la Suplemento de Waringhien, aperinta en 1953. Proksimume la duonon konsistas la radikoj de la Universala Vortaro kaj ties sep Oficialaj Aldonoj (OA) aperintaj ĝis 1958 (4425 radikoj), tiel kiel PV ĝin raportas. Por la alia duono oni ĉerpis precipe el la Parnasa Gvidlibro de Kalocsay kaj Waringhien (1932) kaj registris "la vivkapablajn vortojn de la moderna esperanto-literaturo". Por la dua eldono Pechan apogis sin precipe sur la Granda Vortaro Esperanto-Franca de Waringhien de 1957. Pro la Parnasa Gvidlibro oni ekzemple trovas la tipajn paralelajn formojn por anstataŭigi aŭ varii vortojn kun *mal-* (anstataŭ olda: maljuna ktp.). Estas nur malmultaj "neologismoj", t.e. radikoj, kiujn la aŭtoroj trovis ne jam en aliaj vortaroj. Parte ili rilatas al tipe hungaraj aferoj, precipe manĝaĵoj kaj vestaĵoj (budeno - sango-kolbaso, dariolo - pastopoŝo ktp., hodiaŭ ambaŭ en PIV 2002), parte ili estas tre poeziaj aŭ pri malnovaj nocioj (ŝlemilo, grifo, ĵupano ktp.) kaj parte pri modernaj ĉiutagaĵoj, ekzemple pri vestaĵoj aŭ sporto (halfo, huligano, joviala, svetero, ŝoto ktp.). Entute do "klasika" vortaro, iuspeca traduko de PV kun aldona fokuso sur poezia lingvaĵo Varingjena-Kaloĉaja. Ĉar ĝi estas sufiĉe ne memstara oni ja trovas flankajn aferojn kiel "tarantelo" (iu itala danco), ĉar registrita en la 2a OA, dum la "vortoj de la (tiuepoka) nuntempo" kaj ĉiutagaĵoj ne estas kovritaj aparte profunde kaj dense. Pro tio oni ankaŭ ne sentas, ke ĝi estas vortaro el tiama soveta bloko - eĉ "sovĥozo" mankas. La ali-direkta **poŝvortaro hungara-esperanta** nur en 1996 estis superita de la "Hungara-Esperanta Meza Vortaro" de Szerdahelyi kaj Koutny.

Antaŭ 15 jaroj mortis:

Sándor KÁDÁR (1918-1999) fervoja oficisto. Dum la unuaj jaroj de la postmilita ekfunkcio de la enlanda fervojista Esperanto-movado li aliĝis; kaj aktive, diligente, seninterrompe kunlaboris kun la fervoj-movada enlanda

estraro. Multe li kontribuis al la riĉa klubvivo de la fervojistaj esperantistoj. Li ĉiam ĉeestis en la movada laboro kiel diligenta „infanterio”. HEA rekonante lian aktivadon en la movado, distingis lin per „Honorinsigno de HEA”. Li neniam estis „laca”, kiam la movada vivo deziris la aktivan agadon.

Antaŭ 20 jaroj mortis:

Dr Ákos BALÁZS (1955-1994). Post la akiro de universitata diplomo MÁV dungis lin, kaj ĉe la

Generaldirekcio li plenumis gravan postenon pri laboraferoj. Li estis entuziasma aktivulo ĉe la sporto de fervojistoj. Post iom da tempo la gvidantoj de MÁV nomumis lin direktoro de la „Budapesti Vasutas SportClub” („Fervojista Sportligo de Budapeŝto”). Dekomence li estis simpatianto de la fervojista Esperanto-movado; kiel potenca estro de BVSC li plurfoje gastigis la fervojistajn esperantistojn, IFEF-delegitojn en la budapeŝta sportejo. Li mortis la 3-an de januaro 1994 en sia juna aĝo.

Antaŭ 15 jaroj mortis:

Imre Bojtor (1923-1999). Li diplomiĝis en la kantada fakulto de la Muzikarta Ĉeflernejo; ekde tiu tempo li rikoltis grandan rekonon de la publiko pro prezentado de hungaraj kantoj. Li trairedis la mondon kaj portis multan ĝojon al la „diasporo de hungaroj”, al oldaj pensiuloj. Kiuj partoprenis IFEF-Kongreson en Hungario, en la kultura programo oni povis ekkoni kaj plezuri lian artan rolon. Dum 40 jaroj li deĵoris ĉe MÁV kiel oficisto, samtempe li estis la direktoro de la Muziklernejo de MÁV. Li estis alta artisto, tamen modeste li vivis, liaj gekolegoj, la kunvivantoj de lia loĝloko amis lin pro lia afablemo. En 1998 li fariĝis la „Honorcivitano” de sia loĝloko.

Antaŭ 10 jaroj mortis:

László ZSENI (1913-2004) fervoja ĉefinspektoro, oficisto: librotenanto. Li esperantiĝis en 1961; aktive partoprenis la organizadon de la 34-a IFEF-Kongreso (Balatonfüred, 1982). Lia speciala fako estis librotenado; utiligante tiun ĉi scion, li estis revizoro de HEA, kasisto de la landa fervojista Esperanto-organizaĵo. Li akiris gravajn rezultojn sur la laborkampo de la membrovarbado. Li ricevis la distingojn „Honora Diploma de HEA” (1973) kaj „Honorinsigno de HEA” (1986).

Antaŭ 10 jaroj mortis:

Oszkár PRINCZ (1947-2004). Li estis ĝenerala sekretario de la Hungara Esperanto-Asocio, kaj la Prezidanto de la hungara Lingvokomitato de Esperanto. En la jaro 1973 li diplomiĝis pri klerigado kaj bibliotekoj en pedagogia altlernejo. 1977 li akiris universitatan diplomon pri estetiko. Sindoneme li apogis la amatoran teatradon kaj estris grupojn en la urboj Szombathely kaj Körmen. Kelkfoje li mem verkis teatraĵojn. De 1977 li laboris du jarojn ĉe la Hungara Kultura Centro en Prago, kie li ankaŭ aktivis en la ĉeĥa Esperanto-movado. Poste tri jarojn li okupis laboran postenon en popol-kleriga instituto de la 19-a distrikto en Budapeŝto. De 1982 li estis organiza sekretario, sekretario kaj fine ĝenerala sekretario de la Hungara Esperanto-Asocio. Lia unua lernolibro aperis en 1984, poste kvin pliaj sekvis ĝin. Post la sociaj ŝanĝiĝoj de la jaroj 1989 ĝis 1990 li studis ankoraŭfoje (pri eksterlanda komerco) kaj fariĝis turisma manaĝero en 1995. En la sama jaro li lanĉis la revuon *Az EU és a nyelvi kérdés* ("EU kaj la lingva demando") kaj fondis la turisman entreprenon *Espertur* kiun li de tiam gvidis dum kvin jaroj. Fondinte *Nyelvek Egyenjogúságáért Társaság* (Asocio por Egalrajteco de Lingvoj), li kontaktis lingvistojn, verkistojn, oficistojn de la Ministro de la Eksteraj Aferoj, kaj EU-komitatojn. Li reprezentis en la Kuratorio de Hungara Radio civitajn organizaĵojn. Li estis Prezidanto de Lingvokomitato de Esperanto ĉe la hungara Fremdlingva Pluinstrua Instituto (en strato Rigó). Li estis estrarano de UEA dum unu estrarperiodo, kaj respondecis pri la landa kaj faka agado. Li multe helpis al la hungaraj fervojistaj esperantistoj, eĉ ankaŭ al IFEF por efektiviĝi la entreprenitajn taskojn.

* * *

NOTO

Ekde multaj jaroj la Redakcio de HFM rememoras pri niaj mortintaj esperantistoj; ja, okaze de ilia enteriga adiaŭo ni ĉiam promesas konservi ilian memoron.

Vekiĝis en mi la jenaj demandoj. Unue Ĉu sufiĉas simple primemori? Ĉu ne meritas primemoron tiuj, kiuj antaŭlonge mortis kaj ĝenerale ne estas antaŭ niaj okuloj, kiujn jam delonge ni forgesis? – Ĝuste pro tio mi esploris ankaŭ inter antaŭlonge mortintoj. Siatempo ili faris multe, kaj iliaj faritaĵoj instruas nin! Mi enŝtelis plurajn el inter ili, nome iliajn ekzemplo-montrojn? Jen, nova leciono! – Ĉiu el inter ni – laŭ sia kapablo kaj talento – prenu, ĉerpu al si taskojn, ideojn el iliaj pozitivaj rezultoj. Ni rememoru pri ili humile, kaj **prenu, ĉerpu ideojn, ekzemplon pri iliaj movadaj agadoj.**

Due mi demandas: Ĉu ni alproprigis iliajn instruojn, **Konsideru(!): nur la hodiaŭ estas la nia;** la hieraŭ jam pasis (neniam revenos), la morgaŭon ankoraŭ ni ne posedas. Ni kunkroĉu la pasintecon al la nuntempo; jam hodiaŭ faru konsekvencon el la okazintaĵoj kaj rigardu-ekiru antaŭen al la estonto!

János Patay

80-JARA ESTAS LA „ÁRPÁD” RELBUSO

Per la Ganz entrepreno fabrikita „Árpád” tipa rapid-relaŭtobuso estis la unua rapid-relaŭtobuso de Hungario, nome la Aamot seria relbuso de MÁV. En 1934 la kun ekskluzive unua-klasaj sidlokoj ekipitaj relaŭtobusoj proksimume dum tri horoj – ekhalte nur en Győr – veturis la distancon inter Budapest kaj Vieno – nur en 2009 oni povis denove akiri tiun rapidon per Railjet trajnoj.

La „naskiĝo” de Árpád dizel-motorvagono estas la koincido de hazardoj kaj negocoj. La Árpád relbuso tiel fariĝis la plej granda fieraĵo de la hungara fevoja veturil-fabrikado, eĉ ĝis nun.

Dum la granda ekonomia mondkrizo MÁV akumulis grandan tarif-kalkulan tarifan ŝuldon al Belgio. La klientoj interkonsentis dum la pritraktadoj, ke la egaligo de la ŝuldo okazu per vartransportoj. La Belga Fervojo tiutempe planis motorizi la pasaĝer-transporton, tial ĝi serĉis eksterlandajn partnerojn; tiel estis evidente mendi ĉe Ganz-fabriko. La belga fervojo preskribis severan kondiĉon: ses ĉevalfortoj/tuno por produkto-subvencio por kontentigi la pretendojn. La inĝenieroj de la vagonplanada fako de la Ganz-fabriko projektis malpeze boĝian motorvagonon, kies funkciigon György Jendrassik evoluigis 220 ĉevalpovan ses-cilindran dizelmotoron. Oni fabrikis nur unu motorvagonon por la belgoj, sed la estroj de la fabriko agnoskis la eblecojn kaŝiĝinta en la kreaĵo. Ili ebligis, ke – je sia risko – la fabriko prilaboru kaj konstruu du eksperimentajn ekzemplerojn laŭ la projekto de la belga motorvagono, taŭgajn laŭ la enlandaj rilatoj. En majo de 1933 oni komencis la planon de la nova motorvagono, kaj post unu jaro ĝi estis preta. La ĉasio kaj vagonkesto de la motorvagono estis malpeza kradaĵo veldita el krom-ŝtalo.

La boĝioj estis kreitaj kun unuŝtupa risortaro sen balanciero, pendigita per triobla ŝpiralrisorto. La energi-transmisiaro propulsis la du radparojn per motorŝaft-konektilo, kvargrada rapidŝanĝilo, mekanika kardanakso kaj konusdentrada radasksmovigilo. La dizelmotoro de la motorvagonoj, kaj la novigita

boĝio gajnis la Ĉefpremion de la Mez-Eŭropa Fervojunio.

Oni tiel determinis la formon de la rapid-relaŭtobuso, ke la aerrezisto estu minimuma. La pordoj suple algluiĝas al la flankvando, la baskulŝtupoj funkciis kune kun la pordaloj. Sub la ĉasio estantajn instalaĵojn kovris „jupo”. Super la relkapo la alto de la vagonkesto estis 3300 mm-a. En la pasaĝerkupeo oni lokigis 72 komfortajn duopajn sidlokojn. La Árpád rapid-motorvagono faris sian unuan uzinan provoveturon la 4-an de junio 1934, ĝiaj rezultoj atestis la kalkulojn de la inĝenieroj: sur 5200 m-a longo dum 248 sec. akiris 110 km/h-an uzinan rapidecon, kaj la finrapideco estis 128 km/h. La boĝioj rezervis trankvilan veturon, la 21-an de julio ĝi konformiĝis al la normo de la teknikpolica ekzameno; poste MÁV registris ĝin sub n-ro. 20. La oficiala debuto okazis la 30-an de aŭgusto inter Budapest kaj Komárom. Poste la Árpád rapid-relbuso partoprenis internaciajn debutojn en Aŭstrio sur la fama linio Semmering. La motorvagono el Vieno dum 83 min. akiris la celon, sur 25 % ascendo dum 150 sec. atingis 50 km/h rapidecon. En oktobro 1934 la Árpád rapid-relbuso veturis en Pollando, nome sur la itinero Budapest-Varsovio-Lódź-Varsovio-Zakopane-Katowice. Hejmen veturinte en Prago kaj Brno ĝi prezentis sin al la ĉeĥaj fervojaj estroj. Kaj la enlandaj kaj la eksterlandaj provoveturaj sukcesoj atestis la aŭdacan decidon de la estroj de Ganz entrepreno. Poste MÁV decidis transpreni la du motorvagonon kontraŭ po 160 000 (tiamaj) forintoj.

Por la Elód noma rapid-relbuso (n-ro 21) oni aranĝis la teknikpolican ekzamenon en novembro 1934, tiuj ambaŭ (Árpád kaj Elód) estis je la dispono de la horara trafiko. La trafiko enhavis internaciajn veturojn; la rapid-relbusoj Árpád kaj Elód vekigis grandan intereson. La matena trajno n-ro A802 ekveturis je la 7,¹² h. de sur stacio Budapest Keleti kaj je la 10,¹⁰ h. alvenis al Wien Ost. Inverse a trajno n-ro A801 startis el Vieno je la 20,¹⁵ h. kaj alvenis je la 23,¹³ h. al stacio Budapest Keleti. Kun la 2 hora 58 sec-a veturtempo kaj

92,² km/h veturservo antaŭis sian epokon, rajte oni povas nomi tion heroldo de la nuntempa EuroCity trajnoj.

Surbaze de la ĝistiamaj sukcesoj, en 1935 MÁV mendis du pliajn relbusojn, kiuj portis la nomojn Huba kaj Tas. Tiuj rapid-relbusoj de la jaro 1936 veturis inter la stacioj Budapest Keleti kaj Nyíregyháza, resp. inter Budapest Keleti kaj Szeged. En la 1937 menditajn rapid-relbusojn oni baptis je Szent István (Sankta Stefano) kaj Szent László (Sankta Ladislao), ili servis la trafikon inter Budapest kaj Pécs, resp. inter Budapest kaj Kiskunhalas. Okaze de reanekso de Subkarpatoj, oni plilongigis la veturon de Huba ĝis Ungvár (Uzsgorod). En 1940 aĉetita relbuso ricevis la nomon Mátyás király (reĝo Matias) okaze de la 500-jara jubileo de la regado. Intertempe anstataŭ Budapest-Vieno oni veturigas inter Budapest kaj slovaka ĉefurbo Pozsony (nun Bratislava). Ekde 1940 nova veturo estis al Kolozsvár (nun Cluj), ekde somero de 1941 al Újvidék (Novi Sad), resp. de vintro 1941 al Munkács (Mukacsevo). En j. 1936 Ganz fabriko konstruis salon-motorvagonon sub nomo Lél (registra n-ro 49) por la ĉefministro Gyula Gömbös. Ĝi funkciis ĝis la jaro 1973 numtempe ĝi troviĝas en la veturil-riparejo Istvántelek en eroziiginta stato.

Post la enlandaj kaj eksterlandaj debutoj multaj fervojkompanioj ekkaptis la eblecon por utiligi la oferton de la Ganz fabriko. La unua internacia sukceso ekster Eŭropo okazis en Egiptio. En 1934 la Egiptiaj Ŝtatfervojoj (ESR) anoncis konkurson por aĉeti modernajn rapid-motorvagonojn. Inter la konkursantaj 14 entreprenoj ESR akceptis la oferton de Ganz fabriko kaj ankoraŭ samjare ESR mendis 10 Árpád-sistemajn rapid-motorvagonojn. Post unu jaro la fabriko transdonis la menditajn dek veturilojn, eĉ kun enmuntitaj klimatiziloj, la veturiloj konformis al la pli mallarĝa egiptia liberspaca limprofilo. En j. 1936 ESR mendis 10 ĝemelajn motorvagonojn kompletigitajn kun pakajejoj. Al la eksportaj sukcesoj de la Ganz fabriko kontribuis la interkonsento kun angla entrepreno Metropolitan-Vickers, laŭ kiu la Ganz fabriko abdikis pri la fabrikado de elektraj lokomotivoj, kaj la angla fabriko entreprenis la reprezentadon de la Ganz motorvagonoj. Oni aranĝis la provoveturojn de tiuj 10 rapid-relbusoj inter la 18-a de junio kaj

la 21-a de septembro 1935. De la fino de 1935 ĝis la mezo de 1937 la dek veturiloj produktis unu miliono km-ojn da veturo.

La sekva granda sukceso estis la mendo de 34 motorvagonoj de la Argentina Ŝtatfervojo (Estado). Tiujn veturilojn oni devis fabrikigi laŭ tri diversaj liberspacaj limprofiloj. Poste sekvis sen konkurs-anonca mendo de 38 motortrajnoj El tiu mendo Ganz fabriko fabrikis tri veturilojn ĝis la fino de la jaro 1940, sed pro la eksplodo de la dua mondmilito tiujn ne sukcesis transdoni.

En 1952 MÁV registris sub kodo Aamot 320, 321, 322. En 1936. Ganz fabrikis Árpád-sistemajn 1674 liberspacajn limprofilajn motorvagonojn por Hispanio. Pro la eksplodo de la hispana milito la veturiloj ekstagnis en Hamburgo, kaj post la fino de tiu milito en 1937 la mendantoj povis transpreni la veturilojn. Unu motortrajno troviĝas en la Fervoja Muzeo de Madrido.

Krome la relbusoj fariĝis popularaj en Rumanio, eĉ en 1936 okazis interkonsento de licenco kun la maŝinfabriko de Bukaresto pri fabrikado de branĉliniaj motortrajnoj. Laŭ la Ganz-planoj la vagonfabriko Astra en Arad konstruis Árpád-tipan motorvagonon sub registra n-ro 20010. Pli poste la Rumana Ŝtatfervojo (CFR) veturigas.

Laŭ la Ganz-konstruo Malaxa fabriko en 1939 prilaboris solan- kaj ĝemel-motortrajnojn, kiuj eĉ nuntempe veturas, multaj el tiuj troviĝas en la fervoja muzeo de Szentpétervár en Ruslando. En 1941 la Slovanska Železnica mendis de la Ganz fabriko du relbusojn (registra serio M283) nomitajn Vatupluk. Tiuj en 1942 veturis inter Pozsony (Bratislava) kaj Poprád, sub nomo Tatranský Express.

MÁV en j. 1935 mendis la lastan rapid-motorvagonon, ĝia registra n-ro estas 23, kaj ricevis la nomon Tas. En 1958 ĝi fariĝis la havaĵo de GySEV, ĝi estas la unusola transvivanta de tiu serio. La Veturilriparejo de Szolnok en 1987 renovigis, kaj je la honoro de la unua rapid-motortrajno, oni trabaptis je la nomo Árpád.

János Patay



150-JARA ESTAS LA ĈEFURBA DENTRELVOJO



La 66-a kongreso de IFEF okazos de la 17-a ĝis la 24-a de majo 2014 en Italio en la urbo San Benedetto del Tronto. Informojn kaj aliĝilojn oni povas ankoraŭ ricevi de HFEA.