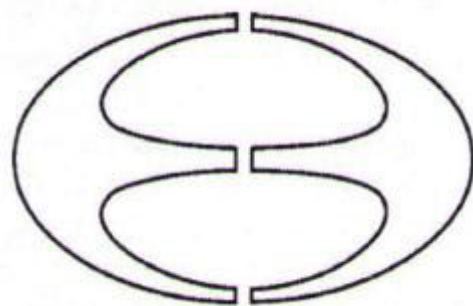


# HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



Belegaj pontoj en Budapeŝto

2  
----- 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:

22. I. Gulyás: Rajtoj kaj devoj
23. I. Gulyás: Ĝenerala kunsido
25. J. Tomíšek: El fervoja mondo
28. J. Nagy: E. memorekskurso
30. L. Gabalda: Vojaĝo al Kostariko
32. L. Gabalda: La 9-a Tut-Amerika K.
34. HFEA: Nekrologo (D-ro I. Pethes)
35. I. Gulyás: Danubaj pontoj de  
Budapeŝto (Dua parto)
37. J. Skaliczka: Transportado en Ĉinio
38. I. Gulyás: Belartistoj en Tata

## RAJTOJ KAJ DEVOJ

En nia tempo estas malfacilaĵo pri la efektivigo de la devoj. Kontraŭ la devoj multfoje oni akcentas la rajtojn. La diversaj jurpraktikoj taksas la personajn rajtojn pli gravaj, kaj nur poste oni parolas pri la devoj. En la praktiko pli grave renversiĝas la ekvilibro, ja la homoj forte persistas al siaj rajtoj, kaj ili forgesas pri siaj devoj, kaj ili indignas se iu plendas pro tio. Ili ankaŭ ne volas akcepti, ke la rajtojn oni ne rajtas praktiki al malavantaĝo de aliaj homoj. Kompreneble ne temas pri tio, ke mi parolas kontraŭ la estimo de la homaj rajtoj, sed se ni instruas niajn geknabojn eĉ genepojn nur pri siaj rajtoj, ni maltrafas la ĝustan vojon. Do nia tasko estas eduki ilin ankaŭ al la plenumo de siaj devoj.

Kiel okazas tiu temo en la kadro de la Esperanto-movado? Mi scias, ke niaj aktivecoj estas libere entreprenita „laboro”, tamen mi ŝatus akcenti, kiu entreprenas iun plenumendan taskon, tion oni devas efektivigi. Eĉ ĉiuj faru problemon de konscienco el tio. La Esperanto-movado sangas el multaj vundoj. Nur per komuna fortostreĉo, per granda entuziasmo kaj sindono povas „puŝi” antaŭen la ĉaron de Esperanto. Multaj atakas Esperanton, eĉ ankaŭ plurloke en oficialaj lokoj oni misuzas la oficialan aŭtoritaton. Ili malkonfesas la utilecon kaj efikecon de la komuna lingvo en ĉi tiu multkolora kaj multlingva mondo. Niaj antaŭuloj kun rokofirma konvinkigo difinis la ĝustan vojon por la Esperanto-movado. Ni sekvu tiun vojon, kaj venas rezulto. Ĉiuj esperantistoj tenas la libere akceptitan laboron, kio estas honordevo, kaj tiam la Esperanto-movado glate progresas.

István Gulyás

62-a jaro N-ro 2, aprilo-junio

# ĜENERALA KUNSIDO DE LA HUNGARA FERVOJISTA ESPERANTO-ASOCIO

La 3-an de marto 2018 okazis nia ĝenerala kunsido en la rezidejo de la Hungaria Esperanto-Asocio. Partoprenis la delegitoj de la fakgrupoj el Győr, Szombathely, Kelebia, Budapest, kaj de la membroasocioj el Tata, Nyíregyháza kaj Miskolc. El la fakgrupoj Pécs kaj Zalaegerszeg partoprenis neniu pro la malbona vetero, resp. pro malsano. Tamen la kunsido havis kvorumon. Partoprenis ankoraŭ la vicprezidanto de HEA, s-ro János Nagy.



*La gvidanto de la Kontrola Komitato raportas*

La kunsido komenciĝis laŭ la kutimaj proceduroj, inter ili la salutvortoj de la prezidanto, la konstato de la decidkapablo, la akcepto de la tagordpunktoj kaj la rememoro pri nia mortinto D-ro Imre Pethes, kiu havis multajn diversajn postenojn en nia estraro, en la Hungaria Esperanto-Asocio kaj tiu de la Mondpaca Esperanto-Movado. Li agadis pli ol 60 jarojn en la kadro de la tutmonda Esperanto-movado. La partoprenantoj kun unu minuta silento memoris pri li.

Unu el la plej gravaj tagordpunktoj de la ĝenerala kunsido estis la raporto de la estraro pri la pasintjara laboro de nia

asocio. La raporto konstatis, ke nia asocio agadis laŭ nia laborplano, eĉ ni atentigis la laborplanojn de IFEF kaj tiu de UEA. Laŭ la raporto nia asocio havis 450 membronombron, el kiuj estis 132 aktivaj, 74 pensiuloj kaj lernantoj, kaj 244 protektantaj membroj. El la membraro estis 15 IFEF-membroj, 3 dumvivaj kaj 5 individuaj membroj de UEA.

La raporto iomete detale parolis pri la eldono de nia faka revuo Hungara Fervoja Mondo, kiun la redaktoro dum la jaro ĝustatempe redaktis kaj dissendis kaj perpoŝte kaj rete al pli ol 35 landoj. En tiu fakrevuo ĉiam aperis aktualaj artikoloj pri la landaj kaj internaciaj Esperanto-eventoj, ĉefe pri la diversaj kongresoj, fervojaj novaĵoj kaj aliaj interesaj temoj.

La raporto menciis la 48-an Landan Fervojistan Esperanto-Renkontiĝon, kiun majstre organizis la membro-asocio Nyíregyháza. Partoprenis

45 fervojistaj esperantistoj, kiuj ĝuis la tutan programon, ĉefe la tutagan ekskurson al la regiono „Nyírség”, la urborigardon en Nyíregyháza-Sóstó, kaj la kulturan programon, eĉ la bongustajn kaj sufiĉegajn manĝaĵojn. La kunsido traktis la ekonomian situacion de nia asocio, kaj konstatis, ke la malpliigo de la apogo de VOKE, kaj la malfrua ĝiro de la mono, grave okazigis problemojn en nia mastrumado. Tamen nia asocio plenumis la entreprenitajn taskojn escepte kelkajn laŭfaka kaj preciza.



*Partoprenantoj de la ĝenerala kunsido*

tiujn temojn, kiujn la monmanko ne ebligis plenumi. Tiuj estis la presado kaj eldono de nia historia materialo, la blindaĵo de HFM ekde 1991, apogo de la fakgrupoj ktp. La Kontrola Komitato ekzamenis la mastrumadon de nia asocio, kaj konstatis, ke la librotenado estis Poste la kunsido akceptis la efektivigon de la 2017-jaraj buĝeton kaj laborplanon, kaj aprobis tiujn por la jaro 2018.

Dum la ĝenerala kunsido de nia asocio la prezidanto informis la deputitojn pri la situacio de la landa kaj internacia Esperanto-movado. Li detale parolis pri la problemoj en la Centra Oficejo de UEA, kie la hungardevena ĝenerala direktoro – Veronika Poór – post unu jaro forlasis la postenon, kaj ankaŭ okazis ŝanĝo ĉe la redaktoro de la revuo „Esperanto”, ĉar la antaŭa redaktoro la hungara Attila Kaszás ne povis plenumi la ĝustajn limdatojn de la eldono de la revuo, kaj ankaŭ la enhavo de la revuo restigis multon dezirindan. Okazis granda problemo, ke la mastrumado de la Centra Oficejo ne estis tro efika, ĉar mankas pli ol 140 mil Eŭroj. Kompreneble devis nomumi novan ĝeneralan direktoron, kiu estis la ĝenerala sekretario de UEA, kaj anstataŭ li devis nomumi novan sekretariojn ... Kaj ankoraŭ „ŝaumo sur la torto” ke la estraro de UEA proponis al la komitatoj de UEA, ke elektu ankoraŭ du novajn estraranojn, kun kiuj la nombro de la estraro estos 9, pro tio la defcito de la buĝeto de UEA kreskos. La prezidanto ankaŭ



*La sekretario de nia asocio „kontrolas” la deputitojn*

menciis, ke la nombro de la individuaj membroj de UEA malkreskis.

La prezidanto konigis la deputitojn pri la malkresko de la membronombro de IFEF, kaj pri tiuj fortoŝtreĉoj, kiujn la estraro kaj la komitato de IFEF faris kaj faras kontinue por trovi tiujn aktivecojn kaj solvojn por haltigi aŭ malrapidigi tiun procezon. Bedaŭrinde ne nur IFEF havas tiun problemon, sed ankaŭ ĉe la fervojistaj landaj asocioj malkreskas draste la membronombro. Multaj landaj asocioj ĉesis, kelkaj apenaŭ agadas, eĉ vegetas. La estraro establis sep laborgrupojn kaj tri komisionojn por serĉi la solvon, kaj

plibonigi la agadon. Ni esperas, ke tio sukcesos.

Pri la agado de la Hungaria Esperanto-Asocio donis informojn la vicprezidanto de HEA. Li akcentis la gravecon de la kunlaboro inter HEA kaj HFEA. Li parolis pri la nova E-H kaj H-E vortaroj, el kiuj la E-H jam estas preta, kaj la H-E pretiĝos ĝis la fino de jaro.

La prezidanto parolis pri la lasta sukcesa IFEF-kongreso, okazinta en la pitoreska franca urbo Colmar, kie partoprenis 170 esperantistoj el 21 landoj, inter ili 5 hungaroj. Li atentigis la deputitojn, ke en la kuranta jaro la IFEF-kongreso okazos en Pollando, en la belega urbo Vroclavo, kaj proponis partopreni tiun.

La alia grava evento, la Landa Fervojista Esperanto-Renkontiĝo, okazos la unua semajnfino de julio en la urbo Tiszafüred. La detala programo, kaj la aliĝilo baldaŭ pretiĝos.

La deputitoj de la ĝenerala kunsido en alparoloj kontribuis la sukceson de tiu kunsido, kaj akceptis multajn decidojn. La deciditajn fendaĵojn donas al ni multajn laborojn, kaj ni devas kontinue agadi por akiri akcepteblajn rezultojn.

**István Gulyás**

## El fervoja mondo

Aŭstrio – Italio: **Aŭstrio protestas kontraŭ itala planata enkonduko de fervoja vojoimposto**

Itala ekspluatanto de fervoja infrastrukturo *Rete Ferroviaria Italiana (RFI)* planas ekde jaro 2018 grave plialtigi vojoimposton por uzo de itala fervoja infrastrukturo. Temus pri altigo en pasaĝertrafiko je 66%, kaj en vartrafiko je 46%. Kontraŭ tio deziras per ĉiuj paŝoj, juraj kaj diplomaciaj, protesti Aŭstrio, kiam Aŭstraj Federaciaj Fervojoj (*ÖBB*) jam preparis proteston. Planata plialtigo estas en Eŭropo taksata drasta paŝo, servonta al fermo de itala fervoja trafika fiaro kontraŭ EU, kiu klopodas ĝian liberaligon kaj malfermon. Per aranĝo estus regreso de trajnoj en pasaĝera kaj vara trafikoj transirantaj landlimojn, ĉar tiu ĉi plialtigo malfaciligos ilin, ne enlandajn trajnojn. Por Aŭstrio tio ne estas akceptebla, ankaŭ el vidpunkto de konstruado de la nova baza tunelo *Brenner*, kiu estas konstruata kun perspektivo transigi plian varon de ŝoseo al fervojo.

Germanio: **Germanaj Fervojoj deziras plibonigi precizecon en fervoja trafiko**

Fervojo (*DB*) *Rüdiger Grube* kiel unu el ĉefaj celoj de la reformo, startinta en la jaro 2015, alportis jam jaron poste plibonigon ĉe longdistancaj pasaĝertrajnoj de 74,4 al 78,9%.

Per aliaj vortoj, celo 80% postulita por jaro 2015 tamen ne estis plenumita, atentigis tagjurnalo *Tagesschau.de* en sia retpaĝo la 18-an de januaro 2017. Multe pli bone rezultis en 2016 regiona trafiko, kies precizeco atingis 94,8%, je 4,6% pli, ol en la jaro 2015. Plibonigon montris ankaŭ atento al precizeco en fervoja trafiko, postulita de la tiama ĉefo de prezidantaro de Germana vartrafiko – de 72,8 al 76%.

Tamen ankoraŭ ekzemple ĉiu kvara trajno *ICE* kaj *IC* venas al fervoja stacio kun malfruiĝo, konstatis semajngazeto *Wirtschaftswoche* la 25-an de januaro 2017. „**Se ni deziras plibonigi precizecon de la tuta sistemo, ni devas ĝustatempe sendi al fervojlinioj precipe longdistancajn trajnojn**”, akcentis fervoja fakulo *Mathias Gramer* el ŝlosila germana stacio en Kolonjo ĉe Rejno. Ĉiu malfruiĝo de la trajno *ICE* ĉe forveturo povas kaŭzi pliajn malfruiĝojn sur la linio, ankaŭ de trajnkorespondoj en regiona trafiko. *Grube* povas esti kontenta almenaŭ pri supero de kriza jaro 2015, kiam la konzerno post 12 jaroj venis al ruĝaj ciferoj kun perdo 1,3 miliardoj da eŭroj, ja en la jaro 2016 atingis profiton antaŭ impostigo 1,8 miliardojn da eŭroj. „**Celo estas, ke la fervojo estu por niaj klientoj ĉiun tagon iom pli bona kaj pli alloga**”, deklaris kun fido *Grube* kaj antaŭdiris plian kreskon de profito al 2,15 miliardoj da Eŭroj, citis liajn vortojn *tagesschau.de*.

Germanio: **Kompromiso koncerne maldungoj en varfilio *DB-Cargo***

Post kiam tri jarojn daŭranta disputo inter *DB-Cargo* kaj entreprena konsilio kun Sindikata unio de fervojistoj (*CEVG*) pri saniga kurso de grave suferanta vartrafiko *Deutsche Bahn* rezultigis al totala malakordo. London la 13-an de Januaro 2017 la ambaŭ flankoj interkonsentis pri kompromisa solvo. Kiel informis tagjurnalo *Die Welt* sur sia retpaĝo la 14-an de Februaro, *DB-Cargo* nuligos en venontaj kvin jaroj nur ĉirkaŭ 1935 laborlokojn kompare al antaŭe pripensataj 3000. La deĵorlokoj estu nuligataj nur tiam, kiam estos kreitaj novaj organizaj kaj laboraj procedoj. Krom tio estos forigataj maldungoj pro trafikaj kaŭzoj. La koncernaj dungitoj tamen povas esti translokataj al aliaj postenoj en la konzerno, aŭ rajtas subskribi interkonsenton pri nuligo de laborkontrakto. Nuligataj povos esti ĉirkaŭ 200 malpli grandaj varstacioj, informis 14.2.2017 semajngazeto *Wirtschaftswoche*. Vartrajna trafiko *DB-Cargo* trairas jam kelkajn jarojn krizon, kiu vidiĝis en la jaro 2015, kiam ĝi kontribuis al miliardaj perdoj de la konzerno.

Norvegio: **En Norvegio oni aprobis konstrui martunelon por ŝipoj**

En Norvegio estos konstruata unua martunelo en la mondo por ŝipoj. Laŭ plano 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 de trafiko *Ketil Solvik-Olsen*. Konstrukostoj de la porŝipa tunelo estas taksataj al 2,7 miliardoj da norvegaj kronoj, kaj laboroj por ĝia konstruo daŭros tri ĝis kvar jarojn. Komenco de laboroj okazos plej frue en jaro 2019. Konstruoinĝenieroj devos forpafi ĉirkaŭ ok milionojn da tunoj de rokaĵoj.

En la mondo jam ekzistas tuneloj por riveraj varŝipoj, ekzemple en 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” *Bergen – Kirkenes*, kunliganta sudon kaj nordon de Norvegio.

#### Ukrainio: **Nova tunelo en Karpatoj**

Karpatoj ĉiam prezentis gravan terenan malhelpon en konstruado de fervoja infrastrukturo. Sur teritorio de nuna Ukrainio, iama Subkarpata Rusio, transiras ĝian montokreston entute tri fervojlinioj. En montaraj sekcioj de ĉi tiuj unutrakaj linioj estis konstruataj multaj tuneloj. La plej okcidentan, kaj samtempe plej frue konstruitan montaran fervojlinion malfermis en la jaro 1905 Hungaraj Reĝaj Ŝtataj Fervojoj kiel daŭrigon de linio de regiona fervojo en valo de la rivero *Uže*. La linio havas karakteron de regiona fervojo kaj veturo sur t.n. *Subkarpatorusa Semmering* fariĝis ŝatata turisma celo. Nur post la Dua mondmilito la linio estis elektrizata, kaj fariĝis ĉeflinio. En montara parto en 1970-aj jaroj parto de la linio pro minaco de oftaj grundŝoviĝoj estis translokata. Hungaraj Reĝaj Ŝtataj Fervojoj konstruis ankaŭ la plej orientan fervojlinion, iranta tra montpasejo *Jablonecký*, kunliganta regionon Posttisan kun urboj *Ivano-Frankivs'k*, *Kolomyja* kaj *Ĉernivci*. Landlima parto de tiu ĉi linio inter stacioj *Jasiňa (Körösmezö)* kaj *Woronienka* estis malfermita la 15-an de aprilo 1895.

Ankaŭ geografie mezan, kaj samtempe plej malnovan linion malfermis por publiko Hungaraj Reĝaj Ŝtataj Fervojoj. Okazis tio la 5-an de aprilo 1887, kiam unuan fojon ekveturis trajnoj inter stacioj *Svalava (Szolyva)* en hungara flanko kaj *Stryj* en Galicio. En apudlandlima linioparto estis konstruataj 5 pontoj kaj 4 tuneloj, de kiuj landlima unutraka tunelo longas entute 1756 metrojn. La tunelon en la jaro 1944 grave difektis retiriĝanta hungara armeo, kaj trafiko trans Karpatoj estis remalfermita nur post du jaroj, en la jaro 1946. Kvankam en jaroj 1954–1956 la tunelo estis alikonstruata kunlige kun elektrizo de la linio, lastatempe ĉiam pli vidiĝas ĝia nebona teknika stato, estas malfacile forigataj pendglacioj formitaj el akvo fluanta en la tunelon. Krom tio intenseco de trafiko la tunelon ne ebligas pli longtempe fermi por ekspluatado.

Sur fervoja linio de 5-a tuteŭropa fervoja vartrafika koridoro prezentas 1756 metrojn longa Beskida tunelo mallarĝan gorĝon – ĝi estas la sola unutraka linisekcio sur la tuta fervojlinio el *Ĉop* al Lvovo. Pro tio Ukrainaj Fervojoj en jaro 2007 decidis konstrui novan dutrakan **Beskidan tunelon**. Konstruado komenciĝis en oktobro 2013 kaj konstruanto estas konsorcio de la firmaoj „*Interbudnontazh*“, elektita en internacia elektokonkurso. Konstruado estas financata plejparte fare de rimedoj de Eŭropa banko por renovigo kaj evoluo (103 milionoj da eŭroj), kaj kontribuo de fondusoj de Lvova fervojo (600 milionoj UAH). La nova tunelo estos 1764 metrojn longa (inkluzive de portaloj 1822 m), 10,5 m larĝa kaj 8,5 m alta. La tunelo estas konstruata 182 metrojn sub tersurfaco, la projekto enhavas konstruon de 49 sekurecaj niĉoj kaj instalon de 12 kameroj. La novkonstruaĵo estos kunligata kun malnova tunelo per tri evakuaj koridoroj.

La konstruado estas plenumata de t. n. nova aŭstra tunelbora metodo kun helpo de plej moderna konstrua tekniko. Tirlaboroj okazas en trafikaj paŭzoj de malnova tunelo kaj post ilia fino oni devas zorge kontroli, ĉu ne okazis ĝia difektigo. Amplekso de betono uzata dum konstruado povas atingi 81000 m<sup>3</sup>, por plifortiga armaturo estos uzataj pli ol 7000 tunojn. Plejmulto da materialo por konstruo estas transportata per fervojo. Cetere, naturaj kondiĉoj kaj manko da respondaj ŝoseoj alian transporton ne ebligas.



Lokomotivo 363.507 ĈD Cargo  
tiras la vartrajnon „Dracula”

Finkonstruo de la nova tunelo estis nove planata por unua kvaronjaro de 2017. Malfruigo de konstruado kaŭzas de nestabila politika situacio en Ukrainio, kaj de diversaj financaj intrigoj, kiuj povas forkonsumi parton da monrimedoj destinitaj por konstrulaboroj. Tiun ĉi eblon senkaŝe allasas ankaŭ iuj ukrainaj amas-komunikiloj. La novkonstruaĵo de Beskida tunelo plialtigos kapaciton de fervojlinio al po 100 trajnparoj en tago, kaj ebligas ankaŭ pligrandigi rapidon en la iama landlima linioparto de 40 al 60 km/h.

### Ĉeĥio-Rumanio: **„Dracula” regule ekvojaĝis inter Ĉeĥio kaj Rumanio.**

Valaĥia princo *Vlad III-a „Dracula”* famiĝis pro proporcie kruela traktado ne nur kun militkaptitoj. Bone konata li estas precipe kiel kuraĝegulo en romano *„Dracula”* de la angla verkisto *Bram Stoker*, kie li estas priskribata kiel nemorteblo vampiro. Senmortecon, kiun *Stoker* priskribis, la princo fine akiris. Ja oni lin ĝis nun priparolas, kaj lian nomon uzis ankaŭ ĉeĥa vartrafikisto *ĈD Cargo*, por nomigi novan vartrajnan kunligon el Ĉeĥa respubliko ĝis Rumanio. Celo de la trajnkunligo kun la nomdono estas ne nur rekta kunligiteco kun teritorio de Rumanio, sed ankaŭ la fakto, ke *„Dracula”* en tiu ĉi regiono estas opiniata kiel sentima batalanto kontraŭ paganoj kaj popola bravegulo.

Komence de Aprilo 2017 vartrajnoj *„Dracula”* tiel plimultigis nombron da vartrajnoj de *ĈD Cargo*, kies reto iom-post-iome evoluas. Al tiuj komerce plej famaj apartenas trajnparoj *Belgium Czech Xpress* kunligantaj *Ústí nad Labem* kun haveno en Antverpeno; ŝatata de la klientoj estas ankaŭ trajnparo *Mala Train*, destinita por transporti sendaĵojn el/al oriento, el/al landoj de iama Sovetunio, Ĉinio kaj simile. En kunlaboro kun Slovenaj Fervojoj el ĉeĥa *Břeclav* al slovena Ljubljano kaj reen estas en trafikigita trajnparo nomata *BREZA*. Per iom-post-ioma kreado de tiuj ĉi trajnoj Ĉeĥa respubliko kvazaŭ fariĝas unu granda ranĝadstacio, ebliganta kvalite kaj fidinde transporti eĉ unuopajn sendaĵojn fakte transe de Eŭropo.

Unuan veturon de *„Dracula”* antaŭis vico da analizoj kaj komercaj traktadoj kun celo ekscii potencialon de la proponata trajnkunligo. La linikomencna stacio de la trajno estas *Brno*, ĝia celstacio estas rumana *Curtici*. Distancon pli ol 550 km ĝi trairas dum ĉirkaŭ 16 horoj. El *Brno* kaj el *Curtici* la nova trajnparo forveturas trifoje en semajno.

En *Brno* kaj en *Curtici* la klientoj povas uzi servojn de kontenera terminalo, kaj tio ankaŭ por transkargado kaj transdeponigo de varoj el kamionoj al fervojaj vagonoj kaj male. Pro tio unu el unuaj klientoj fariĝis ŝosea trafikisto *LKW Walter*, por kiu sesfoje en semajno estas plenumata transporto de ŝoseaj duonremorkoj (por feruta transporto) inter germana *Rostock* kaj *Brno*. Parto de tiuj duonremorkoj ekde Aprilo 2017 trafikas plu al Rumanio sur fervojo. La trajnparo estas uzata ankaŭ por transporto de aŭtomobiloj kaj ligno. Jam ekde apero de la projekto oni ja celas, ke la trajnoj estu malfermitaj por ĉiuj klientoj, kaj por transporto de ĉiuj vartipoj. En realigo de la projekto okazas kunlaboro krom aliaj ankaŭ kun slovakia filia kompanio *Generálne zastúpenie*. Potencialajn klientojn la oferto alparolas per favoraj prezondiĉoj kaj kompreneble per rapideco de la transporto. Rumanio konsideras la kompanion *ĈD Cargo* perspektiva merkato, kies potencialon estonte volonte uzos. *„Dracula”* estas la unua paŝo.

Preparis: **Jindřich Tomášek**  
Reviziis: **Heinz Hoffmann**

## ESPERANTO MEMOREKSKURSO



La Hungaria Esperanto Asocio organizis Esperanto-memor-ekskurson en la montaro Buda kaj Pilis-Visegrád. La primara celo de la ekskurso estis konigi la esperantajn memorlokojn kaj kompreneble la belecon de la naturo. Ankaŭ estis celo de la ekskurso por memori pri la eldono de la unua Esperanto-libro de Zamenhof, kiu antaŭ 130 jaroj aperis, eĉ inter la memoreventoj estis la 100-jara datreveno de la morto de Zamenhof.

HEA aliĝis unuafoje al ekskurso-serio de la „Pokalo Budapeŝto” en septembro 2017. La celo de HEA estis helpi la sukceson de tiu aranĝaĵo. En la kadro de tiu ekskurso-serio HEA organizis samtempe ekskursojn en tri distancoj:

- 44 km-a maratona distanco,
- 24 km-a duonmaratona distanco,
- 5 km-a malgranda maratona distanco.

La 44 km-a maratona distanco startis de la Esperanto-fonto en Piliscsév, kie la partoprenantoj povis viziti kelkajn naturajn vidindaĵojn. Poste la itinero de la ekskurso tuŝis la setlejojn Piliscsaba, Nagykovácsi, Adyliget ktp. La partoprenantoj trairas sur la monto Nagyszénás, en la etŝpura infanfervojo, sur la monto János, Normafa, poste la montoj Széchenyi kaj Sváb, la urbopartoj Vérmező, Városmajor, la monto Gellért, la parko de la Filozofoj, statuo de episkopo Gellért, la urboparto Tabán, kaj fine la statuo de Zamenhof. La celo estis la klubejo de la „Tabana Spartacus”.

En la 24 km-a duonmaratona distanco partoprenis simplaj ekskursantoj, inter ili kelkaj maljunaj esperantistoj.



*La organizantoj de la memorekskurso*

En la 5 km-a malgranda maratona distanco partoprenis familioj kaj infanoj. Tiu ĉi ekskurso startis el la klubejo, kaj daŭris al la statuo Gellért, poste la partoprenantoj vizitis la parkon de Filozofoj, la Citadelon, Liberec-statuon kaj la statuon de Zamenhof. Tiu ekskurso estis la plej sukcesa, kiun la organizantoj ripetis en novembro de la pasinta jaro. Dum la ripetita ekskurso la

organizantoj kompletigis la vojon per vizito de la Fabel-muzeo, kie okazis ankaŭ koncerto por la infanoj.

Dum la okazaĵoj s-ino G. Bruno, itala aktorino kaj esperantisto, faris filmon pri la ekskursoj, kaj pretiĝis ankaŭ multaj memorigaj fotoj. Estis grava evento la florkronado de la Zamenhof-statuo fare de la esperantistoj, okaze de la proksimiĝanta datreveno de la naskiĝo de Zamenhof.

La ĉeforganizanto estis János Nagy vicprezidanto de HEA, kiu kun 20 helpantoj organizis tiun bonsukcesan memorekskurson. Tiu organiza laboro havis multajn fendaĵojn: skribi programon, prepari buĝeton, krei celrezervon, plani la kontrolpunktojn, marki la itinerojn, laŭiri la vojon antaŭ la ekskurso, prepari mapon, akordigi la membroj de la organizaj staboj, registrado, peti la permeson de la magistrato, reklamo en la radio, informo por la

revuo „Turista Magazin”. Ankaŭ bezonas multajn fortostreĉojn kaj tempon la rezervado de la ejoj, preparo de la informiloj, aliĝiloj kaj memordiplomoj, presado de plurcentpaĝoj,



*Juna partoprenanto kun la insigno*

redaktadoj de la afiŝoj kaj insignoj, meti rubandojn sur la nesignitaj vojoj ktp, ktp.

La prezidantino de HEA – s-ino Mária Eszes - partoprenis en la aranĝaĵo, kaj helpis en la organiza laboro. La organizantoj disdonis Esperantajn T-ĉemizojn, sur kiuj estis esperantlingva surskribo, kiu estis samtempe reklamo por Esperanto.

Dum la memorekskurso partoprenis multaj familioj, infanoj, sportistoj, ekskursantoj, turistoj, kaj kelkaj es-

perantistoj. La plej juna piediranto estis 4-jara, kaj la plej maljuna estis 80-jara.

Estis ĝojplena evento, kiam la ekskursantoj ricevis bongustajn manĝaĵojn, trinkaĵojn kaj dum la vojo kaj en la celo. En la vojo estis refreŝigaj punktoj, kie la poentgardistoj donis mineralakvon, oranĝon kaj diversajn dolĉaĵojn. En la celo la alvenintoj ricevis grason, buteron, pasteĉon, marmeladon, panon, fruktojn kaj diversajn refreŝigajn trinkaĵojn. Ĉe la starto la partoprenantoj ricevis itineron, mapon, priskribojn kaj en la celo ĉiuj partoprenantoj ricevis memordiplomon kaj koloran insignon. Estis interesa, ke kelkaj familioj kaj personoj kunportis siajn hundojn, kaj kune plenumis la mallongan distancon.

La organizantoj ricevis multajn pozitivajn opiniojn. Pro tio la estraro de la Hungaria Esperanto-Asocio decidis daŭrigi la organizadon de la Esperantomemorekskursoj ankaŭ en 2018. La Asocio disvastigos la kontaktojn kun civilaj organizoj.



En la kuranta jaro okazos la unua Zamenhofmemorekskurso sub la nomo „Ekiru al la Esperanto-monto en Börzsöny” kie troveblas la Zamenhof-belvidejo. Tio okazos printempe kun 33 km-a distanco, kaj startos de la stacidomo Vác, kaj la celo estos en la stacidomo Nagymaros-Visegrád. La vojo tuŝos kaj atingos kelkajn naturajn vidindaĵojn, kiel en la urbo Vác la ruinjardenon, la muzeon „Tragor Ignác”, la Triumfarkon, kelkajn preĝejojn, la muzeon kaj memorparkon „Wass Albert”; en urbeto Verőce la „Csattogo”-valon, la Reĝan herbejon; en urbeto Kismaros la Zamenhof-belvidejon, Esperantomonton; urbeton Nagymaros-Visegrád, la Danubkurbiĝon ktp. La dato de la ekskurso estas: la 20-an de majo 2018, matene je la 8-a horo en la stacidomo Vác. La HEA atendas ĉiujn interesantojn.

**János Nagy**

*J. Nagy kun s-ino Bruno ĉe la Zamenhof statuo*

## VOJAĜO AL KOSTARIKO

Meze de decembro 2017 mi kaj mia edzo vojaĝis al Kostariko, kie ni pasigis unu monaton vizitante diversajn lokojn de la bela lando. Ĉi-foje ne temis pri iu Esperanto-evento, nia deziro estis koni tiun misteran landon plenan de ekzotikaĵoj.



Kostariko, laŭ la traduko „Riĉa Marbordo”, estas vere admirinda lando situanta en Meza Ameriko. Norde ĝi limas kun Nikaragvo, kaj sude kun Panamo. Okcidente ĝiajn bordojn banas Pacifika Oceano kaj oriente Karaiba Maro. Ĝi kuŝas en tropika regiono. La medio rememorigis al ni Venezuelon, kie ni loĝis dum ses jaroj kun la diferenco pri pureco favore al Kostariko. Registaro kaj la popolo tre zorgemas pri ekosistemo. La lando apartenas al la plej disvolvitaj demokratioj en la mondo. Ĝi fariĝis la unua lando de la mondo, kiu nuligis armeon fine de la jaro 1948.

Vasta natura riĉeco karakteriziĝas per virga pejzaĝo, koloraj sablaj plaĝoj borduritaj per palmoj, nebulaj praarbaroj, densaj ĝangaloj kaj bunta flaŭro kaj faŭno. Oni povas diri, ke ĝi estas paradizo sur la tero. Sur la teritorio de la lando troviĝas kelkdekoj da naciaj parkoj, multaj protektitaj lokoj, naturaj rezervejoj,

kaj ne mankas amaso da vulkanoj, sennombraj akvofaloj kaj kelkaj varmaj fontoj. La lando kuŝas en tektona zono, kie de tempo al tempo okazas tertremoj. En oceano danĝeras fortaj kontraŭfluoĵoj pri kiuj la vizitantoj estas avertitaj.

Kostariko havas proksimume kvin milionojn da loĝantoj. La plej multo troviĝas en la ĉefurbo *San José* (Sankta Jozefo) kaj ĝia ĉirkaŭaĵo. Krom kelkaj koloniaj domoj, muzeoj, parkoj, placoj kaj Nacia teatro nenio tro alloga troviĝas en la metropolo. Vizitanton povas interesi bazaro kaj zoologia ĝardeno. Oficiala lingvo estas la hispana, sed eblas interkompreniĝi per la angla kaj foje ankaŭ per la franca. Ofte mi devis diri hispane: „Kial vi alparolas min angle, se mi ne komprenas vin?”



Lokanoj nomas sin „Tico”, kaj ofte uzas formulon „Pura Vida”, kio povas signifi: „ĝoja vivo”, „bonega vivo” aŭ simple nur „vivo”.

Kostarikanoj estas tre ĝentilaj, amikemaj kaj helpemaj. Se oni parolas hispane ili tuj konversacias, kaj tiamaniere oni ricevas multajn informojn. Interesa rimarko estas, ke libere promenantaj hundoj estas tre mildaj kaj tute ne agresemaj. Ili bojas nur inter si kaj eventuale postkuras motorciklojn.



Stabila politika kaj ekonomia prospero altiras plurajn eksterlandanojn instaligi en la lando. Elstaras italaj kaj svisaj komunumoj. Ekzistas ankaŭ aliaj latin-amerikaj grupoj. La sukceso en ekonomio kuŝas en ĉiam disvolviĝanta turismo, eksporto de elektronikaĵoj, produktado kaj eksportado de kafo, sukero, ĉokolado, bananoj kaj aliaj tropikaj fruktoj. La kostarika kafoproduktado estas tre altkvalita. Ekzistas vastaj banan-, ananas- kaj sukerkanplantejoj. Ne mankas papajaj kaj mangaj plantoj kaj arboj,

kokos-palmoj. Tradicia produkto estas pentritaj ĉaretoj kaj skulptitaj maskoj el balzo. Ĝi estas la plej malpeza lignaĵo.

Rilate la trafikon la plej konvena estas aŭtomobilo. Per busoj eblas ankaŭ facile vojaĝi al diversaj interesaj lokoj. Vojoj ne estas ĉie bone prizorgataj. Ili estas polvaj kaj foje malfacile traireblaj. Por transportado ne mankas aviadil- kaj ŝiprimedoj. Proksime al strandoj oni ŝatas uzi kvarciklojn, kaj sur la plaĝoj promenantoj povas ĝui ĉevalrajdadon.

Ni traveturis Kostarikon de la nordo al la sudo ĝis la limo kun Panamo. Dum nia restado ni vizitis du esperantistojn kun kiuj ni pasigis tre agrablajn tagojn. Ambaŭ rakontis pri siaj inĝenieraj studoj en Moskvo, kaj ĝis nun ili scipovas paroli la rusan lingvon. Krom ili ceteraj homoj ne scias pri Esperanto. Do mi kun plezuro donis informojn pri ĝi, eble ekĝermos intereso. Plurfoje ni renkontis indiĝenojn, kaj en la vilaĝo *Boruca* ni spertis tritagan festadon de la nova jaro.



Longe ni memoros pri belaj travivaĵoj kaj neforgeseblaj momentoj, kiujn mi eternigis sur multaj fotoj, el kiuj ni metas kelkajn en ĉi tiu raporto.

**Liba Gabalda**

# La 9-a Tut-Amerika Kongreso de Esperanto (TAKE)

11. - 17. 2. 2018

Kubo denove malfermis la pordojn al esperantistoj kaj okazigis la 9-an Tut-Amerikan Kongreson de Esperanto en Havano. Al la aranĝo aliĝis 240 partoprenantoj el 20 landoj inter kiuj krom latinamerikanoj, usonanoj kaj kanadanoj ĉeestis pluraj eŭropanoj kaj gesamideanoj el Japanio kaj Koreio.

La kongreso disvolviĝis en la hotelo Panamerikano en la orienta parto de Havano. Je dispono estis naĝejo, kie okazis interkona kaj internacia vesperoj, Esperanto-kabaredo kaj la adiaŭa festo.



*Grupo de la partoprenantoj*

La kongresa temo "Lingvoj kaj kulturoj: edukado por daŭripova evoluo en la Amerikoj" celas alproksimiĝon, edukadon kaj konduton de la homoj por favora agado, kiu estu utila por la planedo kaj por la estonteco de la homaro. La temon enkondukis kaj reĝisoris la prezidantino de la Kuba E-Asocio Maritza Gutiérrez González. Ŝi ankaŭ prezentis kaj donis informojn pri sia lando kaj pri la elsendoj en Radio Havano Kubo. Juan Ramón Rodríguez Gómez resumis la TAKE-kongresojn ĝis nun okazintaj.

La solena inaŭguro okazis en la teatro de la Nacia Belarta Muzeo kun la ĉeesto de la vicministro de la kulturo Fernando Rojas kaj aliaj eminentaj gastoj. Tuj poste komenciĝis diversaj programeroj, kiuj daŭris la tutan semajnon.

La programo estis vere riĉenhava. Krom pri la kongresa temo okazis diversaj prelegoj kaj prezentoj, konversaciaj rondoj, forumoj, kant-, danc- kaj instruatelieroj, libroprezentoj, origamio, tabloludoj, kvizoj, ILEI-kunsido, literatura rondo, aŭkcio. Oni parolis pri ĝemelaj urboj, pri radioamatoroj, pri tradicia kuba vestaĵo *Guayabera*, pri *Yumeiho* terapio kun praktika elmontro. Ni eksciis pri la kuba folkloro muziko, pri historio de Esperanto en Santiago de Kubo, pri la kultura projekto de la kantgrupo Amindaj kaj ilia premio ricevita en la Internacia Festivalo de Filmetoj "Teo kaj Amo" kaj estis prezentita la lasta dokumentfilmo "Lekantoj el kristalo", kiu rakontas vivon en la montaro. Okazis forumo pri konsciigo kaj kapablado, UEA kaj ILEI ekzamenoj. Enkondukan prezenton por AMO-Seminario prezentis Sara Spanó la estraranino de UEA. Francesco Maurelli informis pri la Tutmonda E-Junulara Organizo (TEJO), kies prezidanto li estas.

Oni parolis pri Zamenhof-jaro kaj pri Esperanto en la interreta mondo. Interesuloj eksciis kiel labori teame pri konfliktoj kaj solvadoj, ni akiris sciojn pri la plej gravaj aspektoj de la internacia Esperanto-movado, pri ĝiaj strukturo, historio kaj kulturo.

Ariadna García Gutiérrez tre interese rakontis pri sistemoj por organizi kaj reprezenti informojn, ilia stokado kaj transformprocezoj kaj manieroj organizi ilin. Pri la plej elstara pensulo de la 19-a jarcento, *José Martí*, prelegis poeto kaj eseisto Juan Lázaro Besada. Maritza Gutiérrez González kaj Pedro Fernández Rodríguez donis informojn pri la klubo *José Martí* kaj kunlaboraj rilatoj inter la Kultura Societo kaj KEA.

De Harald Schicke ni eksciis pri la germana sansistemo kaj pri sanigaj efikoj de korea ginsengo. Orlando Raola interese rakontis pri sia tridekjara perletera korespondado kun dokumentita kolekto tiatempa. Pri la influo de la subsahara Afriko en la kuban kulturon, ĉefe en religio, muziko, lingvo kaj pri Santerio kaj afrokuba etoso parolis Juan Ramón Rodríguez Gomez. Julián Hernández Angulo, konata pro sia kanto "Kien la mondo iras" parolis pri gvidado de teamo kaj donis konsilojn kiel fondi kaj organizi novajn lokajn grupojn, kiel flegi vigan kulturan vivon en la asocio. Alia lia prelego temis pri "Teoria kaj metodologia konceptigo por gvidado de la instrua kaj lerna procezoj de la angla kaj Esperanto". Vilhelmo Lutermano parolis pri la Monda Asembleo Socia (MAS), precipe pri tradukado kaj eldonado de libroj. Li redaktas la francan monatgazeton pri politikaj kaj kulturaj analizoj *Le Monde diplomatique* en Esperanto. Post la prelego li malavare disdonis plurajn librojn al reprezentantoj de kubaj asocioj en diversaj landopartoj.

Pri SAT (Sennacieca Asocio Tutmonda) parolis kaj informojn donis Floreal Gabalda. Li ankaŭ atentigis pri la 91-a SAT-kongreso okazonta en Kragujevac ĉi-somere en Serbio. Mi menciis la fervojistan kongreson en Vroclavo (Pollando) en majo kaj invitis al partopreno en ĝi.

Ni spektis du kubajn amuzajn teatraĵetojn: *Emelina*

*Cundiamor* kaj "Franciska kaj la Morto", kiujn ni ege ĝuis. Nacia vespero okazis en la havana teatro *Retazos* kaj en la teatro *Raguel Revuelta* Saša Pilipović kaj Georgo Hanzlik prezentis la teatraĵon "La Kredito". Antaŭ la kongresejo estis prezentitaj ekzercoj de Ĉikongo sub gvido de Mayra Núñez Hernández.



Teatraĵo: *La Kredito*

Pluraj duontagaj ekskursoj permesis konigi al ni la ĉefurbon Havano kaj ĝian proksiman ĉirkaŭaĵon. Pluraj esperantistoj interesiĝis pri la ekskurso "Laŭ la vojo de Hemingway". La tuttagaj ekskursoj celis pli forajn lokojn.



*Yumeiho metodo*

La semajnon antaŭ la kongreso okazis granda Librofiro. KEA havis tie standon kaj donis informojn pri Esperanto kaj aktivadoj en Kubo. Multaj preterpasantoj interesiĝis. En la informejo de la kongresejo eblis aĉeti kelkajn esperantaĵojn kaj memoraĵ-objektojn. Ĉe la fino de la kongreso pluraj Kubanoj estis honorigataj pro meritplena poresperanta laboro. Neforgeseblaj estis bongustaj vespermanĝoj en diversaj restoracioj. Tiamaniere ni malkovris la manĝkutimojn de Kubanoj.

La 9-a TAKE estis tre sukcesa kaj donis al multaj Kubanoj, kiuj ne ofte povas vojaĝi eksterlanden, eblecon konatiĝi, amikiĝi kun alilandanoj kaj konvinkiĝi, ke Esperanto bone funkcias kiel internacia lingvo. Korajn dankojn al la organizantoj.

**Liba Gabalda**

## NEKROLOGO

### D-ro IMRE PETHES (01.04.1930 – 01.01.2018)



Ni ricevis malĝojan kaj kruelan sciigon en la komenco de januaro 2018:

*„Ni informas tiujn geamikojn, kiuj ŝatas kaj honoras D-ron Imre Pethes, ke li mortis en sia 87-a jaraĝo. Li estis ordiplomita juristo, pensiula direktoro de la Hungaraj Ŝtatfervojoj, esperantisto kaj pacmovadano. Laŭ lia deziro post la kremacio oni redonos lin al la naturo nur en malvasta familia rondo”*

D-ro Imre Pethes agadis dum pli ol 50 jaroj en la kadro de la Esperanto-movado. Li ekkonis Esperanton pere de la karmemora fervojista esperantisto D-ro István Bácskai, kiu estis senpera estro de li. D-ro Pethes estis sekretario kaj poste vicprezidanto de nia asocio, eĉ dum longa tempo li estis vicprezidanto de la Hungaria Esperanto-Asocio. Lia grava tasko estis efektiviĝi kaj plifortigi la kunlaboron kun sociaj organizaĵoj, plivastigi la Esperanto-movadon sur la faka tereno enlande kaj internacie. Kiel juristo li multe helpis al la administra-jura laboro, ĉefe al la modernigo de la statuto kaj de la historio de nia asocio.

Li estis la sekretario de la Loka Kongresa Komitato en la bonsukcesa kaj plej grandnombra 14-a IFEF-kongreso en Budapeŝto en la jaro 1962. Li partoprenis ĉiujn IFEF-kongresojn okazintajn en Hungario, eĉ li kunlaboris en la preparlaboro kaj aranĝado.

Lia alia grava posteno estis la prezidanto de la organizaĵo Mondpaca Esperanto-Movado. Li rekonis, ke la devizo „Per Esperanto por Paco” esprimas tiun eblon de la internacia lingvo, ke ĝia uzado helpas la bontenadon de la paco, la disvastigon de la pacmovado. Tiun prezidantan postenon li funkciis ĝis sia morto.

D-ro Imre Pethes estis multflanka, humanisma kaj entuziasma homo, kiu ĉiam helpis al la junaj kaj novaj esperantistoj ne nur en la kadro de Esperanto, sed en la privata kaj laboreja vivo. Li ricevis multajn gravajn ŝtatajn kaj Esperanto-distingojn, kiujn li meritis por la tuta aktiveco.

D-ro Imre Pethes foriris je eterna ripozo. Li ege mankas al la esperantistaro en la tuta mondo. Lia familio, parencoj, konatuloj kaj la fervojistaj kaj nefervojistaj esperantistoj funebras lin, kaj ni konservos lian memoron.

Ripozu en paco!

**Hungara Fervojista Esperanto-Asocio**

# DANUBAJ PONTOJ DE BUDAPEŝTO

(Dua parto)

En la antaŭa numero de HFM – en la unua parto de tiu ĉi artikolo – mi detale prezentis tiujn budapeŝtajn danubajn pontojn, kiuj servas la publikvojn trafikojn, kaj kunligas la du grandajn urbopartojn de Budapeŝto, la urbopartojn Pest kaj Buda. En la dua parto de tiu ĉi artikolo mi prezentas la du fervojajn pontojn, kiuj sude efektivigas la fervojan trafikon inter la stacioj Kelenföld kaj Ferencváros, respektive Budapest-Keleti, norde ebligas la fervojan trafikon inter la urbo Esztergom kaj la stacio Budapest-Nyugati.

## Fervoja ponto „Ujpest”



Tiun fervojan danuban ponton oni nomas „Norda Fervoja” kunliga ponto, kiu transportas la „Popolin-sulon”. Sur tiu ponto trafikas trajno kaj la ponto servas la piedirantajn kaj biciklajn trafikojn. La neceso de la konstruo de la ponto okazigis en la planado de la Budapeŝto-Esztergom fervojlinio, kiam la planistoj proponis kunligi la dekstran kaj maldekstran partojn de la ĉefurbo. La konstruo de la unutra ferojponto komenciĝis en

1894. La strukturo de la ponto estis krada ŝtalo, kiun oni inaŭguris la 3-an de novembro 1896. La trafiko rapide pligrandiĝis, kaj pro la rapide kreskanta ŝarĝo oni devis plurfoje fortigi la strukturon de la ponto.

La ponton eksplodigis la retiriĝaj germanaj soldatoj la 25-an de decembro 1944. En la jaro 1945 la sovetaj soldatoj konstruigis provizoran flosponton, kiu funkciis dum dek jaroj. La sinkitajn pontoruinojn kaj la neeksplozitajn bombojn oni malmergis el la Danubo dum multaj jaroj, pro tio la rekonstruan laboron de la ponto oni povis komenci nur en 1953. La rekonstruan laboron malfaciligis la 1954-jara granda danuba inundo, kiu forlavis la pontmutandan la-

borterenon. Finfine la rekonstrua laboro finiĝis en 1955, kaj la 21-an de majo 1955 ekfunkciigis la nova fervoja ponto. Pro la malbona stato de la ponto oni devis rekonstrui ĝin



en 2008. En tiu kadro oni ŝanĝis la kompletan pontstrukturon kaj fortigis la abutmentojn. Sur la ponto funkcias unutra ferojlinio, trotuaro por piedirantoj sude kaj biciklivojeto norde. La plena longo de la ponto estas 674,4 metroj, la larĝeco estas 11,9 metroj. La ponto havas ok spanojn.

Nuntempe la ponto funkcias konvene al la sekurecreglamento, kaj helpe de la publikvoja ponto „Megyeri” povas kontentigi la publikvojan, fervojan, piedirantan kaj biciklan trafikon de la norda parto de Budapeŝto.

## „Suda Fervojo” kunliga ponto



La plej grava kaj frekventata fervoja kunligo sur la Danubo en Hungario estas tiu ĉi ponto, sur kiu okazas grava parto de la fervoja trafiko en nia lando. En la fino de la 1860-aj jaroj funkciis en Budapeŝto jam tri granda linikomenca stacio: la stacio de la Aŭstra Ŝtatfervoja Asocio (la hodiaŭa stacio Nyugati), la Loŝonca stacio de la Hungara Reĝa Ŝtatfervojo (la hodiaŭa stacio Józsefváros, kiam oni jam ĉesigis), kaj la Buda stacio de la Suda Fervojo (la hodiaŭa stacio Déli). Tiujn linikomencajn staciojn ekspluatadis tri sendependaj fervojkompanioj, kiuj stacioj ne estis kunligitaj per trakoj, pro tio la 1872-jara parlamento preskribis en la IX-a leĝartikolo por efektiviĝi ringan fervojon kune kun la konstruo de la bezonata fervojponto sur la Danubo.

La planisto de la ponto estis János Feketeházy, kaj la efektiviĝo de la plano estis du francaj firmaoj. La ponto konstruiĝis kiel kontinua plenarma profiltrabo, ĝi havis du trakojn kaj trotuaron por piedirantoj. Tiun ponton oni ekfunkciigis la 23-an de oktobro 1877. El la dato oni povas elkalkuli, ke tiu fervoja ponto estis ekfunkciigita post la ĉenponto „Széchenyi” kaj la ponto „Margit”, kiel la tria ponto en Budapeŝto sur la Danubo. Pere de la konstruo de tiu ponto efektiviĝis la fervoja kunligo inter la stacio Kelenföld kaj Ferencváros.

Pro la rapida kresko de la fervoja trafiko, kaj pro la malkonvenkvalita materialo de la ponto, ĝi rapide malfortiĝis. La ferĉarpentaĵo forte korodis, kaj ankaŭ kreskis la radaksa ŝarĝo de la vagonoj, pro tiuj faktoroj oni devis ŝanĝi la kompletan pontstrukturon. La nova pontstrukturo konstruiĝis apud la malnova ponto, kio certigis la kontinuan trafikon dum la konstrulaboro. La novan ponton planis inĝeniero Ernő Kölber. La konstrua laboro komenciĝis en 1910 kun novaj enriveraj pilieroj. La novan ponton oni transdonis al la fervoja trafiko la 25-an de novembro 1913, kaj poste la malnovan ponton oni malkonstruis.

La germanaj soldatoj eksplodigis tiun fervojan ponton la 31-an de decembro 1944, kiu tute paralizis la fervojan trafikon inter la transdanubio kaj Budapeŝto, respektive la Mezkaj Orientungario. Pro la restarigo de la fervoja trafiko unue oni konstruis unutrakan provizoran ponton, kaj poste tielnomatan duonkonstantan „K”-sisteman kradan ponton en la jaroj 1945-1946.

La nova ponto konsistas el du memstaraj unutrakaj pontoj – kiuj funkcias ankaŭ nuntempe – kaj konstruiĝis laŭ la plano de inĝeniero Imre Korányi. Tiujn pontojn oni komencis konstrui en 1947. La unu apud la aliaj kuŝantaj du pontoj havas kvar spanojn, kontinuan plenarman profiltrabon, simetrian kradan ĉeftrabon. La „nordan” ponton oni transdonis al la fervoja trafiko la 6-an de septembro 1948, la „sudan” ponton la 22-an de julio 1953. Poste oni malkonstruis la „K”-sisteman kradan ponton.



La longo de la nova ponto estas 393 metroj super la Danubo, kaj la plena longo estas 477 metroj. La larĝeco estas 7,5 metroj. La plej granda rapideco sur la ponto estas permesata 60 km/h.



*La ponto Rákóczi, kaj apude la fervoja ponto*

Laŭ la nova plano de Hungaraj Ŝtatejoj estas pligrandigi kun tria trako la larĝecon de la ponto, al kiu inter la stacio Kelenföld kaj la ponto bezonos konstrui novan trakon. La planada laboro jam komenciĝis, ĉar en la kadro de la konkurso tri planinstitutoj gajnis, kiuj planos - eĉ jam komencis tion - la transformiĝon de la pontkapoj, fundamento, muroj kaj la pilieroj tial, ke sur tio oni povos meti la trian trakon. La efektiviĝo de la konstruata laboro okazos tiel, ke la funkciigo de la fervoja trafiko kontinue povu okazigi. La aliaj

gravaj taskoj de la planistoj estas la pretigo de la medioprotektata plano kun la efikanalizo, eĉ kun la bruoprotektata esploro.

Mi povas konstati, ke la Suda Fervoja kunliga ponto estas la plej grava kaj frekventata fervoja kunligo sur la Danubo. Sur tiu fervoja ponto traveturas plejparto de la fervoja trafiko en Hungario. Kia ajn perturbo povus paralizigi la tutan fervojan trafikon en Hungario, ne nur la pasaĝeran trafikon, sed ankaŭ la vartrafikon. Do mi pensas, ke la tria trako inter Kelenföld kaj Ferencváros kune kun la tria ponto absolute estas bezonata.

**István Gulyás**

## **TRANSPORTADO EN ĈINIO**



La unuan de februaro estis la unua tago de la transportado por la Printempa Festo en Ĉinio. Ĉiu lokomotivo kaj vagonaro estis preta por la grandioza transportado.

Mirinda vidindaĵo!

**Jitka Skaliczka**

## BELARTISTOJ EN TATA

La Esperantista Belartista Rondo fondiĝis en 1994 la gvidantino de la tiama Fervoja Esperanto Fakgrupo en Tata s-ino Elizabeto Janka Ködmön el la membroj de la Minista Belartista Rondo. S-ino Ködmön organizis Esperanto-lingvokurson por tiuj membroj, tiel ŝi kunligis la Esperanto-lingvon kaj la belarton. La gvidanto de la Belartista Rondo estas György Rochlitz.



*Tamás Fantoly: Gerberoj*

La membroj de la Belartista Rondo daŭrigas diversajn aktivecojn – akvarelan-, paŝtelan-, olea-pentrarton, grafikon, goblenon, miniaturon, plastikon, akvaforton, fajroemajlon, miniaturon, gravuraĵon ktp – kiuj donis kaj donas nuntempe al ili gravajn rekonon, honorojn kaj diversajn distingojn. El tiuj aktivecoj la plej gravaj estas la ekspozicioj, kiuj okazis kaj en Hungario kaj en eksterlando. Menciindaj estas en la nederlanda urbo Alkmaar okazintaj ekspozicioj en la kadro de la kunlaboro de la ĝemelurboj, la alia estis la konstanta ekspozicio en la Hungara Kultura Domo de la slovena urbo Lendava, en Francio okazis la prezentado de nia lando per pentraĵoj en la organizado de Eŭropa Unio, en la slovaka urbo Nitra aranĝitaj ekspozicioj okaze de la 101-a Universala Kongreso de Esperanto, en nia ĉefurbo aranĝitaj ekspozicioj okaze de la 58-a IFEF-kongreso, kaj multaj aliaj internaciaj kaj landaj belartaj ekspozicioj k.a. Ekster la ekspozicioj la Belartista Rondo organizis multajn belartajn tendarojn, kiuj okazis parte en Hungario, parte en eksterlando (ekz. Lendava).

Inter la membroj de la Belartista Rondo multaj ricevis diversajn distingojn pro la pentrartaj kaj ceteraj belartaj aktivecoj. Estas granda honoro, ke la Rondo oferis kelkajn pentraĵojn transdoni por la tombolo okaze en la Landa Fervoja Esperanto-Renkontiĝo. Ni dankas la grandaniman donacon, kaj ni deziras al la partoprenantoj de la Renkontiĝo bonŝancajn tombolojn.



*Elizabeto Janka Ködmön: Tritikkampo*

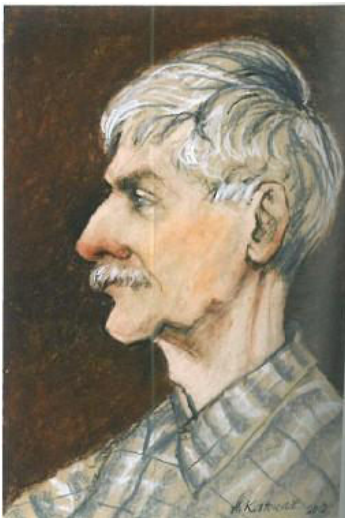


*Orsolya Lelik: Szentendre en krepusko*



*György Rochlitz: Printempo en Alsógalla*

La redaktoro havas malfacilan situacion, ĉar el la multaj pentraĵoj, kiujn mi ricevis el la membroj de la Belartista Rondo mi ne povas facile elekti, pro tio mi provas meti ankoraŭ kelkajn pentraĵojn en nia revuo, kaj plenigi ankoraŭ unu paĝon. Mi faras tion ankaŭ tial, ja la Rondo apartenas al nia membroasocio, kaj ni estas fieraj pro tiuj kulturaj aktivecoj. Jen ankoraŭ kelkaj pentraĵoj:



*Erzsébet Katona: Gyuri Halom*



*Viktória Török: Knabina portreto*



*Margo Bauer Kiss: Virina portreto*



*Kati Mudróczki: Leganta viro*



*István Horváth Vincent: La parko vintre*

**István Gulyás**



*Anna Katona Tóbiásné: Ŝtuparo en Szentendre*



**Hura! Fine alvenis la printempo**



**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 Fervoja Esperanto-Asocio**