HUNGARA FERVOJISTA MONDO

Esperanto, Internacia lingvo

Trajno en la enirejo de la Eŭrotunelo („Csalagút”)

4
---------- 59-a jarkolekto
2015

Hungara Fervojista Esperanto - Asocio

HUNGARA FERVOJISTA MONDO
Revuo de la Fervojista Esperanto-Movado en Hungario
Fondita de D-ro István Bácskai en la jaro 1957.

Respondeca redaktoro:
István Gulyás
Eldonas:
Hungara Fervojista Esperanto-Asocio
Hungara Sekcio
de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio
Poŝta adreso: HU-1155 Budapest
Rákos út 98. I/9.
Aperas kvaronjare
Abonprezo: al hungara adreso: HUF 2000
al eksterlanda adreso: EUR 12
*

MAGYAR VASUTAS VILÁG
A magyar eszperantista vasutasok központi lapja
Felelős szerkesztő: Gulyás István
Kiadásért felelős
A Magyar Vasutas Eszperantó Egyesület
„Szkenguru" Nyomda Budapest
Felelős vezető: Balla László

ISSN 0230-323x

ENHAVTABELO:

62. UEA:	Rezolucio
63. I. Gulyás:	Mirinda inĝeniera faritaĵo
65. J. Halász:	Rondvojaĝo en Francio
73. I. Gulyás:	Spiritaj desertoj
74. J. Tomísek:	El fervoja mondo
77. I. Gulyás:	Danubkurbiĝo

59-a jaro N-ro 4. OKTOBRO-DECEMBRO

REZOLUCIO DE LA 100-A UNIVERSALA KONGRESO DE ESPERANTO

Lillo, Francio, la 1-an de aŭgusto, 2015.

La 2695 partoprenantoj en la 100-a Universala Kongreso de Esperanto, kunveninte el 82 landoj, de la 25-a de julio ĝis la 1-a de aŭgusto, 2015, en Lillo, Francio,

diskutinte la temon "Lingvoj, artoj kaj valoroj en la dialogo inter kulturoj" en sep diversaj sesioj tra la kongresa semajno;
volante kontribui al la disvolviĝo de la Internacia Jardeko por la Alproksimiĝo de Kulturoj proklamita de Unesko;
konstatas, ke interkultura dialogo estas same urĝe necesa hodiaŭ, kiel ĝi estis antaŭ 110 jaroj, kiam okazis la unua Kongreso de Esperanto en Bulonjo-ĉe-Maro;
asertas, ke por vere interkomprenigi la homojn, tiu dialogo devas esti afero ne nur de la cerbo sed ankaŭ de la koro, kunplektanta klerigon kaj kundiskutadon, arton kaj amikecon;
atentigas, ke ĝuste tian multflankan interkulturan dialogon praktikas kaj disvolvas la tutmonda Esperanto-movado en siaj centoj da kongresoj kaj renkontiĝoj ĉiujare;
instigas ĉiujn aliajn aktivulojn kaj movadojn por interkultura dialogo doni pli da atento al la lingva dimension de sia laboro, kaj al la reala funkciado de Esperanto kiel lingvo inkluziva kaj egaleca, kies uzado povas plifaciligi kaj pliprofundigi tian dialogon;
ree dediĉas sin al la kultivado kaj disvastigado de la valoroj de reciproka respekto, paco kaj justeco inter ĉiuj homoj, konforme al la celoj de Unesko kaj kunlige kun la aktualaj streboj de Unuiĝintaj Nacioj por konstrui daŭripovan mondan socion.

Universala Esperanto Asocio

MIRINDA INĜENIERA FARITAĴO

Jam pli ol dudek jaroj okazis la solena festo de la malfermo de la 50,5 km-oj longa fervoja tunelo inter Francio kaj Anglio. En la solenaj malfermoj partoprenis la angla reĝino Elizabeto la dua, kaj la tiama franca prezidento Francois Mitterand. Mi ne eraris, kiam mi uzas la pluralon, ĉar la solenaj malfermoj kaj la solenaĵoj okazis kaj en la franca flanko (Calais) kaj en la angla flanko (Folkestone).

Tiu tunelo – oni nomas en Hungario „Csalagút", kaj internacie "Eŭro tunnel" – estas unu el la inĝeniera miraklo de la moderna mondo. La ideo de la tunelo estas malnovdata. Jam en la jaro 1802 oni komencis plani tion en du variantoj. Laŭ la unua planvarianto – kiu ege plaĉis al la franca imperiestro Napoleon – oni komencis konstrui la tunelon sub la loko Kent, kiu konstruaĵo ankaŭ nuntempe ekzistas, sed la malkonfido kontraŭ la francoj, la angloj haltigis la laboron. La alia varianto estis glacia tunelo, kion oni kiam ajn degeligus pere de la haltigo de la malvarmiga aparato, se venus malamika ofenzivo kontraŭ Anglio. La efektivigo de la tunelo ne okazis, ĉar ambaŭ landoj ne povis interkonsenti. Fine en la okdekaj jaroj en la pasinta jarcento laŭ novaj planoj komenciĝis la konstruado sub la kanalo „La Manche" ĉe la markolo Dover el du direktoj: el Francio kaj el Anglio.

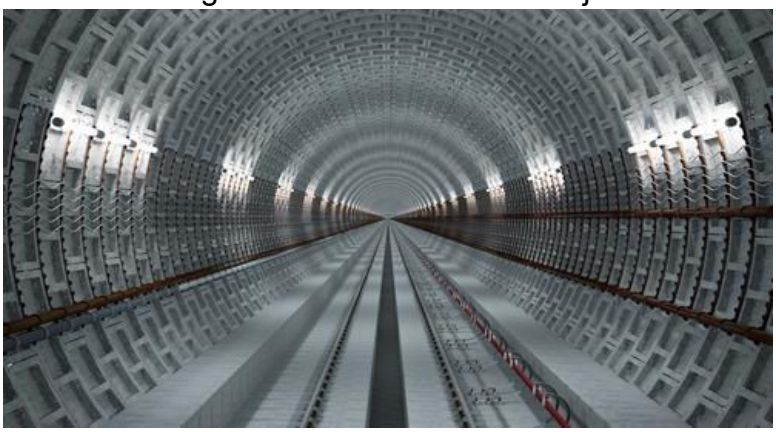
En la jaro 1986 la du landoj subskribis la „Canterbury kontrakton", laŭ tiu kontrakto laboris la du landoj. Ankaŭ pretiĝis kontrakto inter la du landoj, en kiu la registaroj establis britan kaj francan grupojn. El tiuj estiĝis la „Eŭrotunnel", kiu estas la funkciigo de la tunelo, kaj la TML (Transmanche-Link), kiu ricevas la rajton konstrui la tunelon.

Laboras la bormaŝino

La tunelon oni konstruis meznombre 40 metrojn profumde sub la marfundo. Dum la konstruado oni uzis 11 grandegajn bormaŝinojn, el kiuj post la fino de la konstruado du maŝinojn oni enterigis en la tuneloj, ĉar la kostoj kunporti la maŝinojn el la tuneloj estus pli multekosta ol lasi tiujn en la tuneloj. La ceterajn bormaŝinojn oni metis parte en Francio kaj parte en Anglio kiel modernajn teknikajn monumentojn. En la kadro de tiu konstruado la inĝenieroj laboris per lasero, kiu estis en tiu tempo la plej moderna aparato. Estis granda ĝojo, kiam el la du flankaj konstruadoj renkontiĝis sub la maro. Okazis granda ĝojkriado, kiam la inĝenieroj mezuris la diferencon inter la du tuneloj, kio estis nur kelkaj milimetroj.

Menciinde, ke la tuneloj sub la maro oni konstruis du 164 metrojn longajn malsamnivelajn trakokruciĝojn, kiuj certigas la trairon de la trajnoj el unu la aliaj tuneloj. Tiu estas grava konstruaĵo, se okazas akcidento, bruligo aŭ aliaj problemoj, tiam la trajnoj povus forlasi la tunelojn.

La produktitajn kaj fositajn materialojn oni metis ĉe la marbordo apud Dover, pro tio la teritorio de Anglio kreskis kun 36 hektaroj.En la konstruado laboris pli ol 12 mil laboristoj, el kiuj entute naŭ laboristoj mortis en akcidento. La konstruado daŭrigis dum ses jaroj. Estas interesa, ke la laborojn de unu etapo direktadis hungara inĝeniero Gusztáv Klados , kiu post la fino de la konstruado ricevis altan distingon. En la planado de la tunelo partoprenis tri plan-inĝenieroj el Hungario.



La pretiĝita tunelo

Entute tri tuneloj ekzistas, kaj en du tuneloj – kiuj havas 7,6 metrajn kalibrojn – trafikas la trajnoj kun rapideco 140 km/h. La tria tunelo estas inter la du trajntuneloj, kaj havas 4,8 metrajn kalibrojn, kiu certigas la sendanĝerecaj kaj konservadaj celoj, do tiu priservas la du trajntunelojn.
Oni planis la kostojn de la realigo de la tuneloj 9,4 miliardojn da dolaroj, sed la efektiva kosto estis 15 miliardoj. La gravan altiĝon de la kostoj okazigis ĉefe la klopodo al la sendanĝereco, la haltigo de la akvoinfluoj, elimino de kolizioj kaj elreliĝoj de la trajnoj, defendo de la teroratakoj kaj malpliigo de la ebleco de incendioj ktp. Mi rinarkas, ke dum la funkciigo de la tunelo dum pli ol 20 jaroj okazis tri brulego, kiuj estiĝis en la vagonoj, sed la aŭtomataj estingadiloj rapide ĉesigis tiujn. Tamen unu brulego kaŭzis grandan damaĝon kaj longan paŭzigon en la trafiko. Ankaŭ estas interesa, ke nur post 18 jaroj komencis alporti profiton la investado, ĝis tiam akumuliĝis grava malgajno, kiun la du landaj registaroj nur per kreditoj povis rekompenci.
En la tunelo trafikas tri specaj trajnoj por la vojaĝantoj, por la aŭtobusoj kaj por la kamionoj. En la pasintaj 20 jaroj pli ol 200 milionojn da pasaĝeroj vojaĝis tra la tuneloj. 85 %-j de la pasaĝeroj estas anglaj, kaj la francojn nur 6%-jn reprezentas. La pasaĝertrafikon ekspluatadas la kompanio „Eŭrostar”, kiu tra tunelo kunligas Parizon kaj Bruselon kun Londono. Ekde 2013 la Germana Fervojo (DB) ankaŭ trafikigas pasaĝertrajnon , kiu kunligas Berlinon kun Londono. Kompreneble okazis intensaj vartrafikoj en la tuneloj pere de kamionoj, kiuj estas meznombre 15-18 milionoj da tunoj pojare. La pasaĝertrajnoj havas 775-830 metrajn longecojn, kiuj transportas ne nur vojaĝantojn, sed ankaŭ aŭtomobilojn. La prezo de la transveturo estas pli alta ol la pramtrafiko, sed la vojaĝdaŭro estas 35 minutoj per trajno, kaj la vojaĝdaŭro de la pramoj estas pli ol 80 minutoj.

. La unua pasaĝertrajno en la tunelo

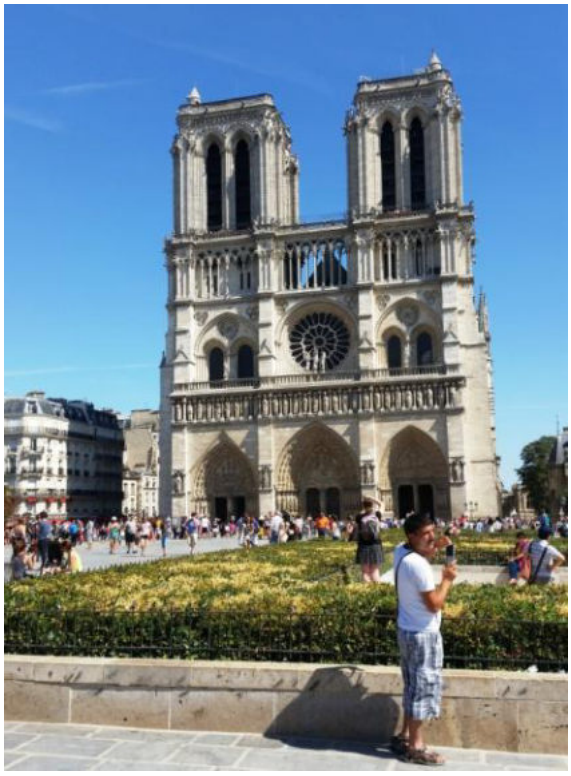
Estas rimarkinda, ke post la Seikan-tunelo, kiu kunligas la du japanajn insulojn Honsu kaj Hokkaido, la „Csalagút” estas la dua plej longa fervoja tunelo en la mondo, eĉ la longeco sub la mara parto estas la plej longa. Do tiu mirinda inĝeniera faritaĵo estas utila por Anglio, sed ankaŭ por Francio, eĉ por la tuta Eŭropo.

István Gulyás

RONDVOJAĜO EN FRANCIO

Post la bonsukcesa centa Universala Kongreso de Esperanto komencis rondveturado de nia vojaĝgrupo. Per nia aŭtobuso ni veturis al Parizo, kien ni alvenis posttagmeze. Nia hotelo estis ekster la urbo proksime al la flughaveno *Charles de Gaulle.* Ĉi tie ni pasigis tri noktojn, kaj simile kiel okazis en Lillo, post la matenmanĝo ni veturis per nia aŭtobuso al la plej proksima haltejo de metroo. Dumtage ni konatiĝis kun la urbo, kaj vespere nia aŭtobuso transportis nin al la hotelo. Dum la tritaga urborigardo ni vizitis:

- monteton *Montmartre* kiu situas en norda parto de Parizo, sur kies supro troviĝas la famkonata romkatolika baziliko de Sankta Koro *(Sacré-Cœur)*. Tio estas sur la plej alta loko de la franca ĉefurbo. La stilo de la baziliko estas romia-bizanca, kun tipa kupolo. La konstruaj laboroj komenciĝis en 1875, kaj finiĝis en 1914. La konsekrada ceremonio estis prokrastita ĝis la fino de la unua mondmilito. Ni rigardis la placon de la pentristoj, kie oni pretigis portretojn pri tiuj vizitantoj, kiuj sidiĝis en la seĝojn kaj mendis ĝin. Dumvoje ni promenadis preter la mondkonata amuzejo, hejmo de la franca kabareto Ruĝa Muelejo *(Moulin Rouge).* Sur ĝia scenejo dum multaj jardekoj famaj artistoj prezentis sin kiel ekzemple *La Goulue, Josephine Baker, Frank Sinatra, Jean Gabin, Édith Piaf,* kaj multaj aliaj. Pentristo *Henri de Toulouse-Lautrec* famiĝis ankaŭ dank' al tiu ĉi amuzejo. Ĝenerale ĝi apartenas al la plej vizitataj lokoj en Parizo.



Katedralo de Nia Sinjorino (Notre Dame) en Parizo

- muzeon Luvro *(Louvre)*, kiu estas unu el la plej famaj kaj konataj muzeoj de la mondo. Antaŭ la enirejo longa vico staris, post pli ol unu horo da atendado ni povis enpaŝi. Ĉe la enirejo oni severe kontrolis niajn saketojn. En la muzeo estis granda amaso, antaŭ la plej famaj verkoj estis tumulto. Kiel ni aŭdis, la longo de la vizita vojo en la muzeo estas pli ol 23 km-oj, do rigardi la tutan kolekton estintus vana klopodo. Ni vizitis la plej konatajn verkojn, kiel estas statuoj Melosa Venuso kaj Niko de Samotrako*, (Niké en chiton ionique - Victoire de Samothrace);* aŭ pentraĵo de *Leonardo da Vinci* pri virino kun mistera rideto Mona Lisa; fine ni konatiĝis kun la kolektaĵo de la antikva Egiptio.

- la famegan katedralon de Parizo Nia Sinjorino (*Notre-Dame de Paris)* Ĝi situas sur la insuleto „Civita Insulo" *(Île de la Cité)* meze de la urbo. La konstruado komenciĝis en 1163 kaj finiĝis en 1345. Ĝi estas konsiderata kiel unu inter la unuaj grandaj gotikstilaj katedraloj.
- ĝardenon de Luksemburgio *(Jardin du Luxembourg*) kiu estas granda publika parko de Parizo.
- la Latinan Kvartalon, kiu pro tio ricevis sian nomon, ĉar la studentoj lernintaj ĉi tie aŭdis la prelegojn latine, ĝis tiam, kiam post la revolucio imperiestro Napoleono la unua amendis ĝin. Ĉi tiu ĉirkaŭaĵo estis la hejmo de la sciencoj ekde la mezepoko. Ĉi tie troviĝas la fama universitato Sorbono *(Sorbonne)*

Kun mia korea amiko Hang Hongu

- magazenon *La Fayette,* unu el la plej famaj magazenoj de Parizo. kiu estis konstruita en 1908. Ni venis ĉi tien rigardi la faman kupolon, kaj viziti la tegmentan terason, de kie estas videbla bela panoramo de Parizo. En la magazeno ankaŭ la prezojn ni rigardis kaj konstatis por nia poŝo ili estis altaj.

La Triumfa Arko en Parizo

- Operejon de Parizo, kiu estis konstruita inter 1862 – 1875 laŭ planoj de arkitekto *Charles Garnier*. La novbarokstila konstruaĵo estis klasikaĵo de sia epoko. En ĝi troviĝas loko por pli ol 2000 spektantoj.

Triumfan Arkon de Parizo. Ĝi apartenas al la plej famaj monumentoj de Parizo kaj staras je la okcidenta fino de la avenuo de Elizeaj Kampoj *(Champs Élysées)* meze de la placo *Charles de Gaulle.* La avenuo estas parto de tiu granda orienta-okcidenta akso de Parizo, kiu troviĝas inter la palaco Luvro kaj kvartalo La Defendo *(La Défense).* La alto de la monumento estas proksimume 52 metroj, kaj la larĝeco estas 45 metroj. Sur la muroj de la arko estas videblaj multaj surskriboj, inter ili la nomoj de tiuj lokoj, kie batalis la armeoj de imperiestro Napoleono. Ni trovis ankaŭ la nomon de *Győr.* (La surskribo uzas la germanan nomon de nia urbo – *Raab*).

- kvartalon La Defendo *(La Défense),* kien ni veturis per metroo. Ni deziris veturi per la subtera rapid fervojo *(RER),* sed pro rekonstruaj laboroj ĉi tiu fervojo ne funkciis. La Defendo *(La Défense)* estas nova kaj moderna parto de Parizo, negoca kaj ekonomia kvartalo. La videbla, okcidenta fina punkto de la jam menciita orienta-okcidenta akso de Parizo estas la emblemo de la kvartalo, t.e. La Granda Arko de La Defendo, alinoma-ta Granda Arko de Frate-co *(Grande Arche de la Défense* aŭ*Grande Arche de la Fraternité).* Ĝi estas giganta kvadrataspekta arko, kiu estis inaŭgurita en julio 1989, okaze de la ducentjarfesto de la franca revolucio de 1789. La kvartalo ĉefe konsistas el nuboskrapuloj.

En la kvartajo "Defendo" en Parizo

Preĝejo de "Invalidoj" en Parizo

- placon de Konkordo *(place de la Concorde)*, kiu estas la dua plej vasta placo de Francio. En la centro de la placo staras tiu obelisko deveninta el Egiptio, kiun donacis paŝao *Muhammad Ali* en 1829.
- preĝejon kaj konstruaĵojn de invalidoj, kiuj estis konstruitaj en 1670, laŭ klasikisma stilo, por militista hospitalo. Unu parton de la konstruaĵoj nun okupas militista muzeo, en alia parto estas la militista hospitalo. En la preĝejo troviĝas entombiga loko de multaj francaj herooj, sub la orkolora kupolo ripozas imperiestro Napoleono la unua .
- ni partoprenis ŝipekskurseton. Nia ŝipo ekiris de la Eiffel-Turo al direkto de katedralo Nia Sinjorino. La veturado estis tre agrabla, kaj daŭris dum unu horo. Ni ekkonis la urbon el nova vidpunkto.

Sipekskurso sur la Sejno

- fine, kiun deziras vidi preskaŭ ĉiu vizitanto de Parizo, ni vizitis la Eiffel-Turon, *(La Tour Eiffel)*, la plej konatan simbolon de la urbo. La turo ricevis sian nomon pri sia projektisto, *Gustave Eiffel,* kies statuo staras ĉe la Norda Piedo de la konstruaĵo. La turo estis konstruita por la internacia ekspozicio de 1889, okaze de la centjara datreveno de la Franca Revolucio. La projektisto deziris atesti ke la ŝtalo estas tiu konstrumaterialo, el kiu oni kapablas krei eksterordinaraj konstruaĵojn. Ĝi altas je 300 metroj (ekskluzive de la anteno) kaj pezas pli ol 10.000 tunojn. Finkonstruite la turo estis la plej alta konstruaĵo en la mondo, estante duoble pli alta ol la piramidoj de Egiptio. Post la ŝipekskurseto ni staris al fino de longa vico, kaj atendis pli ol unu horon. Niajn saketojn ankaŭ ĉi tie oni kontrolis, poste ni povis aĉeti la enirbiletojn, kaj veturis per lifto ĝis la dua etaĝo. Kiam ni alvenis jam estis malhele, ni vidis el la turo la lumigitan urbon. Sur la dua etaĝo estis granda amaso, malrapide ni povis antaŭeniĝi. Kiam ni ĉirkaŭiris la etaĝon, jam ni devis ekiri al nia aŭtobuso. Dumvoje ni havis eblecon fari fotojn pri la lumigita turo.

La reĝa kastelo en Versajlo

La 4-an de aŭgusto nia grupo forlasis Parizon, kaj nia aŭtobuso unue haltis en Versajlo *(Versailles)*, kiu estas unu el antaŭurboj de Parizo, la iama neoficiala ĉefurbo de la franca reĝlando. Ĝi havas pli ol 80 mil loĝantojn. Versajlo estas konata, - ni povas diri - mondfama urbo precipe pro siaj kastelo kaj parko. La kastelon konstruigis reĝo Ludoviko la 14-a. La konstruaj laboroj komenciĝis en 1661 kaj oni pli-malpli finis ĝin en 1688.

Granda amaso da vizitantoj atendis eniri la kastelon. Inspektistoj direktis la longan vicon, kaj zorgis pri tio, ke la novalvenantaj personoj, grupoj nepre staru al fino de la vico. Ankaŭ ni staris al la fino de tiu serpentuma vico, pri kiu ni ne sciis ĉu ĝi havas komencon. Post pli ol du horoj da atendo ni atingis la giĉeton.

Kastelo Greziliono

Laŭ la difinita vojo ni vizitis la kastelon, rigardante la pli-malpli grandajn apartamentojn de reĝoj, reĝinoj, la salonojn de Milito kaj Paco, la Spegulgalerion, kaj aliajn vidindaĵojn. Feliĉe, por vizito de la parko ni aĉetis bileton, kvankam ni planis tion.

Post vizito de la kastelo ni ne havintus tempon por la parko. Nia aŭtobuso devis ekiri al Valo de Luaro *(Loire)*.

Nia sekva haltejo estis Kastelo Greziljono *(Grésillon)*, kie la franca Esperanto-asocio funkciigas sen profita celo Kulturdomon de Esperanto. La asocio posedas la kastelon kun 18-hektara parko. La kastelon vizitas ofte lernantoj de Esperanto el la tuta mondo, precipe dum somero. Krom la diversgradaj kursoj oni ofte organizas tie diverstemajn prelegojn, distraĵojn, ekskursojn. En la kastelo troviĝas lernoĉambroj, salonoj, butiko, biblioteko, dormoĉambroj, kaj manĝoĉambro.
Post nia alveno nian grupon akceptis la gvidanto de la kastelo, kaj prezentis al ni la posedaĵon. Ĝojigis nin renkontiĝi kun malnova kolego, ano de IFEF estraro, kun *Laurent Vignaud.* Ni eksciis, li loĝas proksime al Greziljono, lia edzino agadas en la Kulturdomo de Esperanto, pro tio ankaŭ li ofte venas ĉi tien helpi. Ankaŭ nun okazis tiel. Li rakontis tiutempe la francaj esperantistoj havis eblecon elekti el du kasteloj. Tial oni elektis el la du Greziljonon, ĉar tie proksime al la kastelo troviĝis fervoja stacio. La stacidomo ankaŭ nun staras, sed la fervojlinion intertempe oni nuligis.

Fine de nia vizitado ni ricevis tre bongustan malmultekostan vespermanĝon (salikokon kun rizo) poste ni adiaŭis niajn gastigantojn, kaj daŭris nian vojaĝon al nia sekva celo, al urbo Turo *(Tours)*, kie ni tranoktadis.

La 5-an de aŭgusto ni faris mallongan urborigardon en Turo. Ĝi estas grava urbo de Francio, prefektejo de departemento *Indre-et-Loire*, kaj havas proksimume 142 mil loĝantojn. La urbo estas la historia centro de la malnova provinco Turlando *(Touraine),* kiun oni ofte hodiaŭ rigardas kiel la „ ĝardenon de Francio". Turo estas trafluata de la Luaro, kies valo apartenas al la monda heredaĵo de UNESKO. Turo estas arta kaj historia urbo ekde 1988.

La memorindaj konstruaĵoj de la urbo por ni estis la urbodomo, palaco de justeco, kaj la katedralo. Ĉi-lasta estis konstruita sur la lokon de tri en la tempo sinsekvaj preĝejoj. La unuan preĝejon konstruigis Sankta *Lidoire,* kaj tie okazais ordinado de episkopo de la estonta Sankta Marteno, kaj ĝi estis okazejo de „fajroglob-miraklo". La dua estis franka preĝejo kun mozaiko, prezentanta la gloron de Sankta Marteno. Ĝi ekzistis dum 400 jaroj. La tria estis romanika preĝejo, kiu servis dum unu jarcento kaj neniigis ĝin milito kaj incendioj. La kvara preĝejo nepre devis esti gotika. Mem la sanktejo staris sola dum 40 jaroj. Poste estis bezonataj tri jarcentoj ke la katedralo estu finkonstruita por la 16-a jarcento. En la katedralo ni povas spursekvi la arkitekturajn stilojn de ĉi tiuj tri jarcentoj: la puran gotikon, la malfruan gotikon kaj la renesancon. Do, temas pri vera arkitektura ekumeno. La sekva vizitita loko estis la Kastelo de *Amboise* kiun ni povis rigardi nur de ekstere. Ĝi apartenas al la kasteloj de

Kastelo de Amboise en la valo de Luaro

la Valo de Luaro. Antaŭ ol esti kunligita al la krono en 1434, la kastelo apartenis, de pli ol 4 jarcentoj, al la potenca familio de *Amboise*. Dum la Renesanco, ĝi utilis kiel loĝloko al pluraj reĝoj de Francio. Reĝo Francisko la unua en 1515 surtroniĝis, kaj dum lia regado la urbo vivis sian florepokon. La reĝo daŭris la rekonstruadon de la kastelo. Dum la Itala militiro li tre ekŝatis la renesancan arton, pro tio en 1516 li invitis en sian korton la 64-jaran pentriston *Leonardo da Vinci,* kaj donacis al li kortan domon *Clos Lucé*. *Leonardo* kunportis tri pentraĵojn el Florenco, inter ili estis ankaŭ *Mona Lisa.* Tial troviĝas nun la fama pentraĵo en Luvro. *Leonardo* ankoraŭ tri jarojn vivis en *Clos Lucé*, kie li mortis en 1519. La majstro estis entombigita en la kapelon Sankta Huberto de la kastelo.

El *Amboise* ni veturis al urbeto *Chenonceaux,* kie ni vizitis kastelon *Chenonceau.* Ĝi superpontas la riveron *Cher* kaj konsideratas unu el la tiel nomitaj Luar-regionaj kasteloj, kvankam ĝi situas 12 kilometrojn sude de la rivero Luaro.

La historio de la kastelo estas varia. Reĝo Henriko la dua, en 1547 donacis la kastelon por sia bela, inteligenta favoratino, por *Diane de Poitiers*, kiu havis praktikan kapablon. La virino konstruigis ponton tra la rivero *Cher*, kaj ĉirkaŭigis la kastelon per la plej moderna kaj spektakla ĝardeno de sia epoko.

Kastelo Ĉenonseaŭ super la rivero Cher

Katarina *Medici,* vidvino de reĝo Henriko la dua, forigis la iaman favoratinon, plibeligis la ĝardenon, kaj daŭrigis la konstruajn laborojn, ŝi konstruigis duetaĝajn galerion super la riveron.

La vidvino de reĝo Henriko la tria, en 1589, post morto de sia edzo retiriĝis ĉi tien funebri la reĝon, laŭ preskriboj de la kortega etiketo. Per ŝia morto finiĝis la reĝa ĉeesto en la kastelo. En la sekva periodo oni mencias la kastelon, kiel kastelo de sinjorinoj.

En la 18-a jarcento la gracianima reprezentanto de klerismo *Luise Dupin* restarigis la pompon de la kastelo. Verkistoj, poetoj, scienculoj, filozofoj estis gastoj en la kastelo, inter ili *Montesquieu, Voltaire, Rousseau*. En la 19-a jarcento la posedanto de la kastelo, *Marguerite Pelouze*, devenis el grandindustriista burĝa familio, kiu elspezis grandegan sumon, por restarigi la kastelon laŭ stilo de epoko de *Diane de Poitiers.*

Dum la Unua Mondmilito milita hospitalo estis instalita en la kastelo kaj 2254 vunditaj soldatoj tie estis flegataj sub gvidado de *Simone Menier*.

Dum la Dua Mondmilito la kastelo situis inter la de germanoj okupita parto de Francio kaj la libera parto, tiel iuj pasis tra la kastelo kaj la galerion en la liberan parton. En 1944 bombo eksplodis proksime de la kapelo kaj detruis la vitralojn, kiuj estis anstataŭigitaj poste.

Post nia vizitado sekvis longa, laciga vojaĝo al Liono *(Lyon)*. Kvankam en la aŭtobuso funkciis klimatizado, ĝi ne kapablis kompensi la efikojn de tiu tropika varmo kiu estis ekstere.

Fruvespere ni alvenis en Lionon, kie ni havis iom pli ol unu horo ĉirkaŭrigardi. Liono estas la tria plej granda urbo de Francio, kiu situas je la kunfluejo de Rodano (*Rhône)* kaj Saono *(Saône).* La nombro de ĝia loĝantaro estas pli ol 496 mil.

Lionon (tiam latine: *Lugdunum*) fondis la romia generalo *Lucius Munatius Plancus* je ĉirkaŭ 43. Dum la romia periodo, Liono estis la gaŭlia ĉefurbo.

Liono, bordo de la rivero Rodano

Ĝi konservas du romiajn teatrojn, amfiteatron, preĝejojn el diversaj epokoj, urbodomon el la 17-a jarcento, mezepokan hospitalon, kaj vastan kvartalon de domoj el la 15-a – 17-a jarcentoj, bone konservita kaj revalorigita, nomata malnova Liono (*Vieux-Lyon*). En 1536 Francisko la unua aprobis instaladon de silkejojn. En 1876 estis en Liono pli ol 105 000 teksiloj.

En 1895 la fratoj *Lumière* kreis aparaton nomita la *"Cinématographe",* kiu funkciis ambaŭ kiel kamerao kaj projekciilo en ilia fabriko de *Monplaisir.*

Nia aŭtobuso parkis sur la bordo de Rodano antaŭ la universitato. Dum la tempo kiu estis je nia dispono, ni trapromenis la ponton *l' Univesité* kaj vizitis la ĉirkaŭaĵon. La placo *Bellecour* apenaŭ estas malpli granda ol la placo Konkordo en Parizo. Meze de la placo staras la rajdostatuo de reĝo Ludoviko la 14-a. En la strato de Respubliko (*rue de la République)* kiu estas promenejo de la urbo, ni rigardis vendejojn, magazenojn. Fine ni veturis al nia hotelo en Liono.

La 6-an de aŭgusto matene ni ekiris al Avinjono (*Avignon).* Ĝi situas maldekstre de la Rodano kaj havas pli ol 89 mil loĝantojn. En la mezepoko, inter 1309 kaj 1423, ĝi estis la rezidejo de ses papoj, kaj pro tio oni ankaŭ nomas ĝin "Urbo de la papoj". Klemento la 5-a (civile *Bertrand de Got)* estis de la 5-a de junio 1305 ĝis la 20-a de

aprilo 1314 papo de la romkatolika eklezio. Ne dezirante alfronti la akran kaoson de Romo en 1309 li translokigis la Papan Kurion al Avinjono.

La historia parto, kun famaj Papa Palaco kaj Ponto de Avinjono, estas monda heredaĵo de UNESKO. La Papa Palaco estas la plej granda mezepoka gotika konstruaĵo. La sidejo de la papoj samtempe servis kiel fortikaĵo kaj palaco en la 14-a jarcento, ĝi estis simbolo de la okcidenta kristanismo. Ĝi havas freskojn pentritaj ekde 1343 de gravaj pentristoj venintaj el tuta Eŭropo.

La fama ponto de Avinjono

La Ponto de Avinjono (*Pont d'Avignon*) estas fama ponto de la Mezepoko sur la rivero Rodano. Ĝi estis konstruita inter 1171 kaj 1185, per ĉirkaŭ 900 metroj da longo, kiu transiris ekde la urbo Avinjono ĝis *Villeneuve-lès-Avignon*, en la sudo de Francio. La inundoj plurfoje difektis la ponton. Fine, en 1668 okazis katastrofa inundo, kiu preskaŭ ĉion detruis, inter aliaj ankaŭ ĉi tiun ponton. Poste oni ne faris provon rekonstrui ĝin. Ekde tiam el la 22 spanoj restis nur 4.

En la 16-a jarcento naskiĝis internacie konata kanto pri la ponto, *Sur le pont d'Avignon*

Staras mezepoka defenda murego bone konservita. La urbo ankaŭ internacie famas pro sia grandega teatra festivalo.

Post vizito de la menciitaj famaj vidindaĵoj ni ekiris el Avinjono al Marseljo *(Marseille)* kiu estas la dua plej granda urbo de Francio, kaj la unua Franca kaj Mediteranea havenurbo. Ĉi tie ni adiaŭis 13 niajn koreajn kunvojaĝantojn, kiuj hejmenvojaĝis el Marseljo per aviadilo. Eĉ por elaŭtobusiĝi ni ne havis tempon, tuj ni vojaĝis plu al Nico *(Nice).*

Pro sia bela situo ĉe Mediteraneo (Bordo Lazura) Nico estas la dua plej grava turisma urbo de Francio (post Parizo). Posttagmeze ni alvenis en Nicon. Nia hotelo troviĝis proksime al la marbordo. (Efektive inter nia hotelo kaj la marbordo estis flughaveno, sed per ne tro longa promenado ni povis alveni al la maro).

La plimulto de niaj kunvojaĝantoj vizitis la marbordon, kaj banis sin en la maro.

Alvenis la lasta tago de nia rondvojaĝo en Francio. La 7-an de aŭgusto nia vojaĝgrupo frumatene ekiris hejmen. El Nico ni vojaĝis tra Italio kaj Slovenio al Budapest. Dumvoje po tri – kvar horoj ni faris paŭzojn. Apud *Székesfehérvár* ni adiaŭis kelkajn niajn kunvojaĝantojn, kiuj vojaĝis al urbo *Tata.* Je malfrua vespero nia aŭtobuso alvenis al Orienta Stacidomo de Budapest, kie por ni finiĝis la longa vojaĝo. Ni tre dankas al Segeda Esperanto Grupo la eblecon kunvojaĝi. Ni pensas la longa vojaĝo kaj komunaj travivaĵoj formis amikajn rilatojn inter la partoprenantoj. Ni gardos la agrablajn memorojn. Ĝis revido en Nitra!

D-ro József Halász

SPIRITAJ DESERTOJ

KIAL NI KRIADAS, KIAM NI ESTAS KOLEREGAJ?

Iu sankta instruisto preparigis sin al sankta ceremonia banado en la rivero Gango. Li rimarkis kaj aŭdis proksime al li, ke membroj de familio kriadas furioze unu kun la alia. Li ridetis kaj turnis sin al siaj disĉiploj, kaj demandis ilin:

- Kial oni kriadas tiam, kiam ili estas koleraj?

La disĉiploj pripensis, kaj unu el ili diris:

- Kiam ni perdas nian sinregadon, ni krias.

- Sed kial krii tiam, kiam starante tiu apudas al kiu vi parolas? Ankaŭ kviete povus diri tion, kion vi volas - diris la instruisto.

La disĉiploj ne trovis la respondon, kaj la sanktulo donis la sekvan eksplikon:

- Kiam homoj koleras ial reciproke, iliaj koroj estos for de ĉiu alia. Pro la distanco devas krii por aŭdi unu la alian. Ju pli ili koleras des pli kriadas, ĉar pli granda la distanco. Kiam du personoj amas unu la alian, ne krias, sed mallaŭte parolas, ĉar iliaj koroj estas tre proksimaj inter ili, kaj ĉesas la distanco.

Tiam, kiam oni ege amas unu la alian, iliaj koroj estas kune. kaj eblas ekparoli mallaŭte. Tial eblas paroli mallaŭte kompreni reciproke jam de la fakto ke ili simple rigardas sin reciproke. Ni estas tiel proksimaj al unu la alian, kiam estas amo en reciproka interrilato..

Li rigardis siajn disĉiplojn, kaj daŭrigis:

-Tiam kiam vi diskutadas, ne lasu vian koron malproksimiĝi. Ne diru vortojn, kiuj forigis vin de aliulo, ĉar cetere alvenos la tago, ke la distanco estos tiom granda, ke vi ne povos trovi la retrovojon.

Kompilis**: La red.**

EL FERVOJA MONDO

Argentino: **Ŝtatigo de fervoja sistemo en Argentino?**

Prezidentino de Argentino *Cristina Fernández de Kirchner* anoncis ŝtatigon de fervoja sistemo. En proksima estonto al parlamento estos transdonata leĝpropono por starigo de ŝtata entrepreno *Ferrocarilles Argentina*. Post ŝtatigo de aertrafiko temas pri plua ŝtatiga programo. Privataj entreprenistoj jam estas informitaj, ke iliaj koncesioj ne estos plilongigataj. Motivo fariĝis fervoja akcidento en jaro 2012 en Bonaero, kiam forpasis 51 personoj. Kialo estis manko de investoj por fervojo kaj mankanta ŝtata kontrolo. La ŝtato do deziras infrastrukturojn kiel eble frue plibonigi.

Aŭstrio: **En *Linz* estiĝos nova kvartraka fervojlinio**
Konstruado de aŭstria fervojlinio *Westbahn* por kvartrakigo estos daŭrigata ankaŭ en *Linz* kaj ties ĉirkaŭaĵo. De du al kvar trakoj plivastiĝos ankaŭ 16 kilometrojn longa liniosekcio *Linz Hbf – Marchtrenk*. Krom du tute novaj trakoj estos sanigataj ankaŭ la originaj trakoj kaj translokataj en novan traceon. Planata investo estas 660 milionoj da eŭroj. Motivo por planata plivastigo estas atendata plimultigo de nombro da var- kaj pasaĝertrajnoj. En kuranta tempo en la regiono trafikas 340 trajnoj dum tago, en jaro 2025 laŭ plej novaj prognozoj kaj studoj ilia nombro povas kreski ĝis 538 trajnoj en 24 horoj.

Germanio: **Germana Fervojo *DB* investos miliardon por sanigi tunelojn**

Ĝis la jaro 2019 Germana Fervojo planas renovigi 18 tunelojn, ĝis la jaro 2024 povus estis aldonataj pliaj 36. Multaj el tiuj ĉi konstruaĵoj havas siajn historiajn valoron kaj signifon. Al la plej multekostaj projektoj nuntempe realigataj, apartenas renovigo de 135-jara tunelo *Kaiser Wilhelm* apud la urbo *Cochem* ĉe la rivero Mozelo (Rejnlando–Palatinato). Tie ĉi oni povas ĝis jaro 2016 investi 200 milionojn da eŭroj. En sekvaj kvin jaroj povus por sanigo esti investata ĉirkaŭ unu miliardo da eŭroj, kio laŭ nuna investa programo de retokompanio *DB Netz AG* estas duoblo. Investoj povus veni el rimedoj por modernigo de la ŝtato.

Italio: **Duenergiaj vagonkombinaĵoj *Flirt* estos direktataj al Italio**
Kompanio *Stadler* ricevis mendon por produkti unuajn kvin duenergiajn trivagonajn kombinaĵojn *Flirt 3* kontraŭ 43 milionoj da eŭroj, por itala fervojlinio *Aosta – Turin*. La kontrakto enhavas ankaŭ opcion por aliaj 5 veturilkombinaĵoj. Tiuj ĉi ofertas po 178 sidlokoj. En elektra trakcio laŭ sistemo 3 kV kontinukurento ili atingos povumon 2 600 kW kaj rapidon 160 km/h. En dizeltrakcio ili havos povumon 700 kW kaj rapidon 140 km/h. Duenergiaj veturiloj ebligas trafikon sur neelektrizitaj kaj ankaŭ elektrizitaj fervojlinioj. Ili estas disvastigitaj precipe en Francio, kie estas ekspluatataj pli ol 400 el la kompanioj *Bombardier* kaj *Alstom*.

Kazaĥio: **Nova fervojlinio al Irano por vartrafiko**

Plejparte por vartrafiko servas nova fervoja linio *Özen* (Kazaĥio) – *Gyzylgaýa – Bereket – Etrek* (Turkmenio) – *Gorgān* (Irano). Ĝi ebligas ankaŭ facilan atingon de haveno *Bandar Abbas* en Persa Golfo kaj mallongigas kunligon inter tiuj ĉi tri ŝtatoj, kaj ankaŭ veturdaŭron

inter Eŭropo kaj Azio. Interkonsento pri konstruado estis farita en jaro 2007, kaj en la jaro 2009 komenciĝis propra konstruado. Fervojnodaj stacioj sur tiu ĉi fervojlinio estas *Özen, Gyzylgaýa, Bereket, Etrek* kaj *Gorgan*. La plej longa liniosekcio, preskaŭ 700-kilometra, situas sur teritorio de Turkmenio, kaj entute ĝi longas 928 km.

Pollando: **Franca *Alstom* zorgas pri polaj *Pendolino*-j en Varsovio**

Franca kompanio *Alstom* laŭ kontrakto kun kompanio *PKP Intercity*, post venko en elekta konkurso prizorgos kaj bontenados dum deksep jaroj dudekon da novaj polaj motorvagonkombinaĵoj *Pendolino* por grandrapido en speciale konstruita halo. Tiu ĉi situas sur areo de parkadtrakaro en la sacio *Warszawa Grochów* senpere apud de najbare situanta lokomotivejo *Olszynka Grochowska*. *Alstom* samtempe estas produktanto de tiuj ĉi veturiloj devenantaj el ĝia itala entrepreno en *Savigliano*, de kiu devenas ankaŭ ĉeĥa versio de *Pendolino*.
Bontenejo por trakveturiloj (*WUT*), kiel la halo oficiale nomiĝas, estas ekde lasta jaro 2014 sola aranĝaĵo de sia speco en Pollando. Pola nacia trafikisto *PKP Intercity* kiel posedanto de ĉi tiuj novaj veturilkombinaĵoj nun venas kun tiu ĉi koncepto ankaŭ ĉe aliaj aĉetataj veturiloj. Longatempan bontenadon kaj riparojn ĝi sekurigos plene ankaŭ ĉe aliaj produktantoj de trakveturiloj, kiel *Stadler, Newag* aŭ *PESA*. Kialo estas simpla – produktisto konas „siajn“ veturilojn plej bone, kaj por kliento, en tiu ĉi kazo kompanio *PKP Intercity*, garantias daŭran disponeblon de ĉi tiuj veturiloj, kiujn laŭ bezono oni riparos eventuale eĉ dum nokto.

Poloj anstataŭos italajn specialistojn istruitajn ĝis nun en Svedio
Kiel diras *Adam Fryczkowski*, direktoro de la bontenejo *WUT Alstom* en Varsovio, temas pri unu el la plej modernaj bontenadaj haloj en Eŭropo. „Ĉiujn spertojn, kiujn ni havas pri bontenado kaj riparoj de motor-vagonkombinaĵoj *Pendolino* en tuta Eŭropo, ni sukcese nun transportas ankaŭ al Pollando. Niaj dungitoj estis instruataj ankaŭ en Svedio. Grupo da homoj el serva sekcio en *WUT* Varsovio devenas el Italio, temas tamen pri portempa aranĝo. Tiuj ĉi dungitoj estos iom post iome anstataŭigataj de enlandaj laborantoj“, diras la direktoro *Fryczkowski*. Nuntempe en *WUT* laboras ĉirkaŭ cent homoj. Ilia nombro estonte povos kreski. Tio povus okazi en tempo, kiam *Pendolino*-j en ekspluatado bezonas pli altajn ŝtupojn en bontenadriparoj. Nun estas plenumataj kuranta bontenado, malgrandaj kaj grandaj kontroloj, sabloprovizado kaj provizado per pli da bonte-nadmaterialoj en veturiloj, garan-tiata forigado de difektoj kaj riparoj post vandalismaj atakoj kaj eks-terordinaraj okazoj. Por ke servo estu vere kompleta, post laboro en internaĵo venas ordigistaj grupoj. Krom tio en ĉiuj

tri semajnoj krome en kadro de kompletservo okazas vasta purigado en internaĵoj de la veturilkombinaĵoj. En ekstera lavejo oni same purigas trakciilkaroseriojn de ĉiuj veturilkombinaĵoj venantaj por bontenado en *WUT*.

Ĉio estas direktata per Interreto

La halo *WUT* ekipita per plej modernaj teknologioj evuluigitaj de la kompanio *Alstom*, enhavas helpinstalaĵon *Train-Tracer*, kiu servas per pozici-trova sistemo *GPS* por kontrolado de moviĝo de trajnoj sur fervojlinioj, aŭ sistemon *MTE* por detala planado de riparoj. *Train-Tracer* laŭ la direktoro *Fryczkowsi* estas utila helpanto ebliganta retan interkomunikadon kun ĉiuj trakciilkondukistoj de *PKP Intercity*, kiuj estas ankaŭ sur fervojlinioj en *Pendolino*-trajno.
„Temas pri kutima helpilo, kiun trakciilkondukistoj ofte uzas. Niaj trajntrafikdisponistoj skip-alternadas en du servoj inter kvina matene kaj dudekunua vespere, do en tempo, kiam trajnoj *Pendolino* estas en kuranta trafiko. Konsidere tion, ke veturilkombinaĵoj *Pendolino* en Pollando estas tute nova produkto, estas kompreneble, ke trakciilkondukistoj ankoraŭ ne konas ĉiujn eblajn „misfunkciojn“ en priservo. Por tio estas ĉi tie ni, por eventuale konsili al ili. Kaj de tempo al tempo ili al ni en varsovia centro eĉ telefonas“, klarigas
Adam Fryczkowski.

Al la fotoj*: Bontenejoj trakveturilaj situas en areo de varsovia parkadtrakaro Warszawa Grochów, tuj en najbareco de lokomotivejo Olszynka Grochowska*.

Svisio: **Trafikisto preparas veturilojn por baza *Gotthard*-tunelo**

Svisa trafikisto *SBB* komencis preparon por modifo de 18 veturilkombinaĵoj *ICN*, 13 lokomotivoj *Re 460*, 14 kondukvagonoj, 66 aliaj vagonoj duaklasaj kaj 34 vagonoj unuaklasaj (tipoj *EW IV* kaj *EC*) por nova baza tunelo *Gotthard*. Al la 57 kilometra plej longa tunelo en la mondo estas dediĉata speciala atento por sekurecaj kaj kontraŭincendiaj aranĝaĵoj.
Tra la tunelo povas trafiki nur speciale ekipitaj veturilkombinaĵoj kun kontraŭfumaj kaj kontraŭvarmigaj sensiloj, kontraŭincendiaj pordoj inter vagonoj, akustika kaj optika incendia signalizado por pasaĝeroj ktp. Novaj motorvagonkombinaĵoj *Pendolino ETR 610* estas per kontraŭincendia sistemo ekipitaj jam dum ilia produktado. Baza *Gotthard*-a tunelo povos esti malfermita en decembro 2016.

Svisio: **Kompanio *Zentralbahn* anoncis gravan plimultiĝon de vojaĝantoj**

Kiel anoncis svisa kompanio *Zentralbahn*, en la jaro 2014 oni notis kreskon je 26 procentoj, tio estas ĉirkaŭ 9,3 milionoj da vojaĝantoj, kaj je 16,4 procentoj pli grandan transportpovumon, do 157,7 milionoj da personkilometroj. La kompanio ekspluatas etŝpurajn fervojojn kaj dentotramvojojn en ĉirkaŭaĵo de Luzerno, kaj de Luzerno al *Interlaken*.
Pli granda interesiĝo pri vojaĝado koincidas kun nova trafika koncepto kaj modernaj veturiloj tipoj *Adler* kaj *Fink*. Entute 10 kombinaĵoj sepvagonaj *Adler* kaj trivagonaj *Fink* ofertas panoramajn fenestrojn, klimatizon kaj elektrajn kontaktskatolojn. Pli longaj veturilkombinaĵoj havas ankaŭ bufedon kaj elektronikan rezervadsistemon.

Preparis**: Jindřich Tomíšek,**
Reviziis: **Heinz Hoffmann**

DANUBKURBIĜO

La Danubkurbiĝo situas inter la urbo Esztergom kaj la hungara ĉefurbo Budapest. La Danubo fluas ĉi tie inter la montaro Börzsöny kaj Visegrád, kaj la fluovojo ŝanĝiĝas el la direkto okcidenta/orienta al norda/suda. Tiu regiono estas unu el la plej grava turisma loko de Hungario. Tiu regiono rolas inter la kandidatoj de la Monda Heredaĵo en Hungario, kiel „Mezepoka fortikaĵo, kaj la katedralo Esztergom, la reĝa restadejo en Visegrád". Tiu regiono estas unu el la plej riĉa parto de Hungario en la arta- kaj landhistoriaj memoraĵoj. La barokon reprezentas Budapest, Szentendre kaj Vác, la renesancon montras Visegrád, kaj la romanikan stilon reprezentas Esztergom. Tiuj stiloj signifas la gravajn epokojn de la hungara historio.La trafiko de tiu regiono estas iomete bona. La maldekstra bordo de Danubo havas internacian fervojlinion (Budapest - Vác – Szob – Bratislavo – Prágo – Warsovio – Berlino), gravan aŭtoŝoseon (Budapest – Parassapuszta), kaj aŭtovojon (Vác – Nagymaros – Szob). La dekstra bordo ne estas tiel bone provizita, ĉar ĝi havas duarangan fervojlinion inter Budapest kaj Esztergom (sed ne tra la Danubkurbiĝo), respektive regionan fervojlinion (HÉV) inter Budapest kaj Szentendre. La dekstra bordo havas ne tro bonkvalitan ŝoseon inter Budapest kaj Szentendre, Visegrád, Esztergom. Menciindas la laŭhorare veturadaj pasaĝerŝipoj, el kiuj belega panoramo videblas al ambaŭ parto de Danubo.

Danubkurbiĝo el la citadelo de Visegrád

Esztergom estas tiu urbo, kie oni kronis Sanktan Stefanon, kie mortis Bálint Balassi, kie malĝojis Bottván Vak, kie nuntempe atendas la revivigon la firmao Suzuki. Esztergom troviĝas nur dudek km-ojn okcidente de Visegrád sur la dekstra bordo de la Danubo.

Tien okazis tuttaga ekskurso el Tata dum la 47-a Landa Amika Fervojista Esperanto-Renkontiĝo la 4-an de julio 2015, kiam la partoprenantoj povis ekkoni tiun belegan urbon.

La Baziliko en Esztergom

Esztergom estis la unua ĉefurbo de Hungario. Tie naskiĝis Sankta Stefano la unua reĝo de Hungario, kaj oni kronis lin ankaŭ tie. La urbo restis ekde tiam ankaŭ nuntempe grava eklezia restadejo kaj centro de la hungara katolikismo. La Katedralo staranta sur la supro de klifo, estas la plej granda preĝejo de Hungario. Unu el liaj flankaj kapeloj, tiu de kardinalo Bakócz, apartenas al la plej belaj konstruaĵoj de la Renesanco. Ankaŭ la trezorejo de la katedralo estas fama, ĉar ĉi tie oni gardas la plej grandan eklezian trezoron en Hungario. En la subpreĝejo estas entombigita la iama ĉefepiskopo de Hungario József Mindszenty. En la restaŭrita reĝa kastelo estas impona muzeo, kaj troveblas en ĝi multaj postrestaĵoj kaj aliaj interesaj objektoj. Apud la katedralo staras nova, interesa statuo de Sankta Stefano. En vespera lumo kun la antaŭ

nelonge rekonstruita danuba ponto Mária Valéria, estas belega vidindaĵo. Sur tiu ponto oni povas rapide atingi la slovakan urbon Sturovo (Párkány). La Kristana Muzeo troviĝas en la Primasa Palaco. Ĝiaj kolektaĵoj de italaj pentraĵoj, goblenoj, fajansoj kaj porcelanoj montras grandan riĉecon, eĉ tie troveblas la plej grava eklezia arkivo. La urbo havas famkonatajn konstruaĵojn, interesajn stratojn kaj placojn, belajn flegitajn parkojn, multajn vendejojn kaj viglan komercadan merkaton, eĉ diverstipajn lernejojn.

Visegrád iam situis ĉe la norda limo de la romia imperio. Pri tio atestas restaĵoj de observaj turoj. Poste la reĝo Sankta Stefano konstruigis tie preĝejon. Tio estis malkovrita malantaŭ la Turo de Salomono. La duoblan fortikan sistemon komencis konstruigi la reĝo Béla la kvara post la invado de tataroj. La subfortikaĵo estis granda kaj impona, ĉefe la Turo Salomono, kiu en tiu epoko estis eksterordinara konstruo. Laŭ la legendo Princo Salomono estis enfermita en tiu turo. La subfortikaĵo en la XIII-a jarcento havis multajn taskojn, ĉar estis reganta loĝejo, militista fortikaĵeto, landvoja kaj riverega kontrolanta punkto ktp. Ĉi tie loĝis la reĝoj Róbert Károly kaj Mátyás, pro tio en tiu tempo Visegrád estis la ĉefurbo de Hungario. La turkoj okupis la fortikaĵon, kaj post la retiriĝo de la turkoj ili ruinigis tion. La sesdekaj jaroj de la pasinta jarcento oni restarigis la tutan fortikaĵon. La pejzaĝon regas la citadelo sur la pinto de la monto super la subfortikaĵo, kiu dividis kun la sorto de la subfortikaĵo. La restarigitaj laboroj komencis en la 1870-aj jaroj, sed ĝustadire ankoraŭ nuntempe daŭras. Ĉiu somere okazas en la citadelo subĉielaj festoj kun kavaliraj turniroj, konkurso de forteguloj kaj renesancaj festenoj. Mem en la urbeto – kiu havas entute nur 1700 enloĝantojn - estas multaj ripoz- kaj loĝdomoj, restoracioj kaj aliaj konstruaĵoj.

Vidaĵo de Visegrád el Nagymaros

Szentendre estas la perlo de la Danubkurbiĝo. Ĝi estas intimefekta urbeto, kiu havas mediteranean atmosferon. Plurfoje dum ĝia historio Szentendre akceptis serbajn enmigrintojn, resp. rifuĝintojn. Pri tio atestas iliaj karakterizaj domoj kaj la spirhaltigaj ikonostazoj de la ortodoksaj preĝejoj. La urbo havas mallarĝajn pavimerajn stratetojn, diverskolorajn loĝdomojn, multajn malgrandajn vendejojn kaj restoraciojn kiuj donas la belecon de la urbeto. Szentendreestas pli ol cent jaroj favorata loko de la verkistoj, pentristoj kaj skulptistoj. Apud la hungara kulturo troveblas ankaŭ greka, serba, dalmata, slovaka kaj germana ĉeesto. Oni nomas la urbon „Urbo de pentristoj”, kie estiĝis en la komencaj jaroj de la pasinta jarcento la „Arta kolonio de Szentendre”, kie kreis Jenő Barcsay, Béla Czóbel, János Kmetty, Jenő Kerényi, Lajos Vajda, Imre Ámos ktp. Iliajn kreitaĵojn oni povas admiri en la lokaj muzeoj. Ankaŭ estas famaj kreitaĵoj la ceramikaĵoj fare de Margit Kovács. La plej vizitata loko estas la „Subĉiela Etnografia Muzeo

La Citadelo sur la montopinto

de Szentendre” (Skanzen). Tiu muzeo prezentas la popolan arkitekturon de la plej karakterizaj regionoj de Hungario. Funkcias 2,2 km-jn longa skanzen-trajno por helpi la komfortan viziton de la subĉiela muzeo.

En la maldekstra bordo de la Danubkurbiĝo ankaŭ troveblas kelkaj interesaj vidindaĵoj kaj urboj. La plej granda kaj fama urbo estas **Vác**. Ĝi estas la pordo de la Danubkurbiĝo, kiu havas imponajn arkitekturajn memoraĵojn, la Ŝtonpordon, la kolorpompan renovigitan ĉefplacon, la Katedralon kaj la Episkopan Palacon, eĉ multajn aliajn interesajn kaj agrable emociajn konstruaĵojn, placojn kaj stratojn.

Strateto en la urbo Szentendre

Pri la historio kaj la vidindaĵoj de la urbo Vác, pri la unua hungara fervojlinio inter Budapest kaj Vác mi jam skribis pli detale en la 3/2013 HFM, en la kadro de la 45-a Landa Amika Renkontiĝo de la fervojistaj esperantistoj, kiu okazis en Vác en la jaro 2013.

Verőce estas ne tro granda vilaĝo, eĉ ripozloko, kiu estis en la dudeka jarcento la loĝejo de verkistoj, poetoj kaj muzikistoj. De tie startas la arbara-provinca fervojo, per kiu sur la valo de la Morgo-rivereto oni povas veturi al belega turista loko „Királyrét”.

Zebegény estas belega vilaĝo, kie troveblas multajn ripozdomojn, muzeojn, inter alie la muzeo Szőnyi, kaj zig-zagajn intimajn stratetojn.

Kelkaj pli malgrandaj kolonioj meritas mencion ĉe la Danubkurbiĝo:

Dömös, kie la frato de reĝo Kálmán Könyves konstruigis romanikan preposton;

Dunabogdány, kie estis romia „Castrum”, kies ruinoj videblas en la vilaĝo;

Leányfalu, kiu estis somerrestadejo, nun jam vilaĝo, kie troveblas la „Memormuzeo Zsigmond Móricz”;

La Danuba bordo de la urbo Vác

Szob, kiu situas ĉe la enfluejo de la rivero Ipoly, kaj tie troveblas la „Muzeo Börzsöny” kun arkeologiaj trovaĵoj, naciaj kostumoj, mebloj kaj instrumentoj;

Nagymaros estas urbeto, kiu devenis en la mezepoko, kaj havas faman gotikan preĝejon el la 14-a jarcento, en kiu ĉiujare okazas religia muzik-festivalo kaj renkontiĝo;

Verőce, pri kio Anonymus menciis en la fama skribaĵo „Gesta Hungarorum”, ĉi tie troveblas la ceramika muzeo Géza Gorka;

Dunakeszi, kie oni malkovris ŝton- kaj bronzepokajn koloniojn. En la lastaj jardekoj multaj budapeŝtanoj translokiĝis tien, pro tio Dunakeszi iĝis urbo. En la urbo troveblas veturilriparejo de la Hungaraj Ŝtatfervojoj.

Mi kolektis por la legantoj en la jena artikolo selektitan aron da vidindaĵoj en la Danubkurbiĝo. Mi esperas, ke tiun temon, en la sekvaj numeroj de HFM, mi povos daŭrigi pri alia parto de Hungario.

István Gulyás

Benitan Kristnaskon kaj feliĉan Novan Jaron
por ĉiuj karaj legantoj

La 68-a kongreso de IFEF okazos de la 21-a ĝis la 28-a de majo 2016
en Bulgario en la urbo Varna.
Informojn kaj aliĝilojn oni povas ricevi de HFEA.