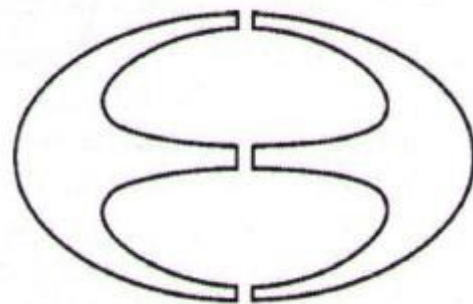


HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



Danubobordo en Budapeŝto

1

----- 64-a jarkolekto
2020



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 Budapeŝto
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: | Jarfinaj pensoj |
| 3. I. Gulyás: | Metroo en Budapeŝto |
| 6. J. Tomíšek: | El fervoja mondo |
| 8. I. Gulyás: | Renoviĝis la Tisza-ponto |
| 9. L. Gabalda: | La 86-a Itala Kongreso |
| 11. I. Gulyás: | Pluaj gravaj tagoj |
| 13. I. Gulyás: | Ferenc Pfaff |
| 14. HFEA: | Nekrologo (Imre Domokos) |
| 15. I. Gulyás: | Memorfesto en Nyíregyháza |
| 16. M. Benc: | Vojaĝu per trajno |
| 17. I. Gulyás: | Favorataj arbaraj fervojoj |

64-a jaro N-ro 1, JANUARO - MARTO

JARFINAJ PENSOJ

Forpasis la monato decembro kun plej ofte nuboplenaj tagoj kaj longaj noktoj, kaj kun tio ni forlasis la jaron 2019. La lastjaraj festotagoj multe helpis al ni en tio, ke ni havu bonhumoron kaj ni ekvidu la bonvolon kaj belecon en ni mem kaj ankaŭ en la ĉirkaŭvivantanoj. La esenco estas la komuna ĝojo, ĉar sole ni estas malmultaj, sed kune ni valoras pli multe. Plej grava estas, ke ni tiru en saman direkton, kaj kunmetu niajn sciojn kaj fortojn. Ni havu komunan celon kaj volon, kiujn ni decidus en niaj komunaj programoj. Ni devas konvinki nin mem kaj ankaŭ unu la alian pri la graveco de la komunaj celoj kaj la tien kondukantaj vojoj, kiuj estas pavimitaj kun taskoj kaj farendaĵoj, eĉ ĉiuj devas fari sian parton en tiuj laboroj kaj solvoj.

La unua lila kandelo de la Adventokrono simbolas la kredon, ne nur la religian kredon, sed ankaŭ tion, ke ni kredu en ni mem kaj en la forto de nia komunumo. La dua kaj tria kandeloj de la krono simbolas la esperon kaj amon, sen tio ne ekzistas komunan eston. La kvara kandelo prilumas tiun vojon, kien ni devas pasi por ke ni atingu niajn komunajn celojn.

Ni esperantistoj devas krei tiujn komunumojn, por ke ni povas agadi pli facile la komunan vojon de la Esperanto-movado. Ni transportu al la nova jaro multajn bonon, bonintencon, amikecon, amon, kaj ni daŭrigu tion, kion sonĝis Zamenhof pri la komuna lingvo kaj kunlaboro. Ni serĉu kaj trovu pacajn solvojn por niaj komunaj problemoj por la bono de ni ĉiuj kaj de la Esperanto-socio.

István Gulyás

METROO EN BUDAPEŝTO



La metroreto de Budapeŝto havas la plej grandkapacitajn liniojn de la komunuma trafika reto en la ĉefurbo de Hungario. Nuntempe kvar metrolinioj estas en Budapeŝto, kies longeco estas 38,6 km-j, la nombroj de la stacioj kaj haltejoj estas 52, kaj ties taga trafiko estas 1.200 mil vojaĝantoj.

M1: Milenia Subtera Trajno (Flava Metroo).

La unua linio – en la ordinara lingvo oni nomas ĝin „Malgranda Subtera Trajno” – estas la unua elektra subtera fervojo de la Eŭropa kontinento. Tiun fervojon oni konstruis por la Tutmonda Ekspozicio en Budapeŝto en la jaro 1896. Mi rimarkas, ke la unua subtera fervojo oni konstruis en Londono en la jaro 1863, sed tiu fervojo ankoraŭ trafikis per vaporlokomotivo. Post Londono la budapeŝtan subteran fervojon oni konstruis kiel „krustofervoj” sub la Avenuo Andrásy. Tiu linio kreis rilaton

inter la urbocentro kaj la Urba Ĝardeno laŭ la stacioj de placo „Vörösmarty” kaj de strato „Mexikói”. La konstruado okazis dum pli ol tri jaroj. La longo de la linio estas 4,4 km-j, kaj la nombroj de la stacioj kaj haltejoj estas 11. En ĉi tiu linio la plej mallonga interstacio estas 190 m-j kaj la plej longa estas 735 m-j. La permeso de la rapido estas 50 km/h. Sur la linio trafikis entute 23 veturiloj, kiujn fabrikis la firmaoj Ganz-Mávag kaj Ganz Elektra Farejo. La veturiloj estas tripartaj kardanartikaj Ganz-veturiloj. Ili havas 600 elektrovoltan kurentoprovizadon per katenario, kaj la dimensioj kaj la formoj estas tute aliaj kiel la metroveturiloj. Tamen ĝi estas la M1 metrolinio de Budapeŝto.



Veturilo sur la M1 metrolinio

M2: Orienta – Okcidenta Metrolinio (Ruĝa Metroo).

Pro la rapide kresko de la trafiko en Budapeŝto en la komenco de la kvindekaj jaroj



La Alstom vagonaro

de la pasinta jarcento, la tiama registaro decidis konstrui subterajn grandrapidajn fervojojn. La planado de tiu metrolinio jam komenciĝis en 1949. Post la pretiĝo de la planoj en 1950 kun granda kapacito komenciĝis la konstruado. Post tri jaroj la registaro haltigis la laboron parte pro politikaj kaŭzoj, parte pro grava monmanko. La konstruado paŭziĝis inter 1954 kaj 1962, dume nur la statkonservo okazis. En la jaro 1963 daŭriĝis la konstruado jam laŭ prigrandigaj planoj. En 1970 finiĝis la unua etapo de la liniokonstruado inter la placo „Deák Ferenc” kaj la finhaltejo „Placo Örs vezér”. En 1972 daŭris la laboro ĝis la alia finhaltejo, la Suda Stacidomo en la kvartalo Buda. Estas interesa, ke la linio transigas sub la rivero Danubo. La longeco de la M2 metrolinio estas 10,3 km-j, kaj la nombroj de la stacioj estas 11. La permeso de la rapido estas 70 km/h. La granda uzopreno de la linio necesigis renovigon, kiu komenciĝis en 2004 kaj finiĝis en 2007. Pere de la renovigo la stacioj ricevis unuecajn fizionomiojn, riparitajn relojn kaj sekurigajn instalaĵojn. Eĉ anstataŭ la maljunaj kaj multfoje difektitaj rusaj Ev kaj EvA vagonaroj la linio ricevis novajn „Alstom” vagonarojn.

M3: Norda – Suda Metrolinio (Blua Metroo).

En la 1970-aj jaroj denove urĝiĝis konstrui metrolinion sur nova traceo. Rapidan planon



Metrolinio estas sur la eksteraĵo

sekvis en 1970 la konstruado de la nova metrolinio inter Ujpest-Centro kaj la fervoja stacio Kőbánya–Kispest. La konstruado finiĝis en 1990. La longo de la linio estas 17,3 km-j kun 20 stacioj resp. haltejoj. La permeso de la rapido estas 80 km/h. Sur la linio oni efektivigis la aŭtomatan trajnestran sistemon, per kies helpo nur unu persono estas bezonata al la trafikado. La stato de la linio en la jaro 2017 bezonis la renovigon. Post longaj pritraktadoj eĉ kvereloj finfine naskiĝis decido pri la renovigo, ties enhavo kaj la financaj rimedoj. En la kadro de tiu renovigo rekonstruiĝas la stacioj, la relvojo, la sekuritaj kaj aerumadaj instalaĵoj, eĉ la

izolado de la tunelo. La renoviga laboro komenciĝis en 2017, kaj finiĝos en 2022. Ĝis nun jam pretiĝis la renovigon en la unua etapo de la linio inter la norda finhaltejo Ujpest - Centro kaj la placo Lehel, kaj en la dua etapo jam komenciĝis la laboro inter la placoj Lehel kaj N agyvárud. La malbonaj statoj de la rusaj vagonaroj oni malfermis konkurson por la renovigo de la trafikantaj vagonaroj. La konkurson gajnis la firmao Metrovagon-

mas. La unuaj vagonoj estis pretaj jam en 2016, kaj ekde 2018 nur tiuj vagonoj trafikis sur tiu ĉi metrolinio. Laŭ la planoj la linio estos plilongigita norde ĝis la urboparto Káposztásmegyer.

M4: Suda kvartalo de Buda – Orienta Stacidomo de Budapeŝto (Verda Metroo).

Jam en 1972 okazis la bezono de la M4 metrolinio, sed nur en 1996 decidis la tiama registaro pri la efektivigo de nova metrolinio. Dum jardekoj okazis planado por multegaj monoj, kaj finfine post longaj intertraktoj naskiĝis la decido. La konstruado de tiu linio komenciĝis en 2006 kun la supraĵaj laboraĵoj, kaj en 2007 kun la borado de la tuneloj. Ankaŭ tiu linio transigas sub la Danubo, kaj kunligas la fervojan stacion Kelenföld kaj la Orientan Stacidomon de Budapeŝto. La longo de la linio estas 7,4 km, kaj ĝi havas 10 staciojn resp. haltejojn. La permeso de la rapido estas 80 km/h. La konstruado finiĝis en 2014. Sur la linio trafikis vagonaroj de la firmao Alstom. Laŭ la planoj de la Trafika Ministerio tiu linio estos plilongigita ĝis la urbeto Budaörs de la stacio Kelenföld. Ĉe la alia fino de la linio estos plilarĝigita al la kvartalo Rákospalota.

Rimarkoj

Ceteraj estigoj de la metrolinioj estas en la perspektivo, kiuj parte aliĝos al la ekzistantaj linioj, kaj per novaj linioj certigus pli bonan trafikeblecon de la loĝantaro en la urborandoj de Budapeŝto.



La metrostacio Placo „Gellért”

Estas grava ebleco por transvagoniĝi el unu al aliaj metrooj.

Tiuj estas en la stacio de la placo Deák: la M1, M2, M3 linioj, en la stacio de la placo Kálvin: la M3 kaj M4 linioj, en la stacio de la Orienta Stacidomo: la M2 M4 linioj.

Alia grava rimarko, ke ĉe la orienta finhaltejo de la M2 metrolinio estis elkonstruitaj de la parktrako por la metrovagonaroj, kaj la bontenada bazo de la metroo.

Laŭ la opinioj de la fakuloj, eksterlandaj turistoj kaj la hungaraj vojaĝantoj estas tio, ke la plej bela stacio troveblas en la M4 metrolinio en la placo „Gellért”. Ĉefe la kovraĵo de la plafono kaj de la kolonoj havas mozaikojn, kiuj donas okulplaĉan efikon. Tion mi prezentas sur bildo.

Mi povas konstati, ke la metrotrafiko en Budapeŝto konstante evoluas, kaj plej bone servas kaj certigas la trafikajn bezonaĵojn. La planoj de la konstruoj de ceteraj metrolinioj grave helpas la plibonigon de la budapeŝta trafiko. Mi esperas, ke anstataŭ diskuto kaj debato kun komuna volo daŭros la evoluigo de la Metroreto en Budapeŝto.

(Fonto:Vikipedio)

István Gulyás

EL FERVOJA MONDO

Aŭstrio: Aŭstra fervojreto ĝis jaro 2030 fariĝu tute elektrizita

La tuta fervojreto de Aŭstraj Federaciaj Fervojoj (ÖBB) en longo 4836 km fariĝu ĝis la jaro 2030 tute elektrizita. Anoncis tion federacia ministro de trafiko Norbert Hofer (FPÖ) en la Parlamento en Vieno. Elektrizado estos financata el buĝeto, kiel estas planata. La ministro samtempe parolis pri preparata pri vatigo kaj ĝia okazado, tamen inter partioj estas diversaj opinioj, kiam ekzemple FPO dume kondukas sindeteneme.

(Laŭ Transportweb, 9.11. 2018)

Ĉeĥio: Servoj por handikapitoj en trajnoj

Problemoj kun transporto de homoj kun malaltigita moviĝa kapablo kaj orientiĝo apartenas por nacia fervoja trafikisto al tiuj prioritataj. Al vojaĝantaj personoj kun malaltigita movebleco tial Ĉeĥaj Fervojoj ofertas multajn priservojn, kiel ekzemple *veb ČD* modifita por personoj kun perturboj da vidkapablo, prizorgon de helpanto por enrajnigo, preferan rezervigon de sidlokoj en trajnoj, multifunkciajn pasaĝervagonojn kun platformo por ĉareloj, basplankajn elektrajn kaj motorajn veturilojn aŭ veturilkompleksojn kun instigvidaj avertiloj en centoj da veturiloj, senbarierajn necesejojn aŭ unikan rezervadsistemon destinitan al ĉaruloj rekte sur *vebpaĝo ČD*. Pli ol 75% el ĉirkaŭ 7200 ĉiutage trafikantaj trajnoj de Ĉeĥaj Fervojoj sukcesas nun komforte transporti handikapitajn personojn. La nacia trafikisto kun evoluo de ĉi tiuj servoj preparas ankaŭ enkadre de ofertoj en publikaj konkursoj por prizorgi trafikon en regionoj en la jaro 2019.

(Laŭ *ČD pro vás* 1.2019)

Germanio: Vartransporto sur DB Netz kreskis

Laŭ indikoj de Federacia Statistika Ofico Destatis en la jaro 2017 sur reto DB Netz estis transportitaj 401 milionoj da vartunoj, kio prezentas interjaran plikreskon + 0,5%. Transporta povumo atingis 129,4 miliardojn da tunokilometroj, per kio ĝi superis kvanton de la jaro 2016 pri 0,8%. La meznivela transporta distanco tiel plikreskis al 323 km. La novaj kompletaj indikoj de Destatis jam entenas ĉiujn vartrafikistojn sur reto de publikaj linioj, dum pli frue anocataj portempaj indikoj entenis nur grandajn trafikistojn kun pli vasta anonca devo sur monata bazo. Simpligitan anoncan devon sur jara bazo havas trafikistoj, ĉe kiuj entuta kvanto de vartrafiko ne superas 200 milionojn da tunokilometroj kaj ne superas 200 mil tunojn en jaro.

(Laŭ portalo Eurailpress.de)

Italio: Unua altrapida vartrafika linio en la mondo

Ekde 2018 estas ekspluatata la unua vartrafika linio en la mondo. Temas pri nokta trajnkunligo, kiam en 3 horoj kaj 30 minutoj estas transportata varo inter terminalo Mercitalia en Maddaloni – Marciianise (Caserta) kaj vartrafika centro en Bologna. La trajnkunligo estas ekspluatata ekde lundo ĝis vendredo. Por trafikado estas uzata altrapida trajnunuo ETR 500 kun 12 veturiloj, kio egalas al kapacito de 18 ŝanĝeblaj duonremorkoj. La vartrajno dum nokto sukcesas plenumi ambaŭ direktoveturojn. Ekspluatanto de la trajno estas Mecitalia Fast, kiu estas filia kompanio de FS, kaj kiu havas al dispono la plej modernajn lokomotivojn kaj vagonojn. Mercitalia planas plivastigon de ĉi tiuj altrapidaj trajnkunligoj por la tuta Italio

(Laŭ Transportweb 9.11.2018)

Aŭstralio: Unua tute aŭtomata vartrajno

En maldense homloĝata regiono Pilbara, en okcidenta Aŭstralio, en oktobro 2017 okazis la unua kontinue aŭtomata trajngvidado de vartrajno sur kontinento sen lokomotivestro. La vartrajno trafikis sur fervoja linio 100 km longa el fervoja stacio Wornbat Junction al stacio Paraburdoo kaj estis kontrolita de la trakregejo centra porlinia en Perth. La fervojlinio apartenas al mineja kompanio Rio Tinto, kiu priservas fervojan reton Hammersley and Robe Railway kun entuta longo 1700 km, kiu finas en havenoj Dampier kaj Port Walcott. La provveturo de la aŭtomate trajngvidata vartrajno estis komenco de preparoj, kaj ĝis fino de la jaro 2018 estis enkondukita tute aŭtomatigita trafikado de vartrajnoj sur la linio. Celo de la kompanio estas fariĝi unua en la mondo kun tute aŭtomata trajngvidado de vartrajnoj. Teleregadan sistemon por direktado de vartrafiko liveris la kompanio Ansaldo STS.

Eŭropa Unio: Gitaraj kordoj malaltigu bruon de trajnoj

Kvankam gitaraj kordoj kaj reltrafiko unuavide havas nenion komunan, fakte ili inspiris konatan konzernon Semperit al uzo de ilia kvalito kiel speciala plasta intermetaĵo inter ŝpaloj kaj reloj kun celo redukti bruon de traveturantaj trajnoj. *“Internacia konzerno por produktado de plastaj artefaritaj produktoj kun sidejo en Vieno inspiris sin per kvalito de kordoj kaj evoluigis intermetaĵon, kiu optimumigas ŝpalojn, ke ili ne perdu originajn kvalitojn, kaj tamen malaltigu bruon”*, klarigis Reza Beglari, ĉefo de renovigoj Semperit. Uzita materialo pruvis, ke tiu ĉi novaĵo retenas ne nur varmon kaj malvarmon, sed ankaŭ bruon, ĝi do estas uzebla ankaŭ en kontraŭbruaĵoj vandoj laŭlonge de la fervojlinioj. *“Unu el la plej gravaj alvokoj dum evoluo estis ŝarĝtestadoj, ĉar intermetaĵo devas elteni dek ĝis dudek jarojn, kaj do ankaŭ ŝarĝon 400 milionojn da tunoj”*, indikis krom alia Beglari. Longa daŭro de uzebleco estas laŭ li principa, ĉar interŝanĝo estas tre renovigokosta. *“Testadaj fazoj por malpli bruaĵoj devas okazadi en realaj kondiĉoj”*, li aldonis. Kvankam Semperit sur sia bieno havas testadan provlinion, por reala ekzamenprovado estis bezonata transiro al kurante uzata trafiklinio. Pli ol du jarojn mezurado de bruoj estis ekzamenata sur itinero 500 metrojn longa. Momente la nova intermetaĵo inter ŝpaloj kaj reloj estas testada sur linioj de belgaj fervojoj. Celo estas ekfunkciigi de la novaĵo ankaŭ sur aŭstra kaj germana merkatoj. Problemo tamen estas momentaj ekonomiaj malfaciloj de la konzerno Semperit.

Aŭstrio – Italio: Brennera tunelo – ŝanĝo por fervojo

Laŭ plano okazas konstrulaboroj en 55 km longa Brennera tunelo, kiu ĝis la jaro 2027 kunligos Italion kaj Aŭstrion kaj fariĝos tiel la plej longa subtera fervoja kunligo en la mondo. En Alpoj borata tunelo kunligos italan urbon Fortezza kun aŭstra Innsbruck kaj reduktos la kunligon al nuraj 25 minutoj ĉe ŝparo de plenaj 55 minutoj. Entuta buĝeto por konstruo de la tunelo atingas 4,4 miliardojn da Eŭroj, dum kio Italio devos elspezi pliajn 1,5 miliardojn por modernigi fervojan reton tiel, ke ĝi ebligu trafikadon de trajnoj 750 metrojn longaj kaj pezaj 1600 tunojn. Laŭ iniciatintoj de la projekto la Brennera tunelo helpas ĉe transiro al alia speco de trafiko. Provincoj Trento kaj Bolzano jam anoncis instigan planon por transiro de varoj el ŝoseo al fervojo.

Laŭ diversaj fontoj preparis: **Jindřich Tomášek**

RENOVIĜIS LA TISZA-PONTO ĈE LA URBETO KISKÖRE

Tiu ponto konstruiĝis en la jaro 1906 sur la fervojlinio Kál -Kápolna – Kisújszállás. Tiu ponto certigas la trafikon super la rivero Tisza por la fervojo kaj la publikvojo. La stato de la unika publikvoja kaj fervoja komuna ponto de Hungario grave malboniĝis, pro tio ĝi bezonis kompletan rekonstruadon. Kaj la fervoja kaj la publikvoja trafikoj estas



nemalhaveblaj por la loĝantoj de tiu teritorio, pro tio la rekonstruada laboro ne permesis prokraston. Jam inter la jaroj 1956 kaj 1958 oni faris renovigan laboron sur ĉi tiu ponto, sed la grava evoluo de la publikvoja eĉ ankaŭ la fervoja trafikoj necesigis la novan renovigon. La laboron plenumis kunlabore la Hungaraj Ŝtatformoj (MÁV) kun la Hungara Publikvoja Nepro-

fjtcela Organizaĵo.

La laboro komenciĝis la 16 -an de junio 2018 kaj finiĝis la 15 -an de majo 2019. La fervojan kaj la publikvojan trafikojn oni devis limigi, eĉ dum la rekonstruada laboro tion plurfoje paŭzigi. Post la pretiĝo de la laboro la trafiko senprobleme povis okazigi, sed kelkaj malgrandaj postlaboroj efektiviĝis ĝis la fino de 2019.

Okaze de la planado de la rekonstruado, la planistoj konstatis, ke la portanta trabo kaj tiuj de trakbazo havas diversajn aĝojn. Okaze de la antaŭa renoviga laboro de la ponto en la jaro 1958 oni metis novan ŝtalan trabon nur en la mezan pontospanon. Al aliaj du spanoj oni utiligis pli malnovajn strukturojn, tiel ankoraŭ estis troveblaj metalaj traboj el la jaro 1906.



La ponto post la rekonstruado

En la kadro de la rekonstruado okazis interŝanĝo de la strukturaj elementoj, renovigo de la trako, prikonstruo kaj riparo de la dilatkompensiloj, restarigo de la korodprotektado kaj renovigo de la publikvoja kovraĵo kaj pavimo. Ankaŭ renoviĝis ĉiuj inundeblaj strukturoj kaj iomete longe la ŝoseo. La maksimuma rapido sur la ponto nun jam estas 40 km/h. La kostoj de la rekonstruado estis 950 milionoj da Forintoj.

István Gulyás

La 86-a Itala Kongreso de Esperanto en Triesto 24.8. - 31.8. 2019



Saluton el Italio

Ĉi-jare la itala urbo Triesto gastigis la italan kongreson en luksa hotelo Savoia Excelsior Palace. Ĉe la enirejo amba ŭflanke bonvenigis nin speciala standardo kun portreto de L. Zamenhof realigita de Mirko Nikodimovich. Al la aranĝo aliĝis 258 geesperantistoj el 28 landoj de kvar kontinentoj. Jaŭde, antaŭ la kongreso, okazis gazetara konferenco kaj vendrede estis inaŭgurita en Po ŝta kaj Telegrafa Muzeo Mezeŭropa ekspozicio "Trieste kaj Esperanto", kiun zorgeme pretigis Elda Doerfler. Pri la kongreso interesiĝis la ŝtata televido kaj plurfoje filmis nin dum la evento. Ankaŭ en lokaj gazetoj aperis artikoloj. Dum la interkona vespero estis prezentita la programo de la kongresa semajno kaj allogaj bildoj pri la urbo kaj ĝia ĉirkaŭaĵo. Poste kelkaj ĉeestantoj prezentis sin. Dimanĉe, dum la solena inaŭguro, salutis personoj el diversaj asocioj. Estis legata mesaĝo de la nova UEA-prezidanto Duncan

Charters. La litova komisionano de EU Vytenis Povilas Andriukaitis intervenis surekrane parolante pri Esperanto kaj lingva justeco en E ŭropo. Ĉe la fino li deziris sukceson al la kongreso.

La kongresa temo estis: Multkulturismo kaj plurlingvismo hodia ŭ. En la programo estis inkluzivita seminario "Leonardo" pro la 500-jara mortodatreveno de Leonardo da Vinci, la fama itala pentristo malpli konata kiel inventisto, arkitekto, muzikisto kaj sciencisto. Honore al li estis dediĉitaj pluraj programeroj. Al la "EEU-seminario" kontribuis per interesaj prelegoj la jenaj prelegantoj: Seán Ó Riain, Zlatko Tišljar, Jozefo Reinwart, Michele Gazzola.

Ne malpli interesaj estis aliaj prelegoj pri "Esperanto-muzeo en Vieno", kiun prezentis ĝia direktoro Bernhard Tuidler. Pri "La plej gravaj historiaj eventoj kaj iliaj lingvoj" kaj pri "Hungario kaj problemoj pri internacia komunikado" parolis Gábor Márkus. Pri "Etna kaj lingva diverseco en Ameriko: defioj por edukado" informis Maritza Gutiérrez González el Kubo. En alia okazo ŝi parolis pri "Havano 500-jara aŭ la defioj de multkultura urbo". Interesan manieron prezenti "Kulturajn diferencojn en E ŭropo kaj Azio" montris per bildoj Nan Matthias Wang, ĉindevena germanino. Pri "Dagestano - lando de montoj, montoj da lingvoj" parolis Abdurahman Junusov el tiu lando. Ĉe la fino de la prezento du ĉarmulinoj, folklore vestitaj, prezentis dagestanan dancon. "Renkontiĝo kun la revuo Esperanto" prezentis ties redaktoroj Anna Striganova kaj Dmitrij Ŝevĉenko. "Plurlingvismo kaj la rolo de poliglotoj en ĝi", "Ĉu ni pretas je grandaj ŝanĝoj?" kaj "Novaĵoj de la E@I-kuirejo" prezentis la slovakoj Peter Baláž. "La nova retejo uea.facila.org" prezentis Anna Löwenstein kaj pri "Unesko-kuriero en Esperanto" parolis Michela Lipari.



La ĉefplaco de Triesto

En la salono, kie funkciis la libroservo okazis prezentado de diversaj libroj. Por filatelistoj estis eldonitaj prikongresaj bildkartoj kaj porokaza filatela kongresstampo. Okazis du



Belega urboparto en Triesto

Esperanto-kursoj gvidataj de Anna L. Öwenstein (komencantoj) kaj Dalia Pileickiene (progresantoj). Eblis sperti kaj ekzerci Ĉi-gongon subĉiele. Ankaŭ junuloj havis sian programon kaj multe amuziĝis ne nur dancante. Ĉeestantojn interesis "Lego-robotiko" - konstruado de robotaj modeloj instruata de Peter Grbec.

Dum ĉi-kongreso abundis duontagaj kaj tuttagaj ekskursoj. Tutsemajne dum la duontagaj ekskursoj eblis ekkoni la urbon kaj viziti la padon Rilke, kastelon Duino, fontojn de

rivero Timavo, grotojn San Canziano, parkon kaj kastelon Miramare, historiajn kafejojn, diversajn preĝejojn. La tuttagaj ekskursoj vizitigis iom pli forajn lokojn kaj ties interesajn: katedralojn, palacojn, preĝejojn, bazilikojn, muzeojn, mozaikojn, kastelon, sinagogon, kaj aliajn mirindaĵojn kaj historiajn objektojn. Marde okazis vizito al la urboj Gemona kaj Venzone. Merkrede oni povis elekti inter du ekskursoj. Unu el ili vizitigis al la partoprenantoj la urbon Gorizia situantan ĉe la slovena limo kaj la alia direktiĝis al romiaj temploj en la urbo Aquileia. Ĵaŭde la ekskursantoj ekkonis la Longobardan epokon en la urbo Cividale del Friuli. Sabate oni sekvis spurojn de sanktejoj en urbo Grado kaj en la insulo Barbana.



La kastelo Miramare

Vespere ni ĝuis programerojn de italaj artistoj. La duopo Evocaré (muzikkomponisto kaj deklamanto) prezentis: "Mi revenas por rakonti - Vivo kaj morto de Maska". Lunde kantis por ni la jam konata itala kantistino Grazia Barboni. Ĉe la triesta kastelo Sankta Justo ni spektis plej parte en la itala lingvo monologan prezenton de Mario Migliucci pri "Doktoro Esperanto". Ĝi estis dediĉita precipe al la itala publiko. Sekvis romantika vespero kun instrumenta muzikgrupo Lumen



La haveno de jaĥtoj

Harmonicum en la kongresejo. Vendredan adiaŭan vesperon la muzikgrupo Arĉkvarieto prezentis "Muziko por revii" dediĉitan al vienaj kaj mezeŭropaj muzikaĵoj.

Post la prezento de la venontjara itala kongreso, okazonta en la urbo Assisi (Asizo) de la 22-a ĝis la 29-a de aŭgusto, oni resumis la kongresajn laborojn. Intervenis ankaŭ skabenino pri junulara politiko bondezirante la organizantojn pro la efika Esperanto-aktivado en Triesto. La prezidantino de la Itala Esperanto-Federacio Michela Lipari dankis al la ĉefaj organizantoj de la kongreso (Edvige

Ackerman kaj Elda Doerfler) kaj al iliaj kunhelpantoj pro la sukcesa kongreso. Ĉiuj ricevis donace libron. Ankaŭ Michela ricevis libron de la triestanoj. Ni ĝuis tre abundan kaj enhavriĉan programon.

Liba Gabalda

PLUAJ GRAVAJ TAGOJ

En la 1/2019 HFM mi konigis pri kelkaj specialaj tagoj, kiuj oni rememoras kaj solenas. En la 4/2019 HFM mi skribis pri la internacia aktiveco de la esperantistoj, kaj mi pensas, ke estas aktuala prezenti la ceterajn „gravajn Tagojn”, en kies kadro ankaŭ la esperantistoj agadas kaj ĉiujare primemoras.

Internacia Virina Tago.

La 8-an de marto estas la Internacia Virina Tago. Universala Esperanto-Asocio (UEA) konstatis ke Esperanto unike helpas al la virinoj interkomunikiĝi trans la bariloj de distanco kaj lingvo, interŝanĝi vidpunktojn kaj ideojn, kaj organizi sin por agado favor e al virinaj rajtoj. Tamen estas konstatebla, ke la virina edukado postrestas la viran. Tro multaj knabinoj frue forlasas la lernejon, antaŭ ol ili povas evoluigi la proprajn lertojn aŭ pretigi sin por karieroj. UEA rekonas kaj honoras la gvidan rolon de virinoj en movadoj por lingva kaj kultura revivigo, kaj por ŝirmi la endoman sferon kontraŭ subpremo kaj diskriminacio. UEA esprimas la solidarecon kun movadoj por forigi diskriminacion kontraŭ virinoj kaj knabinoj, kaj krei daŭripovan estontecon, kiam ĉiuj homoj traktiĝas kun egala atento kaj respekto sendepende de lingvo, kulturo, edukado kaj aliaj formoj de diverseco. Mi proponas, ke okaze de la virina tago ni viroj transdonu florbukedon al la virinoj, kaj estimu ilian penadon, amon, helpopreton.

Internacia Tago de Familioj.

La 15-an de majo la Unuiĝintaj Nacioj (UN) festas tiun tagon. UN rekonas, ke la familio estas la baza unuo de socio. Pere de la familio infanoj komencas sian edukon, lernas uzi lingvon, kaj lernas ankaŭ interparoli kaj interagi kun aliaj personoj. Multaj homoj substrekas la gravecon de familioj. Kiam Zamenhof kreis Esperanton, li konceptis la lingvon kiel ligo kaj komunikilon, kiu igu ĉiujn homojn en la mondo anoj de unu tutmonda familio. Ho diaŭ multaj familioj estas dividitaj de milito, de naturaj katastrofoj, de malsato. Familianoj estas dismetitaj kontraŭvole tra la mondo. UEA solidariĝas kun UN en ties subteno de la kondiĉoj en kiuj tiaj dividoj estu superitaj kaj en kiuj dividitaj familioj povu reunuiĝi en paco, prospero kaj komprenemo.

Internacia Tago de la Indiĝenaj Popoloj de la Mondo.

Tiu tago okazas 9-an de aŭgusto. Inter la fundamentaj celoj estas la konservado kaj protektado de lingva diverseco. Precipe estas grava temo okaze de la Internacia Jaro de Indiĝenaj Lingvoj. La graveco de lingva egaleco kaj la rekono de la homaj rajtoj ligitaj al tia egaleco. UEA agadas en tiu ĉi Internacia Jaro, kaj alvokis ĉiujn landojn flegi diversecon de kulturoj kaj lingvoj. UEA laŭdas la agadon de UN kaj Unesko sur tiu tereno, kaj promesas sian subtenon kaj kunlaboron.

Internacia Tago de Paco.

La 21-an de septembro okazas la Internacia Tago de Paco. En la 1/2019 HFM mi jam konigis tiun tagon, sed laŭ la decido de UN tiu tago estu dediĉita al aliaj temoj atente al la plifortigo de la idealoj de paco ene de ĉiuj nacioj kaj popoloj. En la jaro 2019 la grava temo estis la „Agado pri Klimato”. La temo atentigas pri la graveco kontraŭstari klimatsanĝiĝon por protekti kaj disvastigi pacon tra la mondo. Klimatsanĝiĝo pligrandigas minacojn kontraŭ internaciaj paco kaj sekureco. Naturaj katastrofoj disvastigas militajn konfliktojn. La negativaj homaj agoj, la ekstremado de la flaŭro kaj ĉefe la arbaroj, la malpurigo de la riveroj, lagoj eĉ la maroj ktp kaŭzas nereturneblajn procezojn. Tiuj negativaj agoj plimultigas la negativajn efikojn, kaj la publika sano daŭre malboniĝas.

Kreskantaj streĉitecoj pri naturaj rimedoj kaj pro amasa moviĝo de homoj evidentas ĉiulande en ĉiu kontinento. Paco estas atingebla nur se okazos konkreta agado por kontraŭbatali klimatsanĝiĝon.

Monda Turisma Tago.

Tiu tago okazas la 27-an de septembro, kiu estas okazo por observi la signifon de turismo kiel rimedo por renkontiĝi homojn trans regionaj kaj landaj limoj, kaj kultivi en ili spiriton de reciproka respekto kaj kompreno. La Internacia Lingvo Esperanto, kiu estis kreita por ebligi komunikadon inter homoj, kies lingvoj estas diversaj, kaj sekve krei respekton kaj interkompreniĝon, perfekte respegulas la celojn de la Monda Turisma Tago. En la nuna mondo, kie klimatsanĝiĝo kaj malmultiĝo de naturaj rimedoj estas afero de urĝa internacia atento, persona kontakto inter homoj el diversaj kulturoj kaj lingvoj, tamen restas grava por reciproka kompreniĝo kaj kultivado de paco. UEA rekonis la gravecon de la daŭripova turismo por la tutmonda Esperanto-lingvokomunumo. UEA kaj la tuta Esperanto-movado renovigante sian volon en kunlaboro kun UN kaj ties Monda Turisma Organizaĵo, kaj daŭre labori por aktive engaĝi, eduki kaj inspiri homojn en ĉiuj landoj al pli inkluziva turisma kulturo.

Internacia Tago de pli aĝaj personoj.

Tiu tago okazas la 1-an de oktobro. Kaj la UN kaj la Unesko proponis tiun tagon, ja la maljunuloj certigis al la sekva posteuloj la eblecojn de la evoluado. UEA ankaŭ proponas, ke ni estimu la maljunulajn esperantistojn, ĉar sen ili la Esperanto -movado ne estus povinta estiĝi. Ankoraŭ nuntempe la maljunaj esperantistoj estas la plej entuziasmaj, eminentaj kaj helpopretaj movadanoj. Memoru kaj sentu al ili kun granda respekto kaj estimo.

Tago de la Unuiĝintaj Nacioj.

La 24-an de oktobro okazas la Tago de la Unuiĝintaj Nacioj. La sekva jaro 2020 alportos la 75-an datrevenon de UN. Tial por la 105-a Universala Kongreso de Esperanto en Montrealo okazos prelegserio pri la temo kun la titolo: „Dialogo kaj interkompreniĝo en ŝanĝiganta mondo”. UEA celas prezenti al la internacia publiko la multflankan engaĝigon de la Esperanto-movado kun la streboj al pli paca, justa kaj daŭripova mondo.

Universala Tago de la Infano.

La 28-a de novembro okazis tiu tago. Antaŭ sesdek jaroj la Ĝenerala Asembleo de UN akceptis la Deklaracion de la Rajtoj de la Infano. Je la sama tago tridek jarojn poste, en 1989, la Ĝenerala Asembleo akceptis la Konvencion pri la Rajtoj de la Infano. Ĝi celis antaŭenigi internacian solidarecon, konsciiĝon inter infanoj tutmonde kaj plifortigon de la bonfarto de infanoj. UN starigis UNICEF, kiel fonduson de UN por helpi infanojn pro la dua mondmilito. Poste ĝia mandato plivastiĝis kaj fariĝis konstanta branĉo de UN sub la ĝenerala egido de la Ekonomia kaj Socia Konsilio. La esperantistoj, kiuj ligas homojn trans naciaj kaj generaciaj limoj, povas aparte atentigi pri la situacio de infanoj tra la mondo per interveno ĉe la kompetentuloj.

Zamenhof Tago.

Por ni esperantistoj estas unu el la plej gravaj tagoj ĉiujare la naskiĝtago de Lazaro Ludoviko Zamenhof, kiu kreis la lingvon Esperanto. Li naskiĝis la 15-an de decembro 1859 en pola urbo Bialystok. La tuta esperantistaro solenas tiun tagon per kulturaj programoj kaj rememoroj. Estas granda honoro, ke la 100-an mortodatrevenon de Zamenhof en la jaro 2017 okazis solenaĵo sub la aŭspicio de Unesko, kiu estas Organizaĵo de la Unuiĝintaj Nacioj por edukado, scienco kaj kulturo.

István Gulyás

FERENC PFAFF „PATRO” DE LA STACIDOMOJ



Reliefo de Ferenc Pfaff en Miskolc

la universitato. En sia 36 jara aĝo li alvenis al la Hungaraj Ŝtatejoj (MÁV) kiel arĥitekta inĝeniero. Post kelkaj jaroj oni nomumis lin fakestro por la altkonstrua divizio de MÁV, kaj li iĝis ĉefarĥitekto de MÁV eĉ al la Komerca Ministerio. Li laboris ĉe MÁV dum pli ol 20 jaroj, kaj dume li planis 20 grandajn kaj nenombreblajn pli malgrandajn konstruaĵojn, eĉ ceterajn fervojajn objektojn. Li proponis estigi fervojajn loĝkvartalojn por akiri eĉ gardi la kvalifikitajn kaj laboremajn fervojajn laboristojn.

Li kaj liaj kunlaborantoj planis la rekonstruadon de la malmoderna „Tiszai stacidomo” de urbo Miskolc, kaj de la stacidomo de urbo Győr, kiu detruigis dum la dua mondmilito. Li

planis kaj konstruigis ankorau multnombrajn stacidomojn ne nur en la nuna teritorio de Hungario, sed en iama teritorio de Grand-hungario. Mi mencias kelkajn el ili: Cegléd, Celldömölk, Csap (nun estas Ĉop), Debrecen, Fiume (nun estas Rijeka), Kaposvár, Kassa (nun estas Kosice), Kolozsvár (nun estas Cluj), Miskolc-Gömöri, Nyíregyháza, Pécs, Pozsony (nun estas Bratislava), Szeged, Szolnok, Zágráb (nun estas Zagreb)

ktp. Li kaj la kunlaborantoj ne nur planis la stacidomojn kaj aliajn objektojn, sed dum

la konstrua laboro ili en la loko de la okazaĵo kontrolis la laboron. Unu el la plej fama konstruaĵo, kiun li planis kaj konstruigis en la Urba Ĝardeno de Budapeŝto estas la iama „Arthalo” por la 1886-a milenio de la Hungara Ŝtato. Tiu konstruaĵo estis la trafika halo de la milenia ekspozicio, kaj poste ĝi estis ĝis nun la Trafika Muzeo.



La stacidomo de Miskolc-Tiszai

La historio de la hungara fervojo havas malmultajn tiujn homojn, al kiuj tiel multaj eventoj incitetas kiel Ferenc Pfaff. Pro tio ni rememoras pri li kun granda honoro pere de ĉi tiu artikolo de nia faka revuo HFM.

Li naskiĝis en 1851 en urbo Mohács. Post la abiturienta ekzameno li daŭrigas la lernadon en la Teknika Universitato de la ĉefurbo Budapeŝto. Tie li iĝis la disĉiplo de la mondfama profesoro Imre Steindl. Post la ricevo de la inĝeniera

diplomo en 1880 li estis asistanto de la profesoro kaj poste privata profesoro en

Liaj konstruaĵoj surportas la renesancan eklektikon, kaj tiuj konstruaĵoj tute konvenis al la tiamaj pretendoj. Ili spegulis riĉecon, fortecon kaj dinamikon. Ili montras al la pasaĝeroj la impreson pri la urbo, ĉefe la fronto de la konstruaĵoj. Ankaŭ estas ligita al lia nomo la plano de la laŭtipaj konstruaĵoj, kiuj ĉefe konstruiĝis apud la fervojlinioj, kaj donis unuecan fizionomion al multaj fervojlinioj, ĉefe al la duaran gaj linioj.



La stacidomo Pécs

La maljusteco de la sorto estas, ke Ferenc Pfaff en sia vivo ne ricevis ĝustan honoron, kaj post lia morto – kiu okazis en sia 63 jaro, en 1913 – oni rapide forgesis lin. Lian grandecon, gravecon, signifon kaj „arton” oni komencis rekoni nur en la 1990-aj jaroj.

En pluraj stacidomoj oni surmetis memortabulon, eĉ en urbo Miskolc oni nomumis straton pri li.

István Gulyás

IMRE DOMOKOS (1930 – 2019)



Kun granda kordoloro ni ricevis la ĉagrenan sciigon, ke la 14 -an de julio 2019 post grava malsano mortis Imre Domokos. Li naskiĝis la 19-an de majo 1930 en Budapeŝto. Post lia abiturienta ekzameno li komencis labori ĉe la Hungaraj Ŝtatejoj, kie li havis eblecon daŭrigi la lernadon. Li akiris la kvalifikon ĉe la Oficireduka Instituto de MÁV, kaj ĉe aliaj mezgradaj institutoj eĉ ĉeflernejoj. Fine li iĝis estro de librotenistoj, sistemorganizanto, revizoro kaj fincestro en la Budapeŝta Direkcio de MÁV. Post 41 jara laborrilato kun MÁV li kiel ĉefkonsilanto iĝis pensiulo.

Dum la pensiaj jaroj li aktive agadis sur la tereno de kulturo. Ekz. li estis la fondinto kaj estrarano de la Asocio „Regionoj, epokoj, muzeoj”, kaj estis membro de la artrondoj de Pécs kaj Budapeŝto. Li estis ankaŭ poeto, kaj lia metapoemo estis: „La poemo estas gefrato de la muziko”. Li verkis multajn poemojn, el kiuj pli ol 60 aperis en revuoj, antologioj kaj aliaj eldonaĵoj. Li estis konata arttradukisto, kaj ĝis nun aperis pli poemaro en lia traduko. Pro tiuj aktivecoj li ricevis multajn distingojn, diplomojn, artajn premiojn kaj memormedalojn.

Li estis entuziasma fervojista esperantisto. Li akiris superan ekzamenon en lingvo Esperanto. Pro tio li partoprenis kelkajn Universalajn kaj IFEF kongresojn, eĉ li entreprenis taskojn en la antaŭpreparoj de la kongresoj, kaj dum la kongresaj semajnoj li agadis kiel revizoro, ĉiĉerono kaj financa estro. Li multfoje partoprenis en la ĝeneralaj kunsidoj de nia asocio, kiel deputito de la Budapeŝta Direkcio. Li multfoje skribis artikolojn kaj poemojn en nia faka revuo HFM.

En la nomo de la fervojista esperantistaro ni kondolencis al la familianoj. La entombiga ceremonio okazis la 14-an de aŭgusto en la preĝejo Sankta Gerardo.

Kara Imre ripozu en paco!

HFEA

MEMORFESTO EN NYÍREGYHÁZA



Antaŭ nelonge mi ricevis artikolon el urbo Nyíregyháza pri la rememoro de la 160-jara naskiĝtago de Lazaro Ludoviko Zamenhof. Tiun artikolon skribis Györgyi Koltai Asztalosné, kiu estas vicprezidantino de la „Verda Stelo” Esperanto - Societo en Nyíregyháza. La artikolo kun bildo pri la partoprenantoj aperis en la loka gazeto „Kelet-Magyarország”. La artikolo ricevis la titolon: „Voko alvenis el Vjetnamio”. La teksto de la artikolo estas la suba:

„La Esperanto-parolantaj homoj en la tuta mondo, ankaŭ en nia lando, eĉ departemento rememoris en la proksima pasinteco pri la 160-jara naskiĝtago de Zamenhof, kiu tago (15-a de decembro) estas samtempe la festo de la Esperanto-literaturo kaj libro. La Hungaria Esperanto-Asocio organizis en Budapeŝto centran solenaĵon, krom tio

en la Fervojista Kulturdomo funkcianta „Verda Stelo” Societo okazigis lokan programon en Nyíregyháza.

Post la taksado de jaro fare de la prezidanto Miklós Zuberecz, Doktoro József Halász – alveninte el urbo Miskolc – raportis pri la agado de la Hungara Fervojista Esperanto-Asocio. Poste ni rememoris pri nia membro János Csujna, kiu mortis en 2019. La someran landan amikan renkontiĝon en urbo Tiszafüred organizis Julianna Vas -Szegedi,

kiu pere de Interneto salutis la partoprenantojn el Vjetnamio. Alparolis kelkaj niaj membroj, kiuj akiris sukcesojn en la proksima pasinteco, pri kiuj pli frue oni prezentis ilin en la loka gazeto „Kelet Magyarországon”: Marika Akliné el la vilaĝo Levelek deklamis poemon, per kiu ŝi akiris venkon; László Végső, kiu estas sportisto, fieris pro la rezultoj de la konkursoj de siaj lernantoj. La partoprenantoj rigardis filmon de Győző Gaál pri lia svisa vojaĝo, kaj poste ludfilmon je la titolo „Sekreta vilaĝo”, kiu pretiĝis per kunlaboro de la svisaj esperantistoj. Györgyi Koltai Asztalosné pri-traktis la romanon de István Nemere kun la titolo „Jesa”, kiun eldonis nia societo antaŭ unu jaro, kaj tiu romano atingis dise en la mondo. La verkisto momente verkas krimromanon en hungara-Esperanto lingvoj. Fine la partoprenantoj revivigis la somerajn travivaĵojn pere de fotoj.”

En la jaro 2016 mi partoprenis en la Zamenhof-festo en Nyíregyháza, kaj mi vere ĝuis la programon, la etoson kaj la gajecon. Mi ege bedaŭras, ke mi ne povis partopreni en la nuna memorfesto, sed mi esperas, ke en la kuranta jaro mi havos eblecon por partopreni kaj kune festi kun miaj geamikoj en Nyíregyháza.



La tombo de Zamenhof

István Gulyás

VOJAĜU PER TRAJNO!

En la historio de la fervojo ĉiam havis grandan signifon ekde ĝia estiĝo. Trajnvojaĝado estis ĉiam pli komforta, trarigardebla, senzorga, sekura kaj amuza. Nuntempe la fervojo en la konfrontiĝo kun la konkuro estas ege forta. Temas pri la ŝosea trafiko, sed pri tio la kulpo estas la malmultaj investadoj en la fervojajn infrastrukturojn. La regantoj ne komprenas la speciojn de la fervojo. Tiu ĉi vidmaniero estas ankaŭ en Kroatio. Pro tio estas neceso por klopodi en la plibonigo de la tuta strukturo de la kroataj fervojoj. La jaro 2019 havis apartan signifon por la periodo post la jaro 2020, kiam la Eŭropa Unio planas financi multajn ekonomiajn temojn en Kroatio, inter aliaj la fervojon. Tiu plano ĝojigas min, ĉar la fervojo havas grandan funkcion en la medioprotektado. Pri tiu grava temo parolis dr-ino Rafaelo Uruena dum la 17-a Internacia Esperanto-Semajno en 2009. Ŝi



La stacidomo Zagreb

klarigis, ke la nuna ekologiismo kaŭzis malekvilibron en la landaj ekonomioj kaj vivoj, kaj akcelas la naturajn katastrofojn. La fervoja trafiko favore servas la medioprotektadon. Se ni esploras la situacion de la malpurigado, ni povas konstati, ke pli ol 90%-oj de la malpurigado kaj malfavoraj influoj devenas de la ŝosea trafiko. Pro tio ni rajtas deklari, ke la trajntrafiko estas pli sendanĝera, pli pura kaj malpli kosta ol la ŝosea trafiko.

La medioprotektado estas aparte grava en la evolua strategio en la plimulto de la landoj. Pro tio la Eŭropa

Unio planas pliajn kostojn certigi al la trafiko, ĉefe al tiuj trafikbranĉoj, kiuj havas pozitivan influon por la naturmedio. Estas klare, ke la financajn apogojn oni devos direkti al la evoluo de la fervojo. La „sana” fervojo aldonas por la medio pliajn eblecojn, kiuj malŝarĝus la ŝoseotrafikon en la estonto.

En Kroatio per politika decido la kroata fervojo baldaŭ komencos konstrui malaltan relvojon ĝis la haveno Rijeka por plifortigi ĝian prosperon. Oni konstatis, ke en Kroatio vere devas evoluigi ĉiujn terenojn de la lando, ĉar Kroatio estas malevoluinta lando kompare kun la riĉaj landoj de la Eŭropa Unio. La unuajn paŝojn jam faris la estraro de la lando. Tion mi spertis propraokule, ĉar mi ofte vojaĝas per trajno diversdirekte de nia ĉefurbo Zagrebo.

Mi havas fruktoĝardenon, kaj ĉijare mi ne estas kontenta pri la rikolto de la fruktoj, ĉar pro la klimatsanĝoj mia amatora produktado ĉiujare malpliĝas. Kun mia edzino ni klopodas vivi en harmonio kun la naturo, kaj mi rekomendas al ĉiuj, ankaŭ al niaj infanoj kaj genepoj zorgi pri nia „patrino” Tero. Vojaĝu per trajno, per urbaj trafikiloj, ĉefe per tramoj. Eble ni povus malpliigi, eĉ haltigi la klimatsanĝojn, kaj plibonigi nian futuran vivon.

Marijan Benc

FAVORATAJ ARBARAJ FERVOJOJ



Arbara fervojo en Hungario

Oni nomumas tiun „fervojeton” „mallarĝtraka fervojo”, aŭ „provinca fervojo”, aŭ „malgranda fervojo”, eĉ nur simple „arbara fervojo”, sed ĉiu nomdono estas reala, kaj bone montras la enhavon kaj la rolon en la fervoja trafiko. En ĉi tiu artikolo mi uzas la esprimon: „arbara fervojo”. En Hungario momente troveblas 21 publiktrafikaj arbaraj fervojoj, kiuj ĉefe servas la turismojn. Ili ne nur la geknabojn ensorĉas, sed donacas fabelajn sentojn al la plenkreskuloj.

Tiuj fervojoj kunportas nin al mirindaj pejzaĝoj, kaj ili metas neforgeseblajn impresojn por la vojaĝantoj. Doniĝas la demando: kial ili havas sukcesojn? Unuparte tial, ĉar ili malkovras la plej belajn turistajn lokojn de nia patrujo, aliparte tiuj fervojoj kunportas la vojaĝantojn rekte al la naturo, eĉ la infrastrukturoj de la arbaraj fervojoj konvenas al la modernaj kondiĉoj, pro tio oni povas vojaĝi inter puraj kaj kulturaj cirkonstancoj.

Kelkaj indikoj estas pri la hungaraj arbaraj fervojoj:

- La plej longa linio estas la „Csömödéri” Ŝtata Arbara Fervojo kun 109 km-j;
- La plej mallonga linio estas la „Mecseki” Trajneto Pécs kun 650 m-j;
- La plej maljuna fervojo estas la „Zsuzsi” Arbara Fervojo en Debrecen;
- La plej juna fervojo estas la „Gödöllői” Arbara Fervojo, kiun ankoraŭ oni konstruas;
- La plej vizitanta fervojo estas la „Széchenyi -hegyi Infanfervojo” ĉefe por la geknaboj en Budapeŝto;
- La plej malgranda ŝpuro estas 600 mm-j, tiun havas la „Kemenci” Arbara Fervojo;
- La unua arbara fervojo estas la „Pálházi” Ŝtata Arbara Fervojo, ĝi funkcias ekde 1888;
- La unika inundeja arbara fervojo estas la „Gemenci” Ŝtata Arbara Fervojo.



La „Széchenyi-hegyi” Infanfervojo

Mi prezentas kelkajn arbarajn fervojojn, kiuj estas la plej ŝatataj al la pasaĝeroj, ĉefe al la eksterlandaj turistoj kaj la hungaraj familioj:

„Széchenyi-hegyi” Infanfervojo

La kuriozaĵo de Budapeŝto estas la Infanfervojo. Tiu fervojo kunligas la belegajn ekskurslokojn de la montoregiono Buda, kaj en tiu fervojo deĵoras infanfervojistoj. La infanfervojo trafikas inter la monto „Széchenyi” kaj la valo „Húvösvölgy”. La stacioj kaj haltejoj de la fervojo situas ĉe la plej belaj ekskurslokoj, elvidejoj kaj arbaraj ludlokoj. La konstruaĵo de la linio komenciĝis la 11-an de aprilo 1948. La laboro daŭrigis en 3 etapoj. Ĉiujn etapojn post la pretiĝo oni aparte ekfunkciigis. La tuta linio estis preta en 1950, kaj la solena malfermo okazis la 20-an de aŭgusto 1950. La ŝpuro de la trako estas 760 mm-j, kaj la permeso de la rapido estas nur 20 km/h. La numero de la stacioj estas sep, kaj troveblas ankoraŭ du haltejoj. La longo de la linio estas 11,2 km -j, kaj la niveldiferenco estas 235 m-j. La linio havas 198 m-j longan tunelon.

Ĉiujare MÁV organizas kurson por la infanfervojistoj. En tiu kadro la geknaboj akiras la plej gravajn fervojajn konojn. Tiuj estas la trajnveturigaj deĵorinstrukcioj, reglamento pri la signalaro, kono de loko, telekomunikadaj kaj signaladaj konoj, komercaj konoj, eĉ la konoj de la kondutaj kulturoj. Nur eminentaj lernantoj rajtas partopreni en la interfervoja deĵoro. Multaj lernantoj anonciĝis, sed la numeroj de la partoprenantoj estas limigitaj. Ekz. en la 2018-2019 lernoĵaro entute 140 geknaboj finfaris la kurson, kaj votis la deĵoron de la infanfervojo. Iliajn aktivecojn kontrolas kaj gardas efektivaj fervojistoj. Tiun fervojon multaj hungaraj eĉ eksterlandaj turistoj vizitas, kaj ĝuas la vojaĝadon kaj la laboron de la geknaboj.

„Lillafüredi” Ŝtata Arbara Fervojo

Tiu arbara fervojo traveturas sur la plej bela pejzaĝo de Hungario. La ĉirkaŭaĵo abundas je vidindaĵoj, kaj tion oni povas malkovri nur dum kelkaj tagoj. La fervojo startas el urboparto „Nord-Kilian” de Miskolc, poste proksimume 3 km -jn trafikas en ĝardenurba parto. Proksime troveblas la fortikaĵo „Diósgyőr” kun la plej granda kavalirĉambrego en Eŭropo. Poste sekvas la arbaro en la valo „Szinva” sur kelkaj pontoj kaj inter rokmuroj.



„Lillafüredi” Ŝtata Arbara Fervojo

En Lillafüred ni povas admiri la specialan atmosferon de la lago „Hámori”, la Palachotelon kun belega pendĝardeno kaj 20 m -j alta akvofalo. Ĉe la stacio Lillafüred troveblas du tuneloj, kies longoj estas 112 resp. 118 m-j. La fervojo veturas apud la praformego, kies aĝo estas 206 jaroj. Ankoraŭ multaj aliaj vidindaĵoj troveblas ĉe la fervojlinio, kiel la grotoj „Anna”, „Szent István” kaj „Szeleta”, la metalurgia kaj paperfabrika muzeoj, la memordomo de Ottó Herman, kuriozaj rokoj, arbara lernejo, fiŝlago ktp.

Estas interese, ke pluraj alkondukaj fervojlinioj konstruiĝis kunligitaj al la arbara fervojo, kiel la „Ládi”, „Tatárárók”, „Mahócai”, „Kerekhegyi”. Tiuj fervojlinioj havas inter 2 kaj 11 km-j fervojlongojn. La

nombro de la stacioj kaj haltejoj estas 10. La longo de la fervojo estas 13,9 km-j, kaj kune kun la alkonduka fervojlinio Mahoca estas 24,5 km-j. La ŝpuro de la trako estas 760 mm-j, la permeso de la rapido estas 20 km/h. Komence la fervojon oni konstruis por la ŝarĝtransporto, sed ekde 1990 nur pasaĝertrafiko okazas sur tiu araba fervojo. Nuntempe tiu fervojo havas la duan plej densan trafikon inter la arbaraj fervojoj.

„Balatonfenyvesi” GV

La konstruo de la „Balatonfenyvesi” GV komenciĝis en 1950 sur la teritorio „Nagyberek” apud la lago Balatono, inter la banloko Balatonfenyves kaj la bieneto Imremajor. Komence nur ŝarĝtrafiko okazis sur tiu fervojo, sed ekde 1956 ekfunkciis ankaŭ la pasaĝertrafiko. En Balatonfenyves konstruiĝis trajntrafikreĝejo kaj ripareja bazo. Tiun fervojon, kiu funkciis ĝis 1960 kiel memstara ekonomia fervojo, la registaro de trafiko alkraciis al MÁV. En la jaro 1973 la vartransporto grave malkreskis, kaj fine la vartransporto en 1990 ĉesis. Nuntempe la fervojo servas la turismon. La laŭhorara trafiko estas inter la linio Balatonfenyves kaj Somogyzentpál.



La „Balatonfenyvesi” GV

La fervojo konsistas el du linioj: Balatonfenyves – Somogyzentpál, kaj Balatonfenyves – Táska – Csisztafűrdő. La trakrenoviga laboro, kiu komencis en 2018, finiĝis en la decembro 2019 inter la linio Balatonfenyves--Somogyzentpál. La alia 8 km-a linio inter Imremajor kaj Csisztafűrdő MÁV daŭrigis la renovigan laboron. La linio Somogyzentpál havas 5 staciojn aŭ haltejojn, la linio Csisztafűrdő havas 6 staciojn aŭ haltejojn. La ŝpuro de ambaŭ linioj estas 760 mm-j, la permeso de la rapido – post la renoviga laboro – estas 25

km/h. La longoj de la linioj estas 14 + 8 km-j.

La „Balatonfenyvesi” GV fervojlinio havas multajn konatajn kaj kuriozajn vidindaĵojn. La plej grava estas mem la lago Balatono, la alia estas la t.n. „Fehérvíz”, kiu estas akva, marĉa kaj naturprotektada teritorio. La tria estas la kuracbanejo Csisztafűrdő, al kiu apartenas mem la banejo. Ankaŭ estas interesa vidindaĵo en la vilaĝo Táska, la agrilbrikaj vinkeloj, kiuj estas subprotektadoj. Okaze de vojaĝo ni povas rigardi la riĉajn flaŭron kaj faŭnon de Nagyberek. Ni povas admiri la marĉon, kie multspecaj akvabestetoj vivas. La trajnvojaĝon estas laŭcele kunligi per bicikla ekskurso. Multaj hungaraj kaj eksterlandaj turistoj kaj ekskursantoj uzas tiun vojaĝajn eblecojn, ĉar oni rajtas kunporti la biciklon per la trajno.

Mi ŝatus daŭrigi la prezentadon de la ceteraj interesaj arbaraj fervojoj, kiuj funkcias en Hungario en la funkciigo de la Hungaraj Ŝtatefervojoj. Pro tio en la sekva numero de nia faka revuo Hungara Fervojista Mondo (HFM) mi daŭrigas tiun temon.

(Fonto:Wikipedio)

István Gulyás



”Széchenyi-hegyi” Infantervojo: Nostalgia trajno

**Transponta Esperanto-Kongreso
germana - pola - fervojista**



**Frankfurt (O) / Słubice
29-a de Majo – 5-a de Junio 2020**



**La 72-a kongreso de IFEF okazos de la 29-a de majo
ĝis la 5-a de junio 2020 en la germana urbo Frankfurt (O)
kaj en la pola urbo Słubice
Informojn oni povas ricevi de la Hungara Fervojista
Esperanto-Asocio**