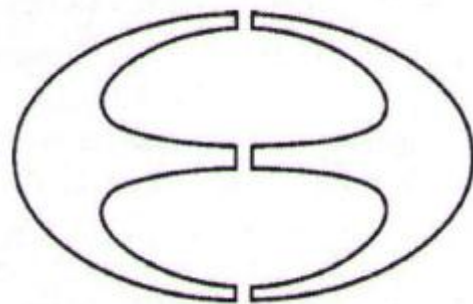


HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



Panoramo de Budapeŝto

1
----- 62-a jarkolekto
2018



HUNGARA FERVOJISTA MONDO

Revuo de la Fervojista Esperanto-Movado
en Hungario

Fondita de D-ro István Bácskai en la jaro 1957.

Respondeca redaktoro:

István Gulyás

Eldonas:

Hungara Fervojista Esperanto-Asocio

Hungara Sekcio

de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio

Poŝta adreso: HU-1155 Budapest

Rákos út 98. I/9.

Aperas kvaronjare

Abonprezo: al hungara adreso: HUF 2000

al eksterlanda adreso: EUR 12

*

MAGYAR VASUTAS VILÁG

A magyar eszperantista vasutasok

központi lapja

Felelős szerkesztő: Gulyás István

Kiadásért felelős

A Magyar Vasutas Eszperantó Egyesület

„Szkenguru” Nyomda Budapest

Felelős vezető: Balla László

ISSN 0230-323x

ENHAVTABELO:

2. **I. Gulyás:** Jarŝanĝaj pensoj
3. **I. Gulyás:** Estrarkunsido de HFEA
4. **J. Halász:** Jarfina kunveno en Nyíregyháza
5. **J. Halász:** Ekskurso en la Tokajan vinregionon
8. **J. Halász:** La ponto kiu vivis 90 jarojn
9. **J. Tomíšek:** El fervoja mondo
13. **J. Halász:** Rememoro kaj florkronado en Miskolc
14. **I. Gulyás:** Danubaj pontoj de Budapeŝto (Unua parto)

62-a jaro N-ro 1, januaro- marto

JARŜANĜAJ PENSOJ

Denove estas fino de la jaro. Nun ni devas retrorigardi pri niaj ĉjaraj aktivecoj kaj agemoj, kaj resumi la ĝistiamajn rezultojn. Ni konstatas, ke dum niaj vivoj de tago al tago ni konfrontiĝas kun la paso de la tempo. La irado de la horloĝmontrilo, la foliumo de la kalendaro intervidigas nin kun la nehaltigebla tempo. Se haltas niaj horloĝoj, aŭ ni forgesas foliumi niajn kalendarojn, pro tio la tempo ne haltas. La pason de la tempo ni spertas en la ŝanĝo de niaj medioj kaj vivoj. Se ni post kelkaj jaroj reiras ien, kaj tie ni spertas nenian ŝanĝon, tiam ni diras, ke en tiu loko „haltis la tempo”. Kompreneble efektive tio ne haltis, kaj se ni ne vidas evoluadon, tamen ni povas konstati la postsignon de la forpasinto.

En la jarŝanĝo ĉiam enpensigas nin pri la tempo, pri la paso de la tempo, pri la pasinteco, nuntempo kaj pri la estonteco. Eble estas la plej grava afero pripensi la estontecon, kaj ni devas fari la necesajn paŝojn por plibonigi nian agadon per Esperanto por Esperanto.

Ni dolore travivas ĉion forpasinton, sed ni ne povas reporti tiujn eventojn, okazaĵojn, personojn kiuj signifis ĝojon kaj feliĉon en nia vivo. Ni ne povas reiri en la tempo, kaj ni ne povas reporti la tagojn de la feliĉo. Pro tio ni devas tiel vivi kaj labori, ke ni estu kontentaj pri niaj agadoj se ni retrorigardas al la pasinta jaro. Ni denove taksos nian laboron en la kadro de la jarkunveno, kiu okazos la 3-an de marto 2018. Mi esperas, ke la raportoj de niaj fakgrupoj kaj membroasocioj montras pli pozitivajn bildojn pri la agado de la hungaraj fervojistaj esperantistoj.

Ankaŭ ĉifoje mi deziras al ĉiuj legantoj, al ĉiuj esperantistoj dise en la mondo feliĉan kaj prosperan Novan Jaron!

István Gulyás

ESTRARKUNSIDO DE HFEA

La estraro de la Hungara Fervoĵista Esperanto-Asocio (HFEA) la 6-an de decembro 2017 kunsidis en la rezidejo de la Hungaria Esperanto-Asocio (HEA). Partoprenis el la trimembra estraro ĉiuj estraranoj. Ankaŭ partoprenis la trimembra Kontrola Komitato kaj unu gasto.



Dum la estrarkunsido

La estraro traktis kvar tagordpunktojn. Unue la prezidanto raportis pri la unua duonjara agado de nia asocio, kaj pri la financa stato. Li taksis la membronombron, kaj konstatis, ke la nombro de nia asocio (ses fakgrupoj kaj tri membroasocioj) estas senŝanĝa, sed la konsisto de la membraro grave ŝanĝis. La nombroj de la protektantaj membroj kreskis, kaj tiu de la aktivaj membroj malkreskis. Tio estas danĝera tendenco, kion ni devas haltigi.

La buĝeto de nia asocio enhavas apogon 300 mil Forintojn de la landa asocio de FISAIC, sed bedaŭrinde ni ricevis nur 100 mil Forintojn. Pro tio ni

ne povas realigi kelkajn planitajn taskojn, ekz. presigi la historion de nia asocio, bindi nian fakrevuon HFM ekde 1990 ĝis nun, apogi la fakgrupojn, aĉeti esperantaĵojn ktp. La prezidanto konstatis, ke la preseja kvalito de HFM estas bonega, sed li ankaŭ konstatis, ke nur kelkajn artikolojn kaj raportojn ricevis li por HFM.

La prezidanto donis informojn pri la 102-a Universala Kongreso de Esperanto, kaj rimarkis, ke pri tiu kongreso detalan raporton oni povas legi en la 3/2017 numero de HFM. Li taksis la agadon de UEA, kaj konstatis, ke en la kadro de la Centra Oficejo la financaj statoj kaj la situacio de la nombroj de la individuaj membroj donas gravajn problemojn.

La prezidanto raportis pri la 69-a IFEF-kongreso, kiu bone sukcesis. La detalajn raportojn pri ĝi oni povas legi en la 3/2017 numero de HFM.

En la kadro de la 4-a tagordpunkto la estraro traktis la proponon pri la sekva Landa Amika Fervoĵista Esperanto-Renkontiĝo. Tio okazos en urbo Tiszafüred en la unua semajnfino de julio 2018.

Fine la estraro decidis pri la tempolimo de la sekva ĝenerala kunsido de nia asocio, kiu okazos la 3-an de marto 2018. La estraranoj kaj la membroj de la Kontrola Komitato parolis ankoraŭ pri la dua duonjara agado, eĉ pri la 2018-jaraj planoj kaj aliaj movadaj temoj.



Prepariĝado al la kunsido

István Gulyás

JARFINA KUNVENO EN NYÍREGYHÁZA

La solena, tradicia jarfina kunveno de la Esperanto-Societo „Verda Stelo” en urbo *Nyíregyháza* okazis la 9-an de decembro 2017. La aranĝaĵon partoprenis 22 personoj. Krom membroj de la societo ĉeestis D-ro *Márkus Gábor* „A” komitatano de Hungaria Esperanto-Asocio (HEA), kaj D-ro *Halász József* reprezentanto de Hungara Fervojista Esperanto-Asocio (HFEA).

La kunvenon inaŭguris, kaj la ĉeestantojn salutis *Sereghyné Zengő Enikő*.

Post la salutvortoj la partoprenantoj kantis la Esperanto-himnon. Sekve tion *Sereghyné Zengő Enikő* deklamis poemon titolitan „Gloro al Esperanto”.

Malsimile de la antaŭaj jaroj la organizantoj nun la reprezentanton de HFEA petis diri festparolon.



D-ro Halász József festparolas

D-ro *Halász József* rememoris pri naskiĝo de *Zamenhof* kaj menciis kelkajn eventojn de niaj lingvo kaj movado, kiel aperon de la Unua Libro, la unuan mondkongreson antaŭ pli ol cent jaroj. Li parolis pri la plej gravaj okazaĵoj de la pasinta jarcento. Poste li menciis kelkajn problemojn de nia landa kaj internacia movado. El nia malfavora situacio ni povas elveni per gvido de forta landa asocio. Do, nia tasko estas per nia

ĉiutaga laboro samtempe fortigi ankaŭ nian landan asocion. Krom la laboro – kiun neniu alia kapablas anstataŭigi - ni havas ankaŭ kuraĝigilon, tio estas la espero.

Fine li taksis la pasintjara agadon de Esperanto-Societo „Verda Stelo”. Tiu agado estis elstara sur ĉiu tereno de la movada laboro, kaj meritas laŭdon. Sukceson de la organiza laboro atestis la Landa Amika Fervojista Renkontiĝo. La partoprenantoj ricevis agrablan travivaĵon kaj ili hejmenvojaĝis kun belaj memoroj. Agado sur tereno de la lingvoekzercado estas ekzemplodona por aliaj. Aktive ili partoprenis en la movada vivo, ankaŭ iliaj membroj reprezentis nian landon en la 102-a Universala Kongreso de Esperanto en Seulo. Ili flegis kaj fortigis siajn internaciajn rilatojn. Je la nomo de nia Fervojista Esperanto-Asocio li diris dankon pro la pasintjara laboro de la societo.

La raporton pri la pasintjara agado kaj venontaj taskoj de la Esperanto-Societo diris *Zuberecz Miklós*. Krom la menciitaj eventoj apartenis al la plej gravaj okazaĵoj prelegoj de *Nemere István* kaj Dr-o *Márkus Gábor* en la departementa biblioteko, akcepto de franca gasto, rolo de *Sereghyné Zengő Enikő* en la televido. En kadro de lardorostado ili aŭdis raporton pri travivaĵoj de la 102-a UK. Okaze tago de mortintoj ili rememoris pri tiuj malnovaj esperantistoj, kiuj jam foriĝis el ili.

D-ro Márkus Gábor parolis pri eventoj de la Esperanto-movado, kaj pri siaj spertoj en Afriko



Partoprenantoj de la Jarfina Kunveno

kaj Azio. En la mondo ne ĉie estas malfavora situacio. En Sud-Koreio multaj junuloj aliĝas al nia movado. Estas tie universitatoj, kie la studentoj povas akiri kreditpoentojn pro lerno de Esperanto. Ankaŭ li emfazis gravecon de la espero. Li menciis interesan ekzemplon, kiu montras iun paralelecon kun nia situacio. Dum jarcentoj la judoj vivis disiĝante en la mondo. Tamen en ili vivis sopiro trovi komunan hejmlandon. Estis juda poeto *Naftali Herz Imber* kiu vivis en Galicio,

kaj en 1878 li verkis poemon, kiu nun estas la himno de Izraelo. Ĉi tiu poemo dum la pasinta tempo esprimis la deziron de judoj, vivigis ilian esperon, atingi sian celon. Nun ni povas vidi ilia espero efektiviĝis. Kial ne povus helpi ankaŭ nin la espero? Nu, la titolo de la menciita himno estas: La espero, same tiel, kiel tiu de nia himno.

La oficiala parto de la kunveno finiĝis per deklamo de *Gaál Győző*, kiu prezentis Esperanto-tradukon de poemo de *József Attila* titolita *Betlehemaj Reĝoj*.

D-ro József Halász

Ekskurso en la Tokajan vinregionon

Ekde pli ol 20 jaroj estas tradicia aranĝaĵo de la Miŝkolca Societo de Fervojistaj Esperantistoj la Somerfina Amika Renkontiĝo, kiun ni aranĝas en septembro. En jaro 2017 nia renkontiĝo okazis enkadre de ekskurso. Ni vizitis unu el la famaj setlejoj de la vinregiono, vilaĝon *Tarcal*.



Nia alveninta grupo en la fervoja stacio

La vilaĝo situas sub la suda deklivo de la Tokaja monto *Kopasz* (signifas kalva), ĉe renkontiĝo de la Ebenaĵo kaj montaro *Zemplén*. Nombro de ĝia loĝantaro estas preskaŭ tri mil.

La nomdonanto de la setlejo estas tribestro *Tarcal*, kiu estis unu el la tribestroj de la patrujokupantaj hungaroj. Lian nomon menciis en sia kroniko *Anonymus*.

(*Anonymus* estas verkisto de la plej

detala historio pri la hungara patrujokupado, kaj de li ni konas la nomojn de la tribestroj. Sola ekzemplero de lia verko devenanta el la 13-a jarcento, titolita *Gesta Hungarorum* troviĝas en la Landa Biblioteko *Széchenyi*. Precizan daton de lia naskiĝo kaj morto eĉ konon pri lia persono ni ne havas, sed la historiscienco akceptis, ke li estis sennoma [latine: *anonymus*] notario de reĝo Adalberto la III-a. Laŭ kelkaj esploristoj li estis episkopo Petro el *Győr*.)

La historio de *Tarcal* interligiĝas kun tiu de *Tokaj*. Ekde la ŝtatifondiĝo escepte kelkajn mallongajn interrompojn ĝi estis reĝa posedaĵo. La nuna vilaĝo iam havis rangon de kamparurbeto¹, kie okazis gravaj historiaj eventoj. En 1110 ĉi tie kunvenis la parlamento, en 1561 oni organizis kalvinisman sinodon en la kamparurbeto. En la 1560-aj jaroj la turkoj detruis la setlejon.

La fervojo atingis la urbeton en 1858. La fervojlinio traŭranta la vilaĝon nun estas parto de la kvina Eŭropa fervoja koridoro.

La vitkulturado ĉiam ludis gravan rolon en la vivo de la loĝantoj. Kompreneble estis granda sortobato kiam en la 1880-aj jaroj la filoksero pereigis la vitejojn. Per sia scienca laboro la direktoro de la loka lernejo por vitistoj helpis la denovan plantadon de vito en 1894.

Ampleksante ankaŭ iun parton de vitejoj de la iama reĝa posedaĵo en 1951 fondiĝis la eksperimenta filio de la Ĝarden- kaj Vitkultura Esplorinstituto.

En la 1950-aj jaroj fondiĝis la Ŝtata Bieno en *Tarcal*, kiu faris granduzinan mastrumadon. Ĉi tie oni estigis la unuan irigacian vitejan sistemon.

En ĉi tiun vilaĝon alvenis nia grupo parte per trajno, parte per aŭtomobilo. Promenante sur la strato de la fervojstacio unue ni vizitis unu el la novaj kuriozaĵoj de la vilaĝo, nome la statuon de Benanta Kristo.

La statuon al vilaĝo *Tarcal* donacis *Petró Attila*, estro de firmao okupiĝanta pri prilaborado de ŝtono kaj marmoro. Li trovis bildon en la kapelo de Sankta Terezo en *Tarcal*, kiu prezentis Benantan Kriston. Tiam li decidis pri konstruado de plej granda Jesuo-statuo de nia lando. Lia sola kondiĉo por fari donacon estis, ke la vilaĝo estigu meritan lokon por la statuo.

Plej monumenta vidindaĵo de la *Tokaja* vinregiono estas la statuo de Benanta Kristo situanta spiradhaltige, kronanta la monteton super *Tarcal*. Plej grandan Jesuo-statuon de Hungario oni starigis en 2015 sur supron de monteto donanta belegan panoramon. La statuo estas skulptita el kvin grandegaj blokoj de granito. La Jesuo-statuo staras sur alta postamento konsistanta el rustikaj ŝtonoj, kaj turniĝante al la vilaĝo per sia deksta mano disdonas benon. La 8,5 m-ojn alta kaj 50 t-ojn peza statuo estis konsekrita de la ĉefepiskopo *Ternyák Csaba* el *Eger* printempe en 2015.



La statuo de la Benanta Kristo

¹ En al teksto mi variante mencias kamparurbeton, aŭ simple urbeton kaj vilaĝon, depende de tio pri kiu historia periodo temas. En nia lando en la 19-a jarcento, sekve la likvido de la feŭdalisma sistemo oni reorganizis la burĝan administracion, kaj malvalidigis la rangon de kamparurbeto. La iamaj kamparurbetoj ĝis 1886 rajtis uzi ĉi tiun titolon. Malgranda parto de la kamparubetoj iĝis urboj la aliaj iĝis vilaĝoj. Do en periodo post 1886 mi mencias setlejon *Tarcal*, vilaĝo.

La promenejon kondukantan al la statuo oni formis kun ripozejoj, ŝtuparoj kaj promenvojoj, la ĉirkaŭaĵo de la monteto estis aranĝita meritmaniere.



*La statuo de tribestro
Tarcal*

Irante sur la promenvojo, ni havis eblecon elekti, ĉu ni suprengrimis rekte sur la ŝtuparo al la statuo, aŭ restante sur la komforta ĉirkaŭaĵo post iom promenado ni atingas ĝin. Por aŭtomobiloj la monteto estas fermita.

Kiam ni atingis la parkejon sub la monteto kelkaj el niaj membroj rigardante supren al la statuo pensis tiel, ili ne kapablos supreniri al la statuo. Feliĉe, ne okazis tiel. La vilaĝa instanco funkciigas malgrandan elektran aŭtomobilon, kiu senpage samtempe ses personojn povas transporti de la parkejo ĝis la statuo kaj reen. Tiel ankaŭ la maljunuloj, movhandikapuloj povas viziti la statuon, kaj ĝui la belegan panoramon.

De la supro de la monteto estas videbla la minlago. Sur la suda flanko de monto *Kopasz* iam estis ŝtonminejo. Tie la ŝtonhakado malkovris kaj ekspluatis 15 m-ojn altan kaj 50 m-

ojn larĝan lafolangon. En la restita fosaĵo de la minejo estiĝis la minlago.

La akvo de la lago estas brilpura, kion atestas ankaŭ dolĉakvaj meduzoj kiuj plimultiĝis en ĝi. La dolĉakvaj meduzoj devenas el Ĉinio el rivero Jangzio, tamen de Eŭropo ĝis Ameriko ili aperis ĉie, kie la kondiĉoj estis konvenaj por ili. Laŭ supozoj en la 1920-aj jaroj el akvarioj ili alvenis en naturajn akvojn de Eŭropo.

Revenante de la monteto en la vilaĝon, ni promenis sur la ĉefstrato, kie ni haltis ĉe la alia nova statuo. Temas pri statuo de la nomdonanto, tiu de tribestro *Tarcal*. La statuo estas tuffigura, 220 cm-ojn alta, pretigita el bronzo kiu staras sur ŝtonpostamento. La skulptisto estas *Makoldi Sándor Gyula*.

La statuo sugestas forton, energion, aplombecon, agemon, kaj ĉioriskecon. Ĝi portas sur si preskaŭ ĉiun elementon de tiuj trovitaĵoj el epoko de la patrujokupado, kiun oni iam trovis en la parcelo *Vinnai*.



Tagmanĝo en la vinkelo

La statuo estis inaŭgurita en novembro de 2016.

Post longa promenado iom lace ni atingis la sekvan stacion de nia ekskurso. Tio estis la Vinkelo *Varga*. En la kelo sidiĝante apud la longajn tablojn, ni gustumis diversajn specojn de la famaj *Tokajaj* vinoj kaj ricevis bongustan tagmanĝon.

La vingustumadon kaj tagmanĝon sekvis nia tradicia programo la toto-vetado. La disdonitaj formularoj enhavis 13+1 demandojn, kiuj tuŝis la Esperanto-movadon, fervojfakajn kaj ĝeneralajn kulturajn temojn. La plej bonaj tri respondantoj gajnis librojn. Nia ekskursiva grupo en bona humoro, gaje vojaĝis hejmen el la vizitita vilaĝo de la fama

vinregiono. Nian Somerfinan Amikan Renkontiĝon partoprenis 20 personoj.

D-ro József Halász

La ponto kiu vivis 90 jarojn

Niaj etŝpuraj fervojlinioj meritas memstaran ĉapitron en historio de la hungara fervojo. Estis erao en vivo de nia popolo, kiam tiuj fervojoj donis la solan kunligon por regionoj foraj de urboj, ekonomiaj kaj kulturaj centroj.

Loĝantoj de *Hegyköz* kaj *Bodrogköz* per etŝpura fervojo atingis la vendoplacojn de la proksimaj urboj en *Sátoraljaúhely* aŭ *Sárospatak*. Multaj el ili laboris en la urboj, vizitis tieajn la mezlernejojn, aŭ hospitalon, kuracistojn, praktike ili ĉiun tagon vojaĝis per trajnoj de ĉi tiu fervojo.

Tiu etŝpura fervojo funkciis fideinde, por la vintra hejtado ĝi transportis la hejtaĵojn, karbon kaj lignon. Ĝi iĝis parto de ĉiutaga vivo de la homoj.

Sur tiu linioetapo de la etŝpura fervojo, kiu kunligis urbojn *Sátoraljaúhely* kaj *Sárospatak* la ekspluatado komenciĝis la 10-an de oktobro 1927. Ĉe la konstruado oni deziris eviti ke la etŝpura fervojo samnivele kruciĝu kun la dutraka normalŝpura fervojlino, pro tio estis konstruita ponto por la etŝpura fervojlino super la normalŝpuran. La kruciganta objekto



La funkcia ponto (Fonto:Kisvasut.hu)

estis konstruita el ŝtalbetono kiel duripa strukturo, kun aperturoj 9,55+11,55+9,55 m-j. La etŝpura fervojlino krucigis la normalŝpuran en angulo 60°, pro tio la apogiloj de la ponto alproksimigis la liberspacan limprofilon de la normalŝpuraj trakoj. La etŝpura trako trairis la ponton en rompŝtona balasto. La ŝtalaj apogreloj estis pretigitaj el profilo „L”. Mem la strukturo estis gracia, sveltaspekta. La projektisto de la ponto estis inĝeniero

Jemnitz E. Zsigmond.

Alvenis la tempo, kiam decidorajtaj personoj

trovis ĉi tiun fervojlinion malprofitiga, superflua, kaj kontraŭ protesto de la loĝantaro ordonis malkonstrui ĝin. La lasta trajno trafikis sur la fervojlino la 29-an de novembro 1980, akompanante de granda amaso kaj kandellumo. Tamen tio ne kortuŝis la decidulojn, jam sekvontan tagon oni komencis malkonstrui la fervojon.

Tamen la ponto ĝis nun restis staranta. Dum la pasinta tempo aperis ideo, uzi ĝin por biciklovojo. Sed la biciklovojo estis konstruita en alia direkto, kaj nun krucigas la fervojon samnivele. Por la iama fervoja ponto oni ne kapablis trovi racion funkcion.

Nun, en jaro 2017 okazas la elektrizado de la normalŝpura fervojlinio, kaj simpligi tiun laboron post la etŝpura fervojlino ankaŭ ĝian ponton oni malkonstruis.

Malaperis valora inĝeniera kreaĵo. La Fondaĵo de Fervojaj Pontoj decidis pri starigo de memortabulo, sur lokon de la iama ponto.

La ponto vivis akurate 90 jarojn. Paco al ĝiaj cindroj!



La malkonstruata ponto

D-ro József Halász

El fervoja mondo

Aŭstrio: Aŭstraj trajnoj estas pli precizaj ol germanaj

Pasaĝertrajnoj de Aŭstraj Federaciaj Fervojoj (*ÖBB*) estis honorigitaj kiel la plej bonaj en taksado de servo kaj plenumado de plendoj fare de fervojvojaĝantoj en Eŭropo, ili atingis laŭhoraran precizecon 96,3%. Kiel informis la konzerno sur sia retpaĝo, *ÖBB* transportas tage ĉirkaŭ 1,3 milionojn da pasaĝeroj, havas ĉirkaŭ 40000 dungitojn kaj 1700 metiolerantojn. Aŭstraj Fervojoj estas pli precizaj ol tiuj en najbara Federacia Respubliko Germanio, kie per trajnoj de Germana Fervojo (*DB*) vojaĝas tage pli ol kvin milionoj da pasaĝeroj. *DB* anoncis en raporto pri la sama tempo 94,6 procentojn.

Aŭstrio: Buĝeto de *ÖBB* por venontaj jaroj aprobita

Por renovigo kaj modernigo de fervoja infrastrukturo en Aŭstrio por jaroj 2017 ĝis 2022 estis destinitaj ĉirkaŭ 43 miliardoj da Eŭroj. Tiu ĉi monsumo estis aprobita por buĝeto fare de parlamento de Aŭstrio kaj servos al Aŭstraj Federaciaj Fervojoj (*ÖBB*) por ĉerpi prunteprenojn kaj kreditojn en kapitala merkato, kiujn garantios aŭstra ŝtato. Ĉirkaŭ 34 miliardoj da eŭroj estos uzataj por fervojaj konstruaj projektoj, kiuj estas difinitaj en „Kadra plano *ÖBB*“ ĝis la jaro 2022.

Ĉinio: Grandrapida fervojlinio inter Ŝanhajo kaj Kunmingo funkciigita

La 28-an de decembro 2016 ekfunkciis la fervoja liniosekcio inter *Guishou* kaj Kunmingo. Pro tio ĉiuj sekcioj de tiu ĉi fervojlinio por grandrapida trafiko de trajnoj inter la stacio *Hongqiao* de Ŝanhajo, kaj la suda stacio de Kunmingo estis kompletigitaj, kaj tie nun trafikis 43 motorvagonaj trajnoj kun maksimuma rapido ĝis 300 km/h.

La fervojlinio inter Ŝanhajo kaj Kunmingo, unu el la „kvar nord-sudaj kaj kvar orient-okcidentaj fervojaj koridoroj“, enskribitaj en la „Mezlongperioda Fervojreta Plano“ longas 2252 kilometrojn kun maksimuma rapido laŭ teknikaj parametroj de 350 kilometroj/horo kaj kun 53 stacioj, kaj iras tra la provincoj *Zhejiang*, *Jiangxi*, *Hunan* kaj *Guizhou*. Ĝi, kiel la plej longa fervojlinio orient-okcidenta, trapasas plej multajn provincojn. La sekcio inter Ŝanhajo kaj Hangĝoŭo ekfunkciis la 26-an de oktobro 2010, la sekcio inter Hangĝoŭo kaj *Changsha* la 16-an de decembro 2014 kaj la sekcio inter *Changsha* kaj *Guishou* la 18-an de junio 2015.

La fervoja nodo de Kunmingo, kun grava trafika infrastrukturo liganta Sudorient-Azion, ludos ŝlosilan rolon por akceli interligon kaj kunlaboron kun najbaraj landoj kaj por antaŭenpuŝi disvolvado de “La Zono kaj Vojo”.

(Laŭ *El Popola Ĉinio*)

Ĉinio: Ĉinio investos 400 miliardojn por grandrapidaj fervojoj

Ĉina respubliko planas ĝis la jaro 2020 investi por plivastigo de fervojlinioj por grandrapido ĉirkaŭ 3,5 bilionojn da juanoj (ĉirkaŭ 480 miliardoj da eŭroj), kaj plilongigi suman longon de linioj el nuntempaj ĉirkaŭ 11000 al 30000 kilometroj. Anoncis tion Blanka libro en Pekino, laŭ kiu ĝis kvar jaroj estos 80% da ĉinaj grandurboj kunligitaj per superrapidaj pasaĝertrajnoj.

Kiel informis sur sia retpaĝo en decembro 2016 germana semajngazeto *Wirtschaftswoche*, ĝuste tagon antaŭe estis solene inaŭgurita trafiko sur unu el la plej longaj fervojlinioj por eksprestrajnoj en la mondo – el Ŝanhajo al 2250 km malproksima *Kehun–Ming* en nordokcidenta Ĉinio, sur kiu nun estas reduktita vojaĝdaŭro el iamaj ĉirkaŭ 35 al ĉirkaŭ 10,5 horoj.

Ĉinio atendas, ke modernigo kaj evoluigo de fervoja reto donos impulson por plia kresko de ekonomio, kvankam ĝi momente malkreskis je “nuraj” 6,7 procentoj, do al plej malalta nivelo dum lastaj 25 jaroj, eĉ tiel temas pri kresko por plimulto da aliaj landoj enviindaj.

Grekio: Revitaligo de greka fervoja reto

Grekio fariĝu iu „distribua centro de internacia kombinita trafiko“, tio estas ke havenoj, fervojo kaj ĉefŝoseoj transiros revitaligon. Ministro de infrastrukturo *Christos Spirtzis* anoncis konstrulaborojn sur fervoja linio inter *Tithoreon* kaj *Lianokladi* en meza Grekio. La finkonstruo okazis en 2017. Tiumaniere okazas redukto de vojaĝtempo inter Ateno kaj Tesaloniko je duonhoro. La dua parto inter *Lianokladi* kaj *Domokos* estu finkonstruita en marto 2018. Tiumaniere reduktiĝos vojaĝtempo inter Ateno kaj Tesaloniko je pliaj 30 minutoj. La vojaĝtempo inter Ateno kaj Tesaloniko tiel estiĝos 3,5 horoj.

Plia celo estas plikvalitigo de fervoja reto en norda Grekio, per tio estas pripensita subteno de merkato kun balkanaj landoj, kiel Bulgario kaj Respubliko Makedonio.

(Laŭ *Griechenland Zeitung*)

Italio: EU aprobis italan fervojan programon „Ferrobonus“

Entreprenoj, kiuj transiros de ŝosea vartrafiko (ankaŭ kun varoj en konteneroj) al fervoja trafiko, ricevu finanĉan subtenon. Programo de la itala registaro tiel laŭ vidpunkto de EU ne estas kontraŭ leĝoj de EU, se ĝi koncernas tiun ŝtatan helpon, ĉar ĝi negative influas neniun unuopan portanton de trafiko, kaj havas pozitivan influon al vivmedio. Itala ministerio de trafiko volas “*Ferrobonus*” uzi kiel retroe por la jaro 2017, tiel ankaŭ por la jaro 2018. Italaj entreprenoj, kiuj transiros de ŝoseo al fervojo, ricevos monon laŭ uzitaj kilometroj sur la fervojo. Monsubteno atingu maksimume 2 eŭrojn por kilometro.

(Laŭ *Transportweb*)

Norvegio: En Norvegio oni aprobis konstrui martunelon por ŝipoj

En Norvegio estos konstruata unua martunelo en la mondo por ŝipoj. Laŭ la plano la linio 1700 metrojn longa iros ene de roka duoninsulo *Stad*. Tra la tunelo povos trafiki kaj ekskursaj kaj varaj ŝipoj, ekspluatapertigo estos en jaro 2023. Ĵaŭde, la 6-an de aprilo 2017 anoncis tion norvega ministro *Ketil Solvik-Olsen*. La konstrukostoj de la porŝipa tunelo estas taksataj je 2,7 miliardoj da norvegaj Kronoj, kaj la laboroj por ĝia konstruo daŭros kvar jarojn. Komenco de la laboroj okazos plej frue en jaro 2019. La konstru-inĝenieroj devos forpafi ĉirkaŭ 8 milionojn da tunoj de rokaĵoj.

En la mondo jam ekzistas tuneloj por riveraj varŝipoj, ekzemple en la franca kanalo *Canal du Midi*. La norvega martunelo tamen ebligos trafikon de ŝipoj ĝis 16 mil toneloj. Povos ĝin uzi ankaŭ ŝipoj de la fama laŭmarborda „ekspresa ŝipo“ inter *Bergen* kaj *Kirkenes*, kunliganta sudon kaj nordon de Norvegio.

Portugalia: Modernigo de la infrastrukturo en Portugalio

Fine de la jaro 2016 aprobis ministro por planado kaj infrastrukturo finkonstrui modernigon de fervojlinio „*Linha do Minho*“ per 83 milionoj da Eŭroj, kiu gvidas el *Porta do Valenca* kaj plu al hispana *Vigo*. Ĝis nun estas modernigita kaj elektrizita parto 42 km-j. Ĝis fino de 2019 povus fariĝi la restanta 91 km-jn. Veturtempoj povus esti reduktitaj je 20 minutoj.

Eŭropa Unio: Ĉefoj de eŭropaj fervojoj traktis en Prago.

Fervojaj societoj kaj asocioj en renkontiĝo diskutis pri aktualaj evoluaj tendencoj en fervoja trafiko. La ĉiujara kunveno de fervojaj ĉefoj okazas ĉiujare en alia lando. En 2017 tio okazis en Prago. „Temas pri negurdata platformo por diskutado pri temoj, kiujn oni solvas transe de Eŭropa kontinento. Oni traktas precipe temojn de pligrandigo de sekureco de vojaĝantoj kontraŭ risko de terorismo, sed ankaŭ pri temoj evoluaj, ekzemple enkonduko de unuecaj sistemoj por informado kaj priservado de klientoj, aŭ bonkvalitigo de trajnkunligoj oriento – okcidento. Ekzemple inter Prago kaj Munkeno, kio helpus plibonigi konkurenckapablon kaj en pasaĝera, kaj en vartrajna trafiko”, diris la ĉefo de prezidantaro de Ĉeĥaj Fervojoj *Pavel Krtek*, kiu samtempe estas membro de gvidkomitato de Eŭropaj Fervojaj Komunumoj (*CER*).

En programo de la praga kunveno estis ankaŭ du prezentoj de bonreputaciaj mondaj konsultiĝaj kompanioj, pri stato de tutmondaj evoluaj tendencoj, kiuj estas plivarmigo aŭ masiva migrado, por garantii fervojan trafikadon. Parto de la diskutado estis ankaŭ reguligo kaj reguloj de Eŭropa Komisiono, kiel teknikaj normoj de eŭropa trajnsekurigsistemo *ETCS*, renovigeblaj fontoj de energio en nebruaj bremsoj.

Alia diskutata “praga” temo fariĝis sekurigo de vojaĝantoj kaj fervojo kontraŭ minaco de terorismo. Sistemoj por plifortigo de sekureco ekzistas kelkaj, inkluzive de kamerasistemoj, sekurigaj aranĝoj kaj detektiloj de eksplodaĵoj. “Plia eblo estas deviga registro de vojaĝantoj”, aldonis *Pavel Krtek* kaj konfirmis, ke Ĉeĥaj Fervojoj opinias temon de sekureco eksterordinare grava. “Aranĝoj por ĝia plifortigo tamen povas samtempe malaltigi konkurenckapablon de la fervojo. En momento, kiam ni de la klientoj ekpostulos sekureckontrolojn aŭ iliajn personajn indikojn, probable ilia parto transiros al individua trafiko. Trovi por publiko akcepteblan solvon estas pro tio malfacila”, kompletigis aldone la ĉefo de prezidantaro de la Ĉeĥaj Fervojoj.

Enkondukado de radiofonio-reto *GSM-R* kaj trajnsekurigsistemo *ETCS*:

Ĝenerala direktoro de Administracio de Fervoja Trafika Vojo *Pavel Surý* en renkontiĝo informis pri plialtigado de nivelo en sekurigo de fervoja trafiko per iom-post-ioma enkondukado de sistemoj *GSM-R* kaj *ETCS*. Kiel *Surý* informis, per realigo de tiuj ĉi teknologioj eblas ŝirmi kontraŭ fervojaj akcidentoj kun fatalaj rezultoj, eventuale tiujn mildigi.

Mem fakto de ekzisto kaj uzado de la sistemo *ETCS* estas unu el faktoroj gvidantaj al plialtigo de allogo kaj konkurenckapablo de fervoja trafiko. En nuntempo estas antaŭ finkonstruo linioparto *Břeclav – Brno – Česká Třebová – Kolín*, plu ni enkondukas la sistemon *ETCS* en liniopartoj *Petrovice u Karviné – Přerov – Břeclav*, kaj ankaŭ *Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín*, sekvas *Přerov – Česká Třebová*, aldonis ĝenerala direktoro de kompanio *SŽDC*.



(Laŭ *Železničář*)

Ĉeĥio: **Prezento de multaj novaĵoj en foiro “Czech Raildays”**

Jubilean centmilan vizitanton bonvenigis jam la 18-a internacia fervoja foiro “Czech Raildays” en la jaro 2017. Interesatoj

ankaŭ povis en unua tago, mardon, 13-an de junio, danke al Ĉeĥaj Fervojoj veturi el Prago kaj aliaj fervojstacioj al ĉefa stacio de *Ostrava* en eksprestrajnparo “*Ostravan*”, gvidata de elektra lokomotivo E 499.004 alinomata “*Bobina*”.

La foiron en la jaro 2017 solene inaŭguris en matenaj horoj la 13-an de junio gvidanta organizanto de la foiro inĝ. *Stanislav Zapletal*, kaj la aranĝo daŭris ĝis ĵaŭdo, 15-a de

junio. Inter vizitantoj ne estis nur fakuloj kaj fervojamikoj, sed ankaŭ studentoj de trafikaj lernejoj. La foiro ja ne estas nur alloga loko por renkontoj kun komercaj partneroj kaj porekligo de novaj kontaktoj kun eblaj klientoj kaj liverantoj, sed ankaŭ interesa loko por varbado de novaj dungitoj aŭ por prezenti la firmaon al studentoj kaj eblaj dungotoj.

La foiro "Czech Raildays 2017" alportis kelkajn ŝanĝojn, verŝajne al tiuj plej gravaj apartenis „transporto” de ekspozicia stando de ĉeĥa trafikisto ČD Cargo el ekspozicia halo al ekstera subĉiela areo. La ĉefa foira stando ofertis ĉefan areon por komercaj traktadoj kaj kompaniaj renkontoj.



Okaze de 10-a datreveno de la ekesto de ČD Cargo estis por vizitantoj preparita speciala prezento en fervoja varveturilo *Habbilans*. Celo de tiu ĉi prezentado estis memori gravajn kaj elstarajn tempolimojn en historio de ČD Cargo. En la veturilo estis instalita ankaŭ granda plata ekrano, sur kiu la vizitantoj povis sekvi ripetiĝantan kelkminutan videofilmon montrantan ankaŭ motivojn el dekjara historio de ČD Cargo.

Plia elstara ekspoziciaĵo estis platvagono serio *Sggrss*, tielnomata "InnoWagon", produktita en vagonfabriko de *Poprad* en Slovakio. Tiu ĉi serio de vagono jam estas regule uzata en transporto de konteneroj aŭ paledoj "Innofreight", en transporto de bruna karbo, metalurgiaj produktoj kaj lastatempe eĉ ferferco. Por transporto de metalurgiaj produktoj - laminatitaj metalblokoj aŭ tuboj - estas uzataj specialaj paledaj kromkonstruaĵoj "Innofreight" kun rakpalisoj.

Trakaro sur subĉiela spaco ĉiam logas plej multajn vizitantojn. Ankaŭ en 2017 oni tie povis vidi multajn novaĵojn – lokomotivojn, vagonojn, tramojn, trakosternadmaŝinojn kaj -mekanismojn.

Ekzemple ĉeĥa trafikisto CZ LOKO tie prezentis lokomotivojn de tipa serio "EffiShunter 3000", konkrete tipojn 700 kaj 1000, kaj ankaŭ lokomotivon "EthLiner 3000", la unuan elektran lokomotivon de okcidenta origino, kiu en Ĉeĥio trairis kompleksan modernigon. Dusistema, kvarradaksa "EffiLiner 3000" estas primare destinita por longdistanca translima trafikado de vartraĵoj per tensiaj sistemoj 3 kV kontinukurento kaj 25 kV alternkurento en Ĉeĥio, kaj foiron "Czech Raildays" jam ekspluatas la trafikisto IDS Cargo.

Al vizitantoj estis prezentata ankaŭ lokomotivo de tipa serio 102 por trafikisto *DB Regio*, konstruita de la kompanio *Škoda Transportation*. Lokomotivoj estis prezentataj kun specialaj duetaĝaj vagonoj destinitaj por interregiona trafiko sur trajnkurso Nurenbergo – *Ingolstadt* – Munkeno, koncize markata kiel "NIM Express".

Alia interesa ekspoziciaĵo estis veturilo por bontenadi SŽDC-kontaktlineon de aŭstra fabrikisto, la kompanio *Plasser und Theurer*. Tiu ĉi estas speciale adaptita por kontrolo, bontonado kaj riparado de kontaktlineo.

Plia novaĵo, en kiun lastatempe la kompanio SŽDC investis, estis diagnozika vagonkombinaĵo de nedetruiva diagnoziko de fervojlinioj.

Dum la foiro interesatoj eblis partopreni ankaŭ akompanan programon, ekzemple prezentojn dum faka konferenco en hotelo *Clarion*. La prelegoj, kiuj en la konferenco estis prezentataj, celis problemaron de infrastrukturo kaj teknika sfero de trafiko.

Fotoj:

1. Origine belga lokomotivo 365.001 estas destinita por trafiko ne nur en Ĉeĥio. Lokomotivo 102.004 destinita por pasaĝertrajno en Bavario.
2. Maŝinoj por kontrolo kaj bontonado de fervojlinioj.

(Laŭ *Cargovák 7/2017*)

Preparis: **Jindrich Tomíšek**
Reviziis: **Heinz Hoffmann**

REMEMORO KAJ FLORKRONADO

EN MISKOLC

En urbo *Miskolc*, en la Kalvinana Gimnazio „*Lévay József*” troviĝas lernoĉambro nomita pri Esperanto, kies lokon en la konstruaĵo signas memortabulo. Ĉe la memortabulo okazis rememoro la 12-an de oktobro 2017. La aranĝaĵon partoprenis lernantoj de la gimnazio, *Sipos Tamás* edukada direktoro, kaj esperantistoj el urboj *Ózd* kaj *Miskolc*.



Partoprenantoj en la solena rememoro

Pri gravaj kulturaj datrevenoj de jaro 2017 memoris *Pásztor Lászlóné*, kiel UEA delegito. El ili ŝi menciis la aperon de la unua Esperanto-lernolibro kaj vortaro antaŭ 130 jaroj kaj la centjaran datrevenon de la morto de ilia aŭtoro D-ro Ludoviko Lazaro Zamenhof, pola okulkuracisto. Ŝi rememoris kulturopera agado de la unuaj Miŝkolcaj adeptoj de Esperanto. Ili estis D-ro *Győry Nagy Lajos* advokato, kaj D-ro *Kalocsay Kálmán* profesoro-kuracisto, fakverkisto, verkisto, poeto, kiuj estis lernantoj de laŭjura

antaŭulo de ĉi tiu nuna gimnazio, kaj en 1909 ili abiturientiĝis en la Kalvinana Ĉefgimnazio.

Ili ekkonis Esperanton en 1912, kaj en 1913 jam ili gvidis sukcesan lingvokurson. Poste D-ro *Győry Nagy Lajos* okupiĝis pri instruado de nia lingvo, D-ro *Kalocsay Kálmán* arte tradukis al Esperanto verkojn de la hungara literaturo, kaj perlojn de la monda literaturo. La tria literaturisto kaj artista animo ligiĝanta al *Miskolc* estis *Baghy Gyula*, kies gepatroj estis aktoroj en *Miskolc*, kaj ankaŭ li estis aktoro ĉi tie dum unu jaro. Li verkis poemajn fabelojn, gvidis lingvokursojn, kaj ekzamenis. La nomojn de Zamenhof kaj liaj Miŝkolcaj adeptoj en *Miskolc* portas placoj kaj stratoj.

Sekve ŝi demandis de la direktoro de la Gimnazio: kial lernis la junuloj ĉi tiun fremdan lingvon? La respondo estis: tial ĉar la lingvo konstruiĝas grandparte sur eŭropaj lingvoj, pro ĝia logika gramatiko oni pli rapide kapablas alproprigi ĝin ol aliajn naciajn lingvojn. Estas bona ŝanco, ke per ĝi ni povu paroli kun homoj devenantaj eble el 110 landoj same tiel, kiel ni hungaroj parolas unu kun la alia.

Fine ŝi rememoris pri la 500-jara datreveno de la reformacio, pri eminentuloj de nia nacio, kiel *Arany János*, *Tompai Mihály*, *Ady Endre*, *Kodály Zoltán*, *Szabó Magda*, *Tamási Áron* kaj *Sütő András*, el kies verkoj la tradukoj estas troveblaj en la grandaj bibliotekoj de la mondo ankaŭ Esperante.

Post la rememoro metis florkronon al la memortabulo reprezentantoj de la gimnaziaj lernantoj, je la nomo de Esperanto-Amika Rondo *Király Lajos* s-ro *Pásztor László*, kaj je la nomo de Miŝkolca Societo de Fervojistaj Esperantistoj D-ro *Halász József*.

D-ro József Halász

DANUBAJ PONTOJ DE BUDAPEŝTO

(Unua parto)

Budapeŝto estas la ĉefurbo de Hungario, kiun la riverego Danubo dividas kelkajn partojn. Tiujn partojn de la ĉefurbo kunligas 13 publikvojaj kaj 2 fervojaj pontoj super la riverego. La danubaj pontoj el nordo al sudo estas: ponto "Megyeri", "Fervoja" ponto de Újpest, ponto "Árpád", ponto "Margit", Ĉenponto "Széchenyi", ponto "Erzsébet", ponto "Szabadság", ponto "Petőfi", ponto "Rákóczi", "Suda Fervoja" kunliga ponto kaj ponto "Deák Ferenc". La aliaj 4 pontoj konstruiĝis super la flankbranĉoj de la Danubo. Ĉi tiuj estas: ponto "K" kaj ponto "Šipfareja", kiuj transportas la mallarĝan dekstran riverbranĉon, la aliaj estas la ponto "Kvassay" kaj la ponto "Gubacsi", kiuj transportas la Danubo-branĉon de "Ráckeve".

Mallonga historio

La unuan ponton tra la Danubo en la antikva epoko konstruigis la romia imperiestro Trajanus ĉe la Suba Danubo. Ĉe la nuna Budapeŝto estis prampasejo, kiun uzis ĉefe la komercistoj en la romia epoko. Konstruiĝis lignoponto en la dua jarcento, kiu kunligis la romian legiokampadejon "Aquincum" kun tiama antikva urbo Pest la Contra-Aquincum ĉe la norda fino de la insulo Margareto. Reĝo Zsigmond volis konstrui ponton sur la Danubo en la unua parto de la 1400-aj jaroj, sed lia morto malhelpis la efektivigon de tiu plano. Reĝo Mátyás sonĝis pri konstanta ŝtonponto, sed ankaŭ li mortis antaŭ ol li estis povinta efektivigi sian planon. Sub la omaĝo de la turkoj konstruiĝis pluraj flospontoj, sed tiuj estis ĉefe militistaj establaĵoj. Post la elpelo de la turkoj el Hungario, la transiĝon sur la Danubo helpis pendoponto. La unuan flosponton oni konstruis en la jaro 1766, kion oni konstante plivastigis. Sed la flosponton vintre oni devis malkonstrui pro la glacirompiĝo. En la jaro 1790 konstruiĝis nova flosponto, kiu baziĝis sur 42 flosoj. Tiu flosponto servis la transpason sur la Danubo ĝis 1849. Tiun ponton anstataŭis la unua konstanta ponto la Ĉenponto "Széchenyi".

Mi prezentas la Danubajn pontojn de Budapeŝto en la vico de la konstruoj:

Publikvojaj pontoj

Ĉenponto "Széchenyi"



Tio estas la unua artobjekta ponto en Budapeŝto. La ekonomia kaj kultura evoluoj de la urbo Pest faris neprokrasteblan taskon por konstrui konstantan kunligon inter la du bordoj de la Danubo en la ĉefurbo. La parlamento aranĝis konstruon de la unua konstanta hungara Danuba ponto en la 1836-jara XXVI-a leĝartikolo. Al la alvoko de grafo István Széchenyi la projektadon pretigis

William Tierney Clark angla planisto. Post la akcepto de la plano oni malfermis konkurson por la efektivigo de la plano. Tion gajnis la skota Adam Clark, kiu estis nur nomparenco de la planisto. La efektivigo komencis en 1839, kiam la fundamentan ŝtonon demetis palatino József.

La ĉenponto estas trispana, ŝtonabutmenta, trabrigida pendoponto. La abutmentoj kaj la pontkapoj fariĝis en 1847, sed la muntadon de la feroĉarpentaĵo malhelpis la eventoj de la liberecbatalo.

La longo de la ponto estas 380 m-j, la larĝo 14,5 m-j. Ĉe la pontkapoj gardas la kvar famaj ŝtonleonoj, kiujn skulptis János Marschalko. Mi rimarkas, ke kontraŭ la onikredo la ŝtonleonoj havas langon. Fine la ĉenponto prepariĝis en 1849, kaj la solena inaŭguro de la ponto okazis la 20-an de novembro 1849. Unue trapasis sur la nova ponto Julius Haynau, kiu estis plenpotenca aŭstra soldata kaj civila ĉefkomandanto. Al la solena inaŭguro nek la grafo Széchenyi, nek la planisto ricevis inviton. Ekde la sekva tago ĉiuj homoj rajtis uzi ĝin kiu enpagis la pontoimposton.

Pro la pligrandiĝo de la trafiko, inter la jaroj 1913-15 oni devis rekonstrui la ponton kaj okazis ŝanĝo de la plena feroĉarpentaĵo, la trotuaroj, la pavimoj kaj aliaj riparadoj.



La detruojn de la dua mondmilito tiu ĉi ponto ne travivis senvunde. La retiriĝaj germanaj soldatoj eksplodigis ĝin la 18-an de januaro 1945.

La rekonstruon de la ĉenponto oni decidis printempe de 1947. Pro tio formiĝis la Ĉenponta Komitato, kaj ĝi kunordigis la planadon kaj la efektivigon. La laboro komenciĝis en 1947, kaj finiĝis en 1949. La rekonstruitan ponton oni inaŭguris la

20-an de novembro 1949, kio estis la centa datreveno de la inaŭguro de la originala ĉenponto. Kadre de la rekonstrua laboro oni klopodis redoni la belecon kaj vizaĝon de la originala ĉenponto, kio bone sukcesis.

La lasta renovigo de la ponto okazis inter 1986-88, ĉar la ĉeftraboj grave korodis, kaj okazis multaj aliaj mankhavoj. Okaze de la renovigo pligrandiĝis la pordegoj de la abutmentoj, plilarĝiĝis la pontkapoj, malkonstruiĝis la pontoimpostaj domoj. En la dekstra pontkapo oni konstruis piedirantan suban transirejon, en la maldekstra pontkapo transuban transirejon.

Nuntempe la Ĉenponto Széchenyi estas unu el la plej belaj vidindaĵoj en Budapeŝto, kaj servas la rapidan trafikon tra la Danubo en la vivo de la ĉefurbo.

Ponto "Margit"

Tiu ponto kunligas la bulvardojn "Szent István" kaj "Margit" kun la tuŝo de la insulo Margareto. Ĝi konstruiĝis inter la jaroj 1872-1876 kiel la dua konstanta Danuba ponto, kiun oni inaŭguris la 30-an de aprilo 1876.

La planisto de la ponto estis Ernest Goüin franca inĝeniero, kaj la konstruadon plenumis la franca firmao Société de Construction Batignoles. La ponto transportas kun 3-3 spanoj du Danubo-branĉojn apud la insulo Margareto kiel duartika arkoponto. Al la ses spanoj de la ponto apartenas du bordaj spanoj. La flanka ponto al la insulo disbranĉiĝas el la meza abutmento, kaj havas 70 metran spanon. Tiun flankan spanon oni inaŭguris la 19-an



de aŭgusto 1900. La plena longo de la ponto estas 607,6 m-j, kaj ĝi estas 25 m-j larĝa, el kio la larĝo de la aŭtovojo estas 16,6 m-j, la ambaŭflankaj trotuaroj havas 2x2,9 m-jn larĝojn. Sur la surfaco de la ponto situas du tramvoĵaj trakoj.

Dum la jaroj pli ofte okazis problemoj sur la pontoplanko pro la kresko de la trafiko, pro tio en 1920 oni devis ŝanĝi la lignakuban kovraĵon kaj la tramvojn relojn. En la jaro 1935 oni larĝigis la ponton, transformis la lumigadon kaj ŝanĝis la pavimon.

La 4-an de novembro 1944 tri portantaj traboj de la spanoj eksplodiĝis en la posttagmeza trafikpinta tempo pro la malbone konektita kablo flanke de germanaj soldatoj. En la eksplodo mortis 40 germanaj sapeistoj kaj preskaŭ 100 hungaraj civitanoj. La aliajn partojn de la ponto la germanoj eksplodigis la 18-an de januaro 1945. La flankaj pontoj al la insulo ne estis difektita.

En la jaro 1945 konstruiĝis ponto sur lignofosto, poste oni konstruis provizoran flosponton ("Manci-ponto"). La rekonstrua laboro kun novaj metalaj traboj okazis inter 1947-48, kaj la inaŭguro solena okazis la 1-an de aŭgusto 1948.

Pro la pligrandigo de la trafiko la ponto bezonis partan rekonstruan laboron en 1978, kaj poste inter la jaroj 2009 kaj 2011 okazis kompleta rekonstrua laboro kun la ŝanĝo de la pontelementoj, tegadoj kaj pavimoj, eĉ estis ŝanĝitaj la kompleta lumigado, la tramvojn reloj, kaj oni prifarbis la tutan ponton.

Nuntempe la ponton "Margit" uzas multegaj veturiloj, tramoj kaj piedirantoj. Sen tiu ponto la trafiko de nia ĉefurbo ne povus bone funkcii.

Ponto "Szabadság"

Tiu ponto estas unu el la plej belaj pontoj en la mondo. Oni konstruis ĝin inter 1894-96, kaj la solena inaŭguro okazis la 4-an de oktobro 1896. Ĝi kunligas la placojn "Fővám" kaj "Gellért", kaj praktike plilongigas la "Malgrandan bulvardon" tra la Danubo inter Buda kaj Pest.



La planisto de la ponto estis János Feketeházy, kaj efektiviĝis ĝin la Maŝinfarejo de la Hungaraj Reĝaj Ŝtatfervojoj. Tiu ponto estas la plej mallonga en Budapeŝto, ĉar la longo de la ponto estas 334 m-j, la larĝo 20 m-j. Ĝi havas tri spanojn, kaj la struktura tipo estas krada Gerber-ponto. Sur la ponto konstruiĝis du tramvojn trakoj.

La ponto ricevis la nomon ponto "Ferenc József", kiu imperiestro mem enbatis la lastan niton dum la solena inaŭguro.

La 16-an de januaro 1945 kadre de retiriĝo la germanaj soldatoj eksplodigis la ponton, kaj post unu monato la sovetaj soldatoj konstruigis provizoran flosponton, kiu ĝis la 10-a de januaro 1946 servis la transpason.

La restarigo de la eksplodita ponto komenciĝis printempe de la jaro 1946 laŭ la plano de Pál Sávolgy, kaj en fortostreĉa takto jam la 20-an de aŭgusto 1946 oni transdonis ĝin al la trafiko. Tiam ĝi ricevis la nomon ponto "Szabadság". Ĝi estis la unua restarigita ponto inter la eksploditaj pontoj en Budapeŝto. En la kadro de la restariga laboro konstruiĝis novaj tramvojn reloj, ŝoseo kaj trotuaro.

Pro la korodo de la ferlatoj, kaj la grava pligrandigo de la trafiko, la ponton oni devis denove renovigi. Tio okazis en 2007 kaj 2008, kiam la ponton oni fermis, sed nur la piedirantoj rajtis uzi tion.

Fine la ponton oni malfermis en decembro 2008 por la tramvojntrafiko, kaj en majo 2009 por la bicikloj kaj aŭtomobiloj.

Nuntempe la ponton admiras ĉefe eksterlandanoj de sur la monto Gellért, kaj multaj fotoj pretiĝas pri ĝi.

Ponto "Erzsébet"



La malnova ponto "Erzsébet" kunligis la piedon de la monto Gellért kaj la urbocentron de Budapeŝto. La ponton planis Aurél Czekelius. La konstruo de la ponto komenciĝis en 1897, kaj en la 10-an de oktobro 1903 oni inaŭguris tion. La ponton oni nomis pri la Habsburga princino Elizabeto.

La strukturo de la ponto estis rigidtraba ĉenponto, kie la tutan propran pezon portis la ĉenoj. La konstruo de la ponto estis granda sensacio, ĉar tiutempe nenie en la mondo ekzistis tiel granda pontospano – 290 metroj - sen enrivera piliero. Ekster tiu spano ĉe ambaŭ flankoj konstruiĝis 42-42 m-j havenkajaj spanoj, tiel la plena longo de la ponto estis 379 m-j, kaj la larĝo estis 16 m-j. Post kelkaj jaroj konstruiĝis tramvojaj trakoj sur la ponto, kaj la tramvojtrafiko ekfunkciis en 1914. La 18-an de januaro 1945 la germanaj soldatoj eksplodigis la ponton, kiu grandmezure difektiĝis. Post la mondmilito anstataŭ

rekonstruo de la malnova ponto oni devis konstrui novan. La planisto de la nova ponto estis Pál Sávoly. La konstruo de la nova ponto komenciĝis la 1-an de januaro 1960. La longo de la nova ponto estas sama kiel la malnova ponto, sed la plena larĝo estas 27,1 m-j. La metala ponto havas 6300 tunojn. La strukturo de la ponto estas pendoponto. La veturiloj povas trafiki sur 2x3 strioj. La inaŭguro de la nova ponto okazis la 21-an de novembro 1964. La tramtrafikon oni ĉesis en 1972 pro krevaĵoj de la ferladoj. Sur la ponto okazis partaj rekonstruoj en 1985, kaj poste en la jaroj 1990-92, 1997-98 kaj en 2001. Fine en la jaro 2009 oni efektivigis la ornamitajn lumigadojn, kiun donacis la japana popolo al Hungario.

Nuntempe la ponto "Erzsébet" estas famkonata vidindaĵo de Budapeŝto, kies vidaĵo determinas la Danubo-panoramon.

Ponto "Árpád"

La ponto estas unu el la plej longaj publikvojaj Danubo-pontoj de Budapeŝto, kiu kunligas la III-an kaj la XIII-an distriktojn de la ĉefurbo. Ĝi estas la plej frekventata ponto, sur kiu ĉiutage transveturas 150 mil veturiloj kaj plurmil piedirantoj.



La ponton planis János Kossalka, kaj la konstrua laboro komenciĝis en 1939. Ĝi konstruiĝis kiel plenarma profiltraba ponto. Ĝi havas 928 m-jn longon kaj 27,6 m-jn larĝon. La dua mondmilito en 1943 interrompis la efektivan laboron. Tiam jam pretiĝis la pontkapoj, la abutmentoj, la ŝtalbetona transportado de la Ŝipfareja insulo, la flanko ponto al

la Margaret-insulo, kaj kelkaj partoj de la ŝtalpontoj. Tiu ponto estis la unusola Danubo-

ponto, kiun la germanoj ne eksplodigis. La konstruadon de la ponto oni daŭrigis en 1948. La 7-an de novembro 1950 oni malfermis ĝin al la trafiko, kaj oni nomis la ponton pri "Sztálin", sed en 1958 oni ŝanĝis ĝian nomon al "Árpád".

La trafikŝarĝo rapide kreskis, kaj la trafiko bezonis kreskigi la kapaciton de la ponto. La kuriozaĵo de la ponto estas, ke por plilarĝigi ĝin, oni konstruis 1-1 novajn mallarĝajn pontojn al la malnova ponto, do la ponto "Árpád" konsistas el tri paralelaj kunligitaj pontstrukturoj. La pilierojn oni elformis jam dekomenco antaŭzorgeme je la nuna larĝo. Momente la tramvojtrafiko okazas sur la malnova meza ponto, la du mallarĝaj pontoj servas por aŭto- kaj biciklitrafiko, eĉ por la piedirantoj.

La ponton dum jardekoj oni devis multfoje ripari, kompletigi, kaj la nunan strukturon lastfoje oni transdonis al la trafiko la 4-an de aprilo 1984.

Ponto "Petőfi"



Tiu ponto konstruiĝis inter la jaroj 1933-37 por la tramvoja- kaj aŭtotrafiko ĉe la granda bulvarado inter Pest kaj Buda. La planisto estis Pál Hubert Álgvai. La longo de la ponto estas 378 m-j, kune kun la aliroj ĝia longo estas 514 m-j, la larĝo 25,6 m-j. Sur la ponto ekzistas 2x2 strioj por la aŭto- kaj tramvojtrafiko. La strukturon de la ponto portas kvar ĉeftraboj. Ĝi estas trispana latisponto. La ponton oni inaŭguris la 12-an de septembro 1937, kiun la germanaj soldatoj eksplodigis la 14-

an de januaro 1945. La ruinojn de la ponto el la Danubo oni elakvigis en 1946.

La ponto rekonstruiĝis inter 1950 kaj 1952. La inaŭgura solenaĵo okazis la 22-an de novembro 1952. Inter la jaroj 1966 kaj 1970 en la ponto okazis diversaj riparoj kaj rekonstruaj laboroj, eĉ oni ŝanĝis la tramvojtrakojn. Pro la rapida kresko de la trafiko devis trakonstrui la trabrelojn kaj la veturvojjajn pilierojn, eĉ la subtrakan platon por redukti elastic-diskontinuecon. La lasta rekonstrua laboro okazis en 1996 kun la ŝanĝoj de la noveblaj pontŝuoj.

Nuntempe la ponto funkcias konvene al la sekurecreglamento.

Ponto "Deák Ferenc"

La ponto estas la plej suda Danuboponto de Budapeŝto, kiu certigas la sudan kunligon de la "MO" ringoŝoseo. Krom tio ĝi estas parto de la "E60", "E71" kaj "E75" internaciaj ĉefvojoj inter Nagytétény (apartenas al Budapeŝto) kaj Szigetszentmiklós (urbeto ekster Budapeŝto).



La planistoj de la ponto estis Tibor Klatsmány kaj Tibor Sigrái inĝenieroj de la planinstituto UVATERV. La konstruo de la ponto komenciĝis en 1986, kaj la 16-a de novembro 1990 oni transdonis ĝin al la publikvoja trafiko. La ponto havas 700 m-jn longon, 2x4 striojn kun 17,4 m-j larĝaj ŝoseoj, kaj 2,4 m-j larĝan biciklovojon. En la suda flanko de la ponto estas manipulada trotuaro. Inter la strioj de la aŭtomobiloj troveblas 1,5 m-j larĝaj sekureca strio, kiu disigas la striojn de la aŭtomobiloj al 2-2 trafikstrioj. La strukturo de la ponto estas ŝtala traboponto.

Nuntempe la ponto grave helpas malmultigi la trafikon de la kamionoj kaj aliaj ŝarĝaŭtoj sur la ceteraj pontoj de Budapeŝto, eĉ la troŝarĝitaj vojoj kaj stratoj de nia ĉefurbo.

Ponto "Rákóczi"

La ponto troveblas rekte apud la "Suda Kunliga Fervoja Ponto". Ĝia konstruo komenciĝis en 1992, kaj en la oktobro de la jaro 1995 oni transdonis ĝin al la trafiko.



La planisto estis Tibor Sigrái. La strukturo de la ponto estas ŝtala traboponto, kies longo estas 494,8 m-j, kaj la larĝo estas 30,6 m-j. La nombroj de la strioj estas 2x2 por la aŭtomobiloj, kaj ankoraŭ 2x1 tramvojjaj trakoj troveblas sur la ponto. En la kadro de la planado la planisto projektis la tramvojtrafikon, kaj en la konstrua laboro oni lasis nur la lokon por la tramvojjaj trakoj sur la surfaco de la ponto. Tiujn tramvojjajn trakojn nur en 2015 sukcesis konstrui sur la ponto. Intertempe en 2002 pretiĝis ĉe la Peŝta pontkapo la Nacia Teatro, kaj apude en 2005 la Palaco de Artoj. Pro tio sub la reloj oni prikonstruis brudampilan relsidplaton. Samtempe konstruiĝis ĉe la Budaa pontkapo la Infoparko kaj la komuna establaĵo de la Universitatoj ELTE kaj BME, kaj tiuj ankaŭ bezonas la mallaŭtajn tramvojtrafikon.

Ekde la funkciigo de la ponto en 2014 oni renovigis la lumigadon de la ponto. Fine la 20-an de marto 2015 post la sukcesa provŝarĝo okazis la ekfunkciigo de la tramvoja trafiko.

Ponto "Megyeri"

La lasta konstruita publikvoja ponto en Budapeŝto estas la ponto "Megyeri". Ĝi estas la dua plej longa ponto en Hungario, kiu estas simbolo de la landa modernigo. Ĝi deŝarĝas de la transita trafiko nian ĉefurbon helpe de la "MO" ringoŝoseo. La ponto konstruiĝis inter la jaroj 2006 kaj 2008.

La planistoj estis László Benczur kaj József Wéber, kiuj planis ĉi tiun specialan ponton helpe de kelkaj specialaj planistoj. La ponto konstruiĝis inter la ĉefurba parto Ujpest kaj la urbeto Budakalász (kiu urbeto ne apartenas al Budapeŝto). La longo de la ponto estas 1862 m-j, el kio la pontosekcio super la Danubo havas 591 m-jn. La ponto estas oblikva-kabla ŝtalponto. Super la Danubo-branĉo de Szentendre ĝi estas metala traboponto, kaj super la inundejo la ponto estas prestrenitaj ŝtalbetonaj strukturoj. La alteco de la du pilieroj estas 120 m-j. Tiuj pilieroj formas literon "A". De sur la tegmento de la pilieroj oni povas vidi belegan perspektivon, sed la publiko ne rajtas supreniri pro la malgranda spaco. La pilierojn kaj la pontstrukturon entute tenas 88 oblikvaj kabloj. La bitumensurfaco de la ponto havas 2x2 striojn, kaj ambaŭflanke haltigajn striojn. En la suda flanko de la ponto troveblas piedvojo, kaj en la norda flanko konstruiĝis biciklivojo. La ponto ne havas malsuprenirejon al la insulo Szentendre pro medioprotektado, ĉar en tiu insulo troveblas la ĉefa trinkakva produktanta uzino por Budapeŝto.



Nuntempe tiu ponto estas la plej utila por la norda parto de Budapeŝto, kaj sen tio la daŭrigo de la konstruo de la "MO" ringoŝoseo ne estus ebla.

(Fonto:Vikipedio)

(Daŭrigota)

István Gulyás



La Ĉenponto Széchenyi en vespera iluminado



**La 70-a kongreso de IFEF okazos de la 19-a ĝis la 25-a de majo 2018 en la pola urbo Vroclavo
Informojn kaj aliĝilojn oni povas ricevi de la
Hungara Fervojista Esperanto-Asocio**