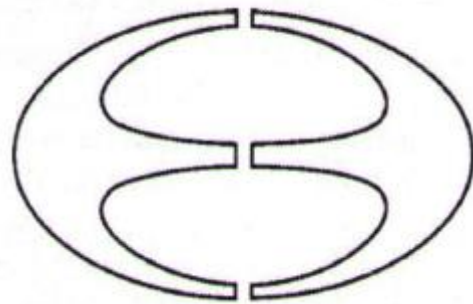


HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



Grandrapida trajno en la granda halo de la stacidomo en
Italio

2

----- 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 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: Epidemio
23. I. Gulyás: Pensoj pri la koronaviruso
24. L. Gabalda: La 18-a Novjara Renkontiĝo
26. L. Gabalda: La 14-a MES
28. I. Gulyás: Favorataj arbaraj fervojoj
33. I. Gulyás: Antaŭ 150 jaroj...
34. J. Tomíšek: El fervoja mondo
36. I. Gulyás: Aforismoj
37. I. Gulyás: Grandrapida fervojo

64-a jaro N-ro ro 2, APRILO - JUNIO

EPIDEMIO

Ekzistas proverbo: „Homo proponas, Dio disponas”. Tio estas vereco! Kial? Ankaŭ nia Asocio (Hungara Fervojista Esperanto-Asocio) spertis tion.

Nia Asocio ĵustatempe pretigis la ĝeneralan kunsidon, kaj planis la kunsidon en la mezo de marto, sed ĝi ne okazis pro la koronavirusa epidemio. La kunsido havis tri gravajn tagordojn, kiuj estis la raporto pri la pasintjara aktiveco kaj la financaj realigoj, la alia temo estis la akcepto de la taskoj kaj la financaj planoj por 2020, kaj fine la estrarelekto. Ĉiuj temoj estas necesaj por nia Asocio. Pro tio ni decidis labori laŭ la pretigitaj planoj, kaj la estraranoj kaj membroj de la Kontrola Komitato agadas ankoraŭ unu jaron.

Mi pensadas pri la nuna situacio en Eŭropo eĉ mondo. Mi pensas, ke la hieraŭa Eŭropo estis varmeta stagna akvo, kie estis la plej gravaj temoj la malgrasiĝo, deformiĝo, amuziĝo, kolekto de senvaloraj aĉaĵaroj, la ĉaspelado pro la plezuro kaj ĝuo, kiuj envultas la korpon kaj animon. Sed venis nova epidemio, kiu aliformas la tutan mondon. Ni ne anoncu kun specialaj etiketoj niajn kredojn, sed ni havu pozitivan trajton de karaktero, al kio ni tenas nin. Ni ne plendaĉu pro la malfacilaj taskoj, sed ni batalu kontraŭ la viruso per niaj kondiĉoj kaj eblecoj, kaj ni koncentru niajn fortojn por tiu tasko, kaj vivu laŭ la konsilo de la kuracistoj kaj la registaro.

Mi scias, ke tiu tempo estas terura malfacila periodo en nia vivo, sed ni estas esperantistoj, kiuj devu esperi por pli bonan estonton. Ni perdas multajn geamikojn eĉ familianojn pro la viruso, sed tamen la espero ĉiam instigas nin por la batalo kontraŭ la malsano, ĉar ne eblas daŭre vivi en la bruo de la sonorigitaj alarmoj.

István Gulyás

PENSOJ PRI LA KORONVIRUSO

Mi sidas en mia loĝejo, kiu momente estas „karanteno” kontraŭ la viruso, kaj mi esperas, ke ĝi ne atakas miajn familianojn, eĉ neniun en la mondo. Mi agnoskas tion, ke la karanteno donas al la homoj ne nur malbonon kaj doloron, sed en ĉi tiuj tagoj, semajnoj eĉ monatoj donas al ni interesajn rekononj rilate al niaj ĉiutagaj vivoj. Kio estas tio? Laŭ mia opinio tio estas la sekvaj, sed kompreneble tio ne estas la tuto:

La mondirantaj patroj anstataŭ la vojaĝadoj nun legas fabulon al siaj knabinoj;
La senĉese rapidegitaj patrinoj nun viŝas la polvon de sur la kudromaŝino, kaj ili kudras medicinan maskon;
Sur la tereno de la instruado dum kelkaj tagoj trapaŝis al la digitala etapo;
La lernejoj fermas, sed la lernejo de la vivo malfermas siajn pordojn;
La geknaboj entreprenas purigadon en la loĝejo, ĉar ili nun spertas, ke tiu laboro estas malfacila aktiveco;
Estas „bona” afero labori hejme – ĉar la laboristoj momente estas en karanteno – kaj ne devas dum longaj tempoj vojaĝi tien-reen al kaj el la laborejo;
La homoj pli proksime alvenas unu al la aliaj en animo, kvankam la fizikaj distancoj estas pli grandaj;
El la kuirejo disvastiĝas delikataj odoroj, ĉar nun ĉiuj dommastrino bakas panojn kaj aliajn manĝaĵojn, ankaŭ tiuj virinoj, kiuj ĝis nun kunportis la manĝaĵojn el la restoracio;
En la interreto troveblas multajn alvokojn por alporti helpon al iu ajn;
Multaj homoj maltrankviliĝas ne nur pro la familianoj, sed pro la najbaroj aŭ pro malproksimaj konatuloj;
La geavoj helpe de Skajpo diras fabelon, kaj pere de tio ili mildigas la mankon de la genepoj;
La gepatroj pli kaj pli honoras la pedagogojn, ĉar nun la gepatroj devas instrui la geknabojn, kaj nun ili vidas la problemojn;
Ekde multaj jaroj prokrastaditaj taskoj efektiviĝas;
Beliĝas la ĝardenoj, puriĝas la plankoj, kurtenoj kaj la tuta loĝejo;
Helpas al ni la esperantistoj el la tuta mondo, ĉar ekzemple ni ricevas detalajn informojn el Ĉinio pri la karaktero de la viruso, konsilojn por la sindefendo ktp.;Forrestas multaj renkontiĝoj, kunsidoj eĉ kongresoj en la kadro de la Esperanto-movado, sed ni esperantistoj havas esperon por ke en la estonto ni povos anstataŭigi tion.
Mi sidas en mia loĝejo kaj per kapklino mi estimas al la kuracistoj kaj al la sanitaraj laboristoj pro siaj eltenoj kaj la senlaca laboro. Mi atendas kaj atendas kiam forlasos nin la viruso. Ĝis kiam tenas tiu terura situacio, ĉar la malcerteco estas unu el la plej malbonaj statoj. Ni devas akcepti la fakton, ke la homoj ne povas kalkuli kaj kontroli ĉion. Ni sentas kaj vidas ke la viruso murdas la korpon, sed resanigas la animon. Se estos fino de la regado de la viruso. Laŭ mia opinio la homoj kaj la landoj en la tuta mondo ne daŭrigos siajn vivojn kiel ili antaŭ la epidemio ĉesis kaj interrompis. La homaro paŝos nivelon, kaj konservos novajn kutimojn, morojn kaj konvenciojn. Ni ĉiuj kontentiĝos malpli da plezuroj, materialecoj, diskutoj ktp. Ni jam nun aprecas la etajn ĝojojn de la vivo.
Mi deziras al ĉiuj esperantistoj kaj al ĉiuj homoj paciencon, atendadon, ripozon kaj al la malsanuloj rapidan resaniĝon.

István Gulyás

LA 18-a NOVJARA RENKONTIĜO EN WIESBADEN (27.12.2019 – 03.01.2020)



*Ankaŭ al vi karaj geamikoj!
(La geedza paro Gabalda)*

Post unu jaro denove okazis en la junulara gastejo de Wiesbaden renkontiĝo por bonvenigi kaj festi Novan Jaron kun geamikoj. La eventon ĉeestis iom pli ol ducent geesperantistoj el diversaj partoj de la mondo. De pli malproksime venis partoprenantoj el Israelo, Kanado kaj Koreio. La striko de la francaj fervojoj kaŭzis malfacilaĵojn por tiuj, kiuj intencis alveni trajne el Francio. Samtempe kaj samloke okazis la 11-a NIS (Novjara Internacia Semajno) por infanoj kaj gejunuloj, kiuj povis ĝui abundajn programerojn.

Post la bonvenigaj vortoj de la ĉeforganizanto Lu Wunsch-Rolshoven dum la interkona vespero ni povis gustumi diversajn frandaĵojn alportitajn de la partoprenantoj. Jam la sekvan tagon okazis la urbo- gvidado tra Wiesbaden, kiu konigis al ni la plej

vidindajn lokojn. Dum la semajno eblis viziti glacisketejon, muzeon, termobanejon, bahaan templon, aŭ ĝui la Novjaran promenon.

La programo estis riĉega kun altnivelaj prelegoj kaj interesaj diskutrondoj. En diversaj prelegoj oni pritraktis klimaton, medioprotektadon, ekologion, kio fakte estis la kadra temo. Okazis diversaj Esperanto-kursoj kaj serio da lingvaj temoj. Prelegoj „Kiel prezenti Esperanton al pli ol cent infanoj”, „Kiel iĝi poligloto: teknikoj pri lingvaj interŝanĝoj”, pri „Sensuala plezuro de la prononco”, „Malĝustaj asertoj pri Esperanto”, „Rilatoj inter lingvoj kaj matematiko” allogis la esperantistojn.

Estis prezentata la Esperanto-kulturo tra 50 jaroj de Literatura Foiro. Ni ankaŭ eksciis kiel la francaj poldevenuloj jubileas, kiel Euklido investis matematikon kaj pri aliaj matematikaj misteroj. Oni parolis pri la vivkvalito, pri sana manĝado, pri kolesterolo, pri bicikloj kaj arto. Eblis sperti ĵongladon, sorobanon, rubikkubon, ĉigongon, malstreĉigan gimnastikon aŭ ĉeesti sukuro-kurson de unua helpo.



Unu el la diversaj prelegoj

Ĉiutage okazis diskutoj pri diversaj aktualaj temoj. „La nova silka vojo”, „Virinaj rajtoj”, „Rusia ekspansio”, „Financado en politiko”, „Klimataj ŝanĝoj – ĉu koŝmaro aŭ oportuno”, „Katalunio/Hispanio, Skotlando/Britio, du modeloj de sendependiĝo”. Krome interesis prelegoj „La Luno: 50 jaroj post la unua paŝo sur ĝi”, „La egipta vojaĝo al la transa mondo”, „20 jaroj de Reta Vortaro”, „Leonardo kaj Rafaelo, kiu superis kiun?”, „Kulturaj diferencoj inter Eŭropo kaj Azio”. Luj interesiĝis pri dutaga seminario „Ĉu vi volas pravi aŭ feliĉi?” bazita sur la procezo Sen Perforta Komunikado (SPK). Kolektiĝis ankaŭ amikoj de Esperanto-Land. Estis prezentata la venonta UK en Montrealo



La muzikistoj amuzis la partoprenantojn

kun diversaj planitaj ekskursoj. Bicikla vojaĝo portis nin de Tromso al Porto.

Okazis tablotenisaj turniroj, verkado de poezio, kantado, muzikado, israelaj dancoj, biergustumado, vortludoj kaj kvizoj. Ne mankis manlaboroj, fabrikado de ornamaĵoj, trikado de puloverojn kaj aliaj aĵoj... En la halo estis instalita kesto por libroj alportitaj de partoprenantoj, kiujn oni povis libervole preni aŭ interŝanĝi.

Estis prezentataj diversaj filmoj, pup teatraĵo pri Aleksandro kaj la mekanika muso, japana teatro Kamiŝibajo, fotoj el pasinta NoRo, Novjara koncerto de diversaj artistoj. Vesperan koncerton prezentis „Inicialoj DC”.

Libroservo proponis multajn librojn kaj aliajn esperantaĵojn. Je dispono estis diversaj tabloludoj kaj puzloj. El ruboj kolektitaj ekstere infanoj faris diversajn artaĵojn. Krome ili spertiĝis pri origamio, feltumis, faris bildojn el diversaj semoj, plektis braceletojn kaj ŝatis frandi ĉokoladajn bananojn.

Post la silvestra bufedo ni bonvenigadis diversajn Novjarojn kaj dancis ĝis frumateno.

Estis prezentataj kantoj por la Festivalo de la Paco, organizata de Unesko, kiu okazos la 19-an de septembro 2020 en Tolosa (Hispanio). La tekstoj devas esti tradukitaj al unu el la kvar laborlingvoj, inter kiuj estas ankaŭ Esperanto.

Dum la Internacia Vespero ni spektis ĵongladon, ĝuis kantadon, dancadon, akrobataĵojn kaj aliajn kontribuadojn, prezentataj de niaj ĉiutagaj talentuloj. Post la vesperaj programeroj interbabilado daŭris en gufujo. Ĉe la fino de la aranĝo sursceniĝis ĉiuj kontribuintoj de la diversaj programeroj, kiujn oni dankis per forta aplaŭdo. Dum la tuta semajno regis agrabla Esperanto-etoso.



La diligentaj virinoj trikas

La 18-a NoRo estis sukcesa, ĉiuj entuziasme kunlaboris kaj promesis veni jarfine denove en la saman lokon por komune amuziĝi kaj ĝui la semajnon.

Liba Gabalda

La 14-a Mediteranea Esperanto-Semajno en "Les Issambres"

29.2.2020 - 7.3.2020



Partoprenantoj de la Semajno

La lastan superjaran tagon de februaro, la belega hotelo kaj feriejo *Les Issambres* akceptis centon da esperantistoj el diversaj landoj. Pro la korona-viruso *Covid-19*, disvastiĝanta fine de decembro en Ĉinio en la urbo *Wuchan* kelkaj re-zignis sian partoprenon.

La viruso atingis Eŭropon en februaro kaj rapide disvastiĝis en pluraj landoj kaj tiam furoris precipe en Italio. Pro ĝi nekutima situacio okazis: ĉe la alveno en aero ŝvebis nur flugantaj kisoj sen ĉirkaŭbrakoj. Venis esperantistoj el Francio, Belgio, Hispanio, Svedio, Italio, Finnlando kaj Rusio. Kun Katerina Arbekova el la urbo *Novosibirsk*, (kiu gvidis pasintjare la E-kurson) venis grupeto da gejunuloj, kiuj kun granda entuziasmo ĝuis kaj praktikis Esperanton.

La direktoro de la hotelo s-ro Silvain Ceccoto bonvenigis nin sabate antaŭ la vespermanĝo per aperitivo kaj deziris al ni agrablan restadon. La programeroj de la feriejo, kiujn ni povis partopreni, proponis diversajn ludojn, arko-pafadon, kvizon, malstreĉigan gimnastikon, loterion, minigolfon, diversajn ekskursojn, dancadon kaj aliajn amuzaĵojn.

Ankaŭ nia tutsemajna programo estis riĉa. Okazis kvar diversnivelaĵoj pri Esperanto. Komencantojn instruis Christine Graissaguel, tiujn, kiuj jam lernis kaj komprenas la lingvon gvidis Elisabeth Ledru (nomita Elinjo). Pli lingve progresantaj partoprenantojn paroligis Nina Korĵenevskaja kaj por la plej spertaj Mikaelo Bronŝtejn pretigis varian programon; iom da



Mikaelo Bronŝtejn kantas dum la kurso

gramatiko, kvizo, ŝercoj, kantado kun akompano de gitaro. Krome li donis al ni multajn informojn pri soveta Esperanto-movado kaj pri famkonataj rusaj Esperantistoj. Ĉiuj kursoj agrable disvolviĝis kaj la lernantoj estis kontentaj. Dum la paŭzoj Monique Prezioso kaj Simone Marlier pretigis kaj servis al ni kafon, diversajn infuzaĵojn kaj biskvitojn.

Oni vizitis la urbojn *Frejus* kaj *Roquebrune-sur-Argens*. Iuj individue veturis al *Saint Tropez*, kiu distancas nur dek kilometrojn de *Les Issambres*. Pro la pluvo kaj la forta vento la vizito al la lagetoj *Villepey* ne povis okazi. Tiam estis proponataj diversaj tabluludoj kun la intenco pliprofundigi la konon de Esperanto. Survoje laŭ la marbordo al la urbeto *Biot*, kie ni vizitis vitrofabrikon, ni admiris belan pejzaĝon. Agrable estis admiri la sunleviĝon ĉe la proksima haveneto de *Les Issambres*, kie la mevoj salutas kaj adiaŭas la spektantojn. Dum la libera posttagmezo ni povis ludi kartojn aŭ promeni en la ĉirkaŭaĵo. Ĉe la marbordo en salono *Batterie* estis interesa ekspozicio pri la



Kartludantoj dum la libera posttagmezo

aviadilisto, esploristo kaj verkisto *Antoine de Saint-Exupéry*, kiu loĝis en la regiono. En la loka ĵurnalo *Var-Matin* aperis artikolo pri nia aranĝo kun komuna foto.

Vespere ni ĝuis gitarludon de Mikaelo Bronŝtejn, Nina Korĵenevskaja montris belajn bildojn de la pentristo Konstantin Vasilyev (1942-1976), kaj kun Nina Cvileneva ŝi prezentis al ni la urbon *Ufa* kaj ties folklorajn ensemblojn. Pri la urbo *Volgograd* prezentis filmon Tatiana Vtorova. Raĭta Pyhālā rakontis pri la artisto Yrjö Saarinen kaj montris liajn pentraĵojn. Gunar Olson prezentis al ni bildojn pri sia kolekto de cent tri akordionoj kaj interese parolis pri ili. Ángel Garcia per filmo invitis nin al la ĉi-jara hispana kongreso, kiu okazos en majo en la pitoreska urbeto *Comillas* proksime al *Santander*. Edmond Plutniak parolis pri "Eta Pollando en Norda Francio". Temis pri poloj invititaj enmigri Francion komence de la 20-a jarcento por labori en karbo-minejoj. Ni eksciis pri iliaj malfacilaĵoj, kutimoj, folkloro, kristnaskaj, paskaj kaj geedziĝaj festoj, pri dancoj, sporto, kuirarto. Li entuziasme rakontis pri ĉiuj interesaĵoj. Ĉe la fino gaja muziko dancigis la



Dum la kurso de Mikaelo

ĉeestantojn. Dum la adiaŭa vespero ĉiu kursgvidanto pretigis programerojn por distriĝo. Sonis kantoj kaj ni spektis amuzajn teatraĵetojn, skeĉojn, kvizon. Ĉe la fino mi invitis la partoprenantojn al la fervojista kongreso okazonta en Frankfurto ĉe Odro. Poste ni gratulis kaj pridonacis la kursgvidantojn kaj la organizantojn de la evento. Ne mankis kutima loterio kaj dancado kun akompano de akordiona muziko fare de filinoj Prezioso. Necesas danki al la organizantoj de la evento, al Christine Graissaquel kaj al la familio Prezioso, kiu ĉiam estas preta helpi. Do, kun pacienco ni atendas novan inviton venontjare al tiu agrabla loko, kie floras mimozoj kaj kie oni bonege manĝas.

Liba Gabalda

FAVORATAJ ARBARAJ FERVOJOJ

(Dua parto)

En la antaŭa numero de nia faka revuo HFM mi promesis, ke mi daŭrigos la prezentadon de la ceteraj interesaj arbaraj fervoj, kiuj funkcias en Hungario en la funkciigo de la Hungaraj Ŝtatejoj (MÁV) plene aŭ parte. En Hungario momente troveblas 21 publiktrafikaj arbaraj fervoj, el kiuj mi jam prezentis tri fervojn („Széchenyi-hegyi” Infanfervojo, „Lillafüredi” Ŝtata Arbara Fervojo, „Balatonfenyvesi” GV). Mi mallonge prezentas la ceterajn 18 arbarajn fervojn. Komence mi rimarkas, ke en Hungario oni kontinue ŝanĝas tiun numeron de la arbaraj fervoj, ĉar laŭ la proponoj de trafikaj kaj aliaj fakuloj kelkajn antaŭe ĉesigitajn arbarajn fervojn devus rekonstrui kaj funkciigi, eĉ estigi novajn fervojliniojn.

La arbaraj fervoj dum la vojaĝado donas al la vojaĝantoj iuspecajn romantikojn, ĉar oni povas malkovri belegajn vidindaĵojn, belecojn de la printempaj, someraj kaj aŭtunaj arbaroj, trankvilon, freŝan aeron, birdan pepadon ktp. Multaj homoj vojaĝas nur por la plaĉo de la trajntrafiko, aliaj volas atingi ŝtatatajn ekskursejojn, kelkaj vojaĝantoj estas scivola pri la teknikaj novaĵoj kaj kelkaj volas doni al siaj familianoj – ĉefe al la geknaboj – neforgeseblajn travivaĵojn. Tiuj arbaraj fervoj estas tiom ŝtatataj, ke pro tio formaĝas amikajn societojn, civilajn organizaĵojn kaj aliajn kompaniojn.

La historio de la arbaraj fervoj reetendiĝis al la 1800-aj jaroj, kiam konstruiĝis la unua arbara fervojo, la Debrecena „Zsuzsi” fervojo, kiu ankoraŭ nuntempe funkcias. Antaŭ cent jaroj la longo de la arbaraj fervoj en Hungario estis mil kilometroj, sed nuntempe restis kvazaŭ 380 km-j. Ĉar la arbaraj fervoj nun nur servas la turismojn, tiu longeco estas akceptebla. Tamen post la „ĉesiga manio” de multaj arbaraj fervoj antaŭ kelkdek jaroj la nombro de la arbaraj fervoj grave malmultiĝis, kaj tiu fakto donas malfacilaĵojn al multaj homoj de diversaj regionoj de nia lando.

„Királyréti” Arbara Fervojo

Tiu ĉi fervojo estas unu el la plej malnova arbara fervojo en Hungario, kiu konstruiĝis en la jaro 1893, do en 2013 ĝi festis sian 120 jaran datrevenon. La vojlinio komencis en la apuddanuba vilaĝo Kismaros, kaj kondukas tra la vilaĝo Szokolya ĝis la ŝtatata ekskursloko Királyrét. La longo de la linio estas 12 km-j, kaj la ŝpuro komence estis 600 mm-j, kaj ekde 1978 post ĝia rekonstruo estas 760 mm-j. La permeso de la rapido estas 25 km/h. Komence sur la fervojo okazis vartrafiko ĝis la 80-aj jaroj, kaj ekde 1954 komenciĝis la pasaĝertrafiko. La linio kondukas sur la valo de la rivereto „Morgó”. Királyrét estas unu el la plej ŝtatataj ekskurslokoj por la budapeŝtanoj kaj por la tuta loĝantaro de la danubkurba regiono. Pro tio dum la semajnfinoj la Hungaraj Ŝtatejoj funkciigas la trafikon per vaporlokomotivo, nomita „Morgo”.

„Szobi” Arbara Fervojo

La vojlinio komencas en la limstacio Szob, kiu situas apud la Danubo, kaj daŭrigas la vojon tra Máriakút ĝis la urbeto Márianosztra. La fervojo konstruiĝis en 1912 por la transporto de la ŝtonpeco andezito, kiun oni minis en la ŝtonminejo de Márianosztra. Post la ĉeso de la minejo la fervojo perdis sian necesecon, kaj oni ĉesigis tion. La loĝantoj de tiu regiono jam multaj jaroj proponis renovigi tiun fervojon, kaj antaŭ nelonge faris tion la ŝtatataj organizaĵoj helpe de MÁV. La traceo kondukas tra arbaroj sur montetoj en la sudokcidenta parto de la montaro Börzsöny. La longo de la linio estas 7 km-j, kaj la ŝpuro

havas 760 mm-jn. La trajnoj trafikis laŭ horaro tiel, ke akordiĝas kun la horaro de la „Nagybörzsönyi” Arbara Fervojo. La ekskursantoj povas vidi en la urbeto Márianosztra la faman gracopreĝejon, malliberejon kaj ĉefe ĉarmajn naturbelajaĵojn.

„Nagybörzsönyi” Arbara Fervojo

La fervojo havas specialan traceadon inter la okcidenta parto de la montaro Börzsöny. La linio kurbiĝas inter la montoj laŭ la valoj. La longo de la linio estas 8 km-j kaj havas 760 mm-jn ŝpurojn. La linio komencas en la vilaĝo Nagybörzsöny, kaj finas ĉe la ekskursloko Nagyirtás.

La fervojlinion oni konstruis en tri etapoj inter la jaroj 1922-25. Komence tiun linion oni uzis por ŝarĝtrafiko, la pasaĝertrajnoj trafikis ekde 1969. En 1974 ĉesis la linio, kiun oni restarigis en 2016, kaj de tiu tempo denove trafikis la pasaĝertrajnoj laŭ horaro. En Nagybörzsöny la ekskursantoj povas ĝui kelkajn malnovajn preĝejojn, akvomuelilon kaj ĉarmajn vilaĝajn dometojn.

„Kemencei” Arbara Muzeo-fervojo

Tiu fervojo troveblas sur la norda parto de la montaro Börzsöny, kaj komence de la vilaĝo Kemence ĝisfine al la ekskursloko Hajagos trafikis nur en arbaro. La longo de la linio estas 8 km-j, el kiuj funkcias nur 3,9 km-j. La ŝpuro estas 600 mm-j, kaj la permesita rapido estas nur 15 km/h. La plej granda altiĝo estas 49,5 ‰. Bedaŭrinde nur 2 stacioj kaj 3 haltejoj funkcias sur la linio, ĉar 4 stacioj neniiĝis.

Tiu fervojo funkcias nur per volontulaj laboroj, kaj la Hungaraj Ŝtatafervojoj certigas la fervojajn veturilojn. Estas rimarkinda novaĵo, ke en Kemence ĉe la finhaltejo de la muzeo-fervojo troveblas fervojhistoria kolekto, kaj tie la turistoj povas ĝui aliajn vidindaĵojn, kiel ekzemple termobanejo, akvomuelejo, fortikaĵruino kaj multaj naturaj belaĵoj.

„Nagyecski” Muzeo-fervojo

La vojlinio estas: Fertődoboz – Barátság - Nagyecsk-Kastelo. La muzeo-fervojo troveblas en la okcident-transdanubia regiono. La longo de la linio estas 3,6 km-j, kaj konstruiĝis en 1972 proksime de la kastelo Széchenyi. La ŝpuro estas 760 mm-j kaj funkcias pere de vaportrakcio. La permeso de la rapido estas 25 km/h.

Oni nomas tiun fervojon „Széchenyi Muzeofervojo”. En 1978 konstruiĝis lokomotiv-skanseno. En 1988 okazis kompleta renovigo de la fervojlinio. Estas grava afero, ke kaj en la estigo kaj en la funkciado de la fervojo la fervojkompanio GySEV multe kunlaboris. Tiu fervojo havas grandan popularecon ĉefe en la rondo de la „fervojamikoj”. La fervojo redonas la etoson kaj romantikon de la malnovtempa vojaĝo.

„Csömödéri” Arbara Fervojo

La vojlinio de tiu ĉi fervojo estas: Lenti – Csömödér – Kistolmács. La longo de la linio estas 32 km-j. La plena longo de la fervojo estas 109 km-j, kie okazadas ŝarĝtrafiko, kaj nur sur la 32 km-j longa linio estas pasaĝertrafiko. La ŝpuro de la trako estas 760 mm-j, la permeso de la rapido estas 20 km/h.

Tiu fervojlinio troveblas ankaŭ en la okcident-transdanubia regiono, kiu estas la plej romantika pejzaĝo la t.n. Göcsej. La kuriozaĵo de tiu pejzaĝo estas, ke la arbara fervojo kunligas la ekskursejojn de tiu regiono. Starti el la urbo Lenti oni povas plezuri la densajn arbarojn, fiŝlagon, arboreton kaj multajn aliajn popolartajn metiejojn. En la urbo Lenti konstruiĝis stacidomo, en kio oni estigis konstantan ekspozicion pri la regiono kaj la arbara fervojo.

„Almamelléki” Arbara Fervojo

La fevojo apartenas al la sud-transdanubia turisma regiono. La vojlinio kondukas inter la vilaĝo Almamellék kaj ripozloko Sasrét, kies longo estas 8 km-j, kaj ĝi havas la plej mallarĝan ŝpuron en Hungario, kiu estas 600 mm-j. La fervojon konstruigis barono Rezső Biedermann en 1901. La trajno trairas sur la pitoreska Zselic-regiono, kie troveblas fiŝlago, prafago, vojstrekoj, arbara lernejo, ĉaskastelo kaj romantikaj arbaroj kun multaj sovaĝbestoj (kapreoloj, cervoj, aproj, vulpoj kaj diversaj birdoj). En Almamellék troveblas interesaj arbarmastrumadaj kaj malgrandfervojaj ekspozicioj. En Sasrét funkcias arbara lernejo, troveblas impona ĉaskastelo kaj prafagoj. Proksime de la fervojo estas la fama pipomuzeo de Ibafa. Estas grava evento, ke en la jaro 2017 oni renovigis la plenan vojlinion.

„Mesztegyői” Arbara Fervojo

La fervojlinio konstruiĝis inter la urbeto Mesztegyő kaj la vilaĝo Felsőkak en la sud-transdanubia regiono. La longo de la linio estas 9 km-j, kaj la ŝpuro estas 760 mm-j. La traceo kondukas je 30 km-j de la lago Balatono, kaj oni nomas tiun linion la plej „animagorda” fervojlinio en Hungario. La fervojo konstruiĝis en 1941 kaj en 1995 kaj poste en 2013 oni renovigis tiun. La permesata rapido estas 20 km/h. La trajnoj trafikis nur semajnfine laŭhorare, sed preskaŭ ĉiutage trafikis specialaj trajnoj. Dumvoje la vojaĝantoj povas ĝui la belegajn arbarojn kaj multajn lagetojn.

„Pécs-Mecseki” Malgranda Fervojo

La fervojlinio troveblas en la montaro Mecsek, kiu apartenas al urbo Pécs. Tio estas la plej mallonga fervojo en Hungario, kaj trafikis inter la amuza parko kaj la zoologia ĝardeno. La linio estas nur 570 metrojn longa, sed la traceo estas ege kurbiĝanta, pro tio la vojo aspektas pli longa ol efektive. Tiu solvo estas bona maniero ĉefe por la infanoj. La fervojo iras en arbaro, kie troveblas flegitaj ĝardenoj, promenejoj. La linio konstruiĝis per sociala laboro de la urbaj civitanoj, kaj la 20-an de aŭgusto 1962 oni ekfunkciigis ĝin. La fervojo trafikis dum la tuta jaro, kaj ĉefe la dimanĉaj trafikoj estas popularaj. La permeso de la rapido estas 15 km/h, kaj la ŝpuro estas 760 mm-j.

„Kaszói” Arbara Fervojo

La vojlinio estas inter la vilaĝoj Szentá kaj Kaszó en la sud-transdanubia regiono. La longo de la fervojlinio estas 8 km-j. Inter la arbaraj fervojoj de la departemento Somogy tiu ĉi fervojo estas la plej juna. Ĝi konstruiĝis en sovaĝromaneca arbaro de Kaszó kaj Szentá. La fervojlinio laŭlonge situas nur en arbaro, eĉ apud la lago Baláta, kiu estas grava marĉo kun multspecaj vegetaĵoj kaj bestoj. La ŝpuro de la linio estas 760 mm-j, kaj la permesata rapido estas 20 km/h. En tiu tegiono la fervojo donas manko-kompensan eblecon en la trafiko de tiu teritorio.

„Gemenci” Arbara Fervojo

La vojlinio komenciĝas ĉe la vilaĝo Pörboly, kiu troveblas en la sud-transdanubia regiono, kaj trairas sur la fama inundeja arbaro Gemenc. La unua haltejo estas Keselyös, poste la finhaltejo estas Bányfok. La longo de la linio estas 30 km-j, kaj la ŝpuro estas 760 mm-j, kaj la permeso de la rapido estas nur 15 km/h. La arbarfervojan turismon oni povas kompletigi per rajdado, remiado, biciklado, ekskursado, ekskursgvidado aŭ ŝipirado. En

la inundeja arbaro vivas multaj bestoj, ĉefe cervoj, aproj kaj kapreoloj. Tiujn bestojn la turistoj povas observi el la observantaj turoj. En Pörböly konstruiĝis ekoturisma centro, kie per la konstanta ekspozicio oni povas konatiĝi kun la inunda arbaro, la sovaĝbestoj, birdoj ktp. La fervojo ĉiutage trafikas, kaj mi rimarkas, ke vintre trafikas hejtitaj vagonoj. Ankoraŭ estas interese, ke per tiu fervojo oni faras ankaŭ ŝarĝtransporton.

„Felsőtárkányi” Arbara Fervojo

Tiu fervojo troveblas en la montaro Bükk, norde de la granda urbo Eger en la nordhungaria regiono. La vojlinio estas inter la vilaĝo Felsőtárkány – kiu estas la okcidenta pordo de la montaro Bükk – kaj la ekskursloko Stimeczház. La longo de la fervojo estas 5 km-j, kaj la ŝpuro estas 760 mm-j. Apud la linio la vojaĝantoj povas vidi flegitajn ĝardenojn, interesajn studvojetojn. La plej eksterordinaraj vidindaĵoj estas proksime de la finhaltejo, kio estas la „Vöröskő-fonto”, kiu funkcias intermite, kaj la akvo rompas sur la surfacon kiel gejsero. Multaj aliaj vidindaĵoj donas al la ekskursantoj grandajn travivaĵojn, ĉefe al tiuj homoj, kiuj ŝatas la naturon.

„Gyöngyös” Mátra Fervojo

Tiu fervojo trafikas sur du linioj kaj transportas la pasaĝerojn. La du vojlinioj estas inter urbo Gyöngyös kaj la ripozloko Mátrafüred, kaj inter Gyöngyös kaj la ekskursloko Lajosháza apud urbeto Gyöngyössolymos. La longo de la du linioj estas 18 km-j, kaj la ŝpuro estas 760 mm-j. Apud la linio al Mátrafüred troveblas vinberĝardenoj. La alia linio sekvas la fluovojon de la Gyöngyös-rivereto, kaj alvenas al la ripozloko Szalajkaház. Pro la relativa proksimeco de la hungara ĉefurbo Budapeŝto la Gyöngyös Mátra Fervojo, multaj budapeŝtanoj vizitas tiun regionon kaj kompreneble la fervojon. Pro tio en multaj semajnfinoj trafikas sur ĉi tiuj linioj nostalgiaj trajnoj per malnovaj vaporlokomotivoj.

„Szilvásvárad” Arbara Fervojo

La pitoreska fervojo havas 3,6 km-jn kun haltejoj: Szilvásvárad – Lovaspálya – Szalajka – Fatelep – Fátyolvizesés, kiu troveblas norde de la urbo Eger en la norda parto de Hungario. La linio kondukas sur la valo Szalajka ĝis la fama „Vualkaskado”, kiu estas unu el la plej belaj naturaj formiĝintaĵoj de Hungario. Tiu fervojlinio havas la plej krutan traceadon, ĉar la plej granda altiĝo estas 51%. Tiu fervojo estas la plej frekventata inter la arbaraj fervojoj. La ŝpuro estas 760 mm-j kaj la permeso de la rapido estas 20 km/h. La trajnoj trafikas dense, ĉefe en la printempa kaj somera tempoperiodo. La trajno haltas en la haltejo Szalajka-fiŝlago, kie troveblas la Arbarkultura Muzeo. Estas ege interesa novaĵo, ke dum la jaro okazas diverspecaj programoj por la vojaĝantoj kaj la turistoj.

„Debrecen-Zsuzsi” Arbara Fervojo

La vojlinio estas inter la dua granda urbo de Hungario, Debrecen kaj la ekskursloko Hármashegyfalja. La longo de la linio estas 17 km-j, kaj la ŝpuro estas 760 mm-j. La iniciato de la Urba Konsilantaro konstruiĝis tiu fervojlinio en la jaro 1882, do kiel mi jam menciis tio estas la plej malnova mallarĝŝpura fervojo en Hungario. La trafiko de tiu ĉi fervojo komence de aprilo ĝis fine de oktobro laŭ horare okazas, kiu kondukas la

vojaĝantojn al mirindaj pejzaĝoj. Ĝi havas riĉajn faŭnojn kaj flaŭrojn, kaj en la arbaroj troveblas fiŝlago, ludplaco, multspecaj fungoj, elvida turo ktp.

„Debrecen” Amuzparko Fervojo

La fervojo troveblas en la amuzparko de urbo Debrecen. Tiu havas 1100 metrojn da longo, kaj funkcias laŭ la tempo de la amuzparko. La funkciadon de tiu fervojo – simile al la Széchenyi-hegyi Infanfervojo – faras la geknaboj helpe de la debrecenaj fervojistoj. La solena malfermo de tiu ĉi fervojo okazis en la jaro 1960. La ŝpuro de la fervojo estas 760 mm-j. En la 1980-aj jaroj tiun fervojon oni volis ĉesigi pro la malbona stato de la relvoja subkonstruaĵo, eĉ mem la trako, sed la entuziasmaj fervojamantoj helpis rekonstrui la plenan fervojon. Mi rimarkas, ke dum la pasintaj 50 jaroj pli ol 2 milionoj da homoj vojaĝis per tiu fervojo.

„Hortobágy” Malgranda Fervojo

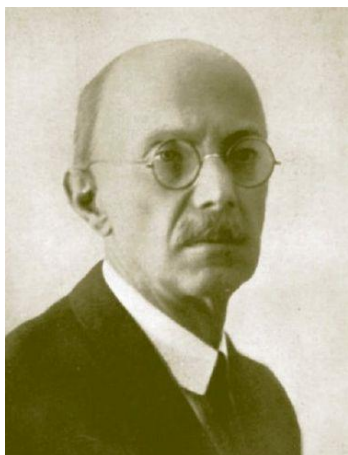
La vojlinio estis konstruita en la fama hungara regiono t.n. „Puszta”, kiu troveblas en la mezo de la hungara ebenaĵo. Komence kaj tra pluraj jardekoj tiu fervojo servis la fiŝlagojn, ĉar ĝi kunportis al la lagoj la fiŝnutraĵojn, kaj transportis la kaptitajn fiŝojn al la vendejoj. La longo de la linio estas 5 km-j, kaj la ŝpuro estas 760 mm-j. La vojlinio estas inter la urbeto Hortobágy kaj la ekskursloko Kondástó. Nuntempe la fervojon uzas la turistoj por konatiĝi kun la interesaj kaj kuriozaj faŭnoj kaj flaŭroj. La 2 mil hektaraj centra pejzaĝo estas protektata ekde la establo de la „Hortobágyi” Nacia Parko. En tiu teritorio estas la plej valora natura fenomeno la diverspecaj birdoj, kiuj ĉi tie nestas aŭ ripozas antaŭ la migrado al Afriko. Estas interese, ke dum la pasintaj 35 jaroj oni observis pli ol 300 birdospecojn.

„Pálházi” Arbara Fervojo

La vojlinio komencas en urbeto Pálháza, kaj daŭrigas tra Kőkapu kaj la finhaltejo estas Rostalló. En la grave vizitanta valo Kemence trafikis tiu ĉi fervojo, ĉar en tiu regiono troveblas multajn vizitantaj postrestaĵoj, kastel- kaj fortikaĵruinoj kaj kompreneble naturbelaĵoj. La longo de la linio estas 10 km-j, la ŝpuro estas 760 mm-j, kaj la permeso de la rapido estas 20 km/h. Ĉe la stacio Kőkapu atendas la vojaĝantojn arbara vojo kaj ripozejo. Sub la kastelo la fervojo trairas mallongan tunelon. De tie oni povas ekskursi al la plej belaj partoj de la departemento Zemplén. Apud la fervojlinio troveblas la lago „Kőkapu”, kaj belega refreŝigejo. Sur tiu linio pojure proksimume 40-50 mil vojaĝantoj ĝuas la naturaj belecoj.

Jen la mallonga konigo de la hungaraj arbaraj fervojoj. Mi vojaĝis per multaj arbaraj fervojoj en Hungario, kaj tiuj veturadoj donis al mi kaj al miaj familianoj neforgeseblajn travivaĵojn. Mi rimarkas, ke dum la IFEF-kongreso en la jaro 2000 la kongresanoj faris duontagan ekskurson sur la „Széchenyi-hegyi Infanfervojo”, kaj ĉiuj partoprenantoj ege ĝuis la kuriozan etoson de tiu ekskurso.

ANTAŬ 150 JAROJ NASKIĜIS KÁLMÁN KANDÓ



Kálmán Kandó hungara inĝeniero, kaj fama investito, pioniro de la fervoja elektrizado naskiĝis antaŭ 150 jaroj en la urbo Pest. Li estis naskito de malnova nobela familio. La gimnaziajn studojn li komencis en la budapeŝta Trefort-strata gimnazio, kie li kun eminenta lernorezulto ricevis la abiturientan ekzamenon. Poste li daŭrigis la studadon en la Teknika Universitato, kaj en 1892 li ricevis inĝenieran diplomon.

Lia unua laborloko estis elektra fabriko en Parizo, kie li jam komence montris sian talenton. Pro tio la generaldirektoro de la Budapeŝta fabriko Ganz vokis hejmen la junan inĝenieron. Kálmán Kandó en Budapeŝto pretigis la unuajn tipojn de la trifaza indukta motoro kaj la trifaza sinkrona generatoro resp. transformatoro. Li konstatis, ke tiujn induktajn motorojn oni

povas uzi ankaŭ en la fervojaj trakcioj. Li proponis konstrui provlinion apud la fabriko por la eksperimento de tiu konstataĵo. Pro la sukcesaj rezultoj de tiuj eksperimentoj la itala registaro komisiis lin por efektiviĝi fervojajn elektrizadojn en la montaro Alpoj. La registaro indikis tiun fervojlinion, kiu estis la tielnomata „Valtellina” montara linio. La elektrizado de la 106 km-jn longa, kurbiĝanta fervojlinio bone sukcesis. Kandó planis al tio la lokomotivojn kaj la motorvagonojn. Li atingis laŭdon de la registaro. Poste la registaro decidis elektrizi ankoraŭ 2000 km-jn fervojlinion, kaj komisiis lin realigi la elektrizadon, eĉ la planadon de la fervojaj veturiloj.

Sekvis la unua mondmilito, kiam li devis soldatiĝi, kaj post la milito li iĝis la teknika direktoro de la fabriko Ganz. Tie komenciĝis la planado de la fazotransira elektra lokomotivo, kion oni nomas „Kandó-sistemo”. Laŭ tiuj sistemoj fabrikitajn lokomotivojn oni elprovis sur la provreto inter la stacioj Rákosrendező kaj Alag. Pro la pozitiva rezulto la hungara registaro decidis la elektrizadon de la fervojlinio Budapeŝto – Hegyeshalom. Kandó planis la lokomotivojn por tiu elektrizita fervojlinio.

Pro la familiaj problemoj kaj streĉitaj laboroj malboniĝis lia sanstato, kaj la 13-an de januaro 1931 li mortis. La maljusteco de la sorto estas, ke li ne povis vidi sian faritaĵon la elektrizitan fervojon pere de fazotransira sistemo. La 16-an de junio 1932 okazis la unua provveturo sur la fervojlinio Budapeŝto – Komárom, kaj en aŭgusto ekfunkciis laŭ la horaro la fervoja trafiko.

Estas rimarkinde, ke Kálmán Kandó estas membro de la Hungara Scienca Akademio, kaj ricevis altan distingon „Corvin-krono” en 1930. Pri li oni nomumis ĉeflernejon en Budapeŝto, faklernejon placon kaj straton en urbo Miskolc, eĉ planadon. Estas grava afero, ke li estis investito, kaj inter la jaroj 1895 kaj 1929 li investis multajn novaĵojn el kiuj li patentis 69 investitaĵojn.



Elektra lokomotivo de Kandó

István Gulyás

EL FERVOJA MONDO

Germanio: **Novaj EuroCity trajnoj al Przemyśl (Pollando)**

Kun nova trajnhoraro ekde 15-a de decembro 2019 estos entrafikigita nova trajno de kategoria *EuroCity* el *Graz* al *Przemyśl* tra *Vieno*, *Břeclav*, *Bohumín*, *Katowice* kaj *Krakovo*. En *Przemyśl* estos koneksa alligo al *Odeso* (Rusio), kun transtrajningo en *Lvovo* kaj ankaŭ al *Kievo*. Al la tri ĝisnunaj tagaj transportligoj inter Aŭstrio kaj Pollando "*Sobieski*": *Vieno* – *Varsovio* – *Gdynia*, "*Polonia*": *Vieno* – *Varsovio* kaj "*Moravia*": *Vieno* – *Katowice*) tiel estos aldonita la kvara ("*Porta Moravica*": *Graz* – *Vieno* – *Krakovo* – *Przemyśl*).

Przemyśl troviĝas en sudorienta Pollando. Tiu ĉi parto de Galicio (Galizien) apartenis ĝis la jaro 1918 al Aŭstrio-Hungario kaj pli poste sub Polan respublikon. Post la Dua mondmilito tamen parto de Galicio estis aldonita sub administradon de Sovet-Unio kaj sub unian respublikon Ukrainion. *Przemyśl* tiel fariĝis landlima transitstacio.

Vagonaron de la nova trajno kreas la pasaĝervagonoj de aŭstraj fervojoj *ÖBB*, sur linioparto *Graz* – *Bohumín* estos aldonita ankaŭ restoracivagono. Tiu ĉi nova trajnkunligo estos atrakcia ne nur por turista veturfrekvenco al *Krakovo*, sed danke al kunligo al ukraina enlando ĝi havas esperon plimultiĝi ankaŭ kreskantan vojaĝtransportan merkaton Ukrainio – Eŭropa Unio.

Alia novaĵo ekde somero 2020 estos renovigita enkonduko de la taga trajnkunligo *Vieno* – *Berlino* tra *Prago*. Samtempe ekde venontjara somero estos du el nuntempaj kvar duopoj de trajnoj de la kompanio *Regio-Jet* en itinero *Prago-Vieno* plilongigitaj ĝis *Budapeŝto*.

Germanio: **Nova InterCity trajno en Germanio**

Deutsche Bahn (Germanaj Fervojoj) plimultigas oferton de longdistancaj trajnkunligoj *InterCity* en kvar orientgermanaj federaciaj landoj. Kiel infomis konzerno *DB* 8-an de oktobro 2019, ekde duono de decembro 2019 trafikos inter *Dresdno*, *Berlino* kaj *Rostock* la nova kunligo *InterCity* komence dekfoje tage. Kaj ekde marto 2020 nombro da frekvencoj plimultiĝos al 16 en ĉiu tago. La trajnoj *IC* haltos ankaŭ en la urboj *Oranienburg*, *Elsterwerda*, *Neustrelitz* kaj *Waren*, ekde majo 2020 ankaŭ en *Warnemünde* kaj apud berlina flughaveno *Schönefeld*, informis la germana tagĵurnalo *Handelsblatt* 9-an de oktobro 2019.

Ĝisnune trafikis inter *Rostock* kaj *Berlino* nur malmultaj trajnoj *IC* kaj inter *Berlino* kaj *Dresdno* trafikis ĉiujn du horojn regionaj eksprestrajnoj, inter ambaŭ grandurboj en duhora intervalo ankaŭ *EuroCity*.

Germanio: **Bavario antaŭpage investos por modernigo de regionaj fervojoj**

Bavara ministro de trafiko D-ro *Hans Reichhart* subtenas pli rapidan modernigon de regionaj fervojoj. Sur 12 linioj en Bavario okazos renovigo de traka surkonstruaĵo. Bavario liveros antaŭpagon 23 milionojn da Eŭroj, ĉar financoj el federacia buĝeto por ĉi tiu jaro jam estas elĉerpitaj. *DB Netz* danke al tio komencos laborojn ankoraŭ ĉijare kaj finos ilin ĝis la jaro 2021. *DB* financojn al Bavario redonos en la jaroj 2023-2024 post financa kvitigo kun federacia buĝeto.

Temos pri fervojlinioj: *Garmisch-Partenkirchen-Griesen*, *Holzkirchen-Miesbach*, *Egling* – *Geltendorf*, *Murnau* – *Oberammergau*, *Schongau* – *Peissenberg*, *Landshut* – *Platling* – *Bayerisch-Eisenstein*, *Straubing-Bogen*, *Zwiesel* – *Bodermais*, *Regensburg* –

Schwandorf, Sulzbach-Rosenberg – Irrenlohe (- Schwandorf), Unterfranken: Schweinfurt – Meiningen, Schwaben: (Ingolstadt –) Aichach – Augsburg.

Francio: Estonta prezidanto de SNCF deziras subteni fervojan vartrafikon

Jean-Pierre Farandou, destinita kiel anstataŭanto de *Guillaume Pépy* en frunto de Francaj Ŝtataj Fervojoj (SNCF), interparolis komence de oktobro 2019 kun Senato, la dua kamero en la lando, pri harmoniigo de enlanda fervoja vartrafiko kun eŭropaj standartoj de kvalito. Neniu povas kompreni, ke en Francio jam trafikis preskaŭ neniu vartrajnoj, diris estonta fervoja gvidanta fervoja funkciulo, almontranta okulfrapajn vivmediajn alportojn de fervoja vartrafiko favore al surŝosea vartrafiko. Kvankam tio ne estos facila, li dezirus prizorgi por vartrajnoj rezervigon de eŭropaj linioj, sur kiuj vartrajnoj trafikos en longdistanca trafiko per rapideco 100 km/h, kio estas konkurencekapabla kun kamiontrafiko.

Nedepende de interparolo de la sinjoro *Farandou* decidis SNCF ĉe sociala kaj ekonomia komitatoj de la filia kompanio SNCF, ke ĝi proponos pliajn masivajn forstrekojn en sfero de homaj fontoj. Ĝis fino de la jaro 2019 aŭ komence de la jaro 2020 okazu nuligo de pliaj 200 laborlokoj. Tiuj ĉi lokoj tiel aldoniĝos al 1500 laborlokoj, jam pli frue planataj por maldungo ĝis la jaro 2021. Nuntempe la kompanio SNCF Fret laborigas 5200 homojn. Se temas pri Ŝtataj Fervojoj, *Farandou* volas intenci direktigi fervojojn al pli granda ekonomia efikeco, ke malaltiĝu ŝarĝo de la ŝtato kaj ĝiaj organoj. *Farandou* al si starigis kiel celo venigi la fervojojn al financa ekvilibro. La fervojo ŝuldas tion al la ŝtato, kiu transprenis ŝuldon de la kompanio en alto 35 miliardoj da Eŭroj. La fervojo devas strebi al kontenteco de la klientoj, ke ili revenu en trajnojn. SNCF devas akiri pli grandan konkurenckapablon. Kandidatecon de la sinjoro *Farandou* devas ankoraŭ aprobi du parlamentaj komitatoj kaj Senato. Kiel anstataŭanton de *Guillaume Pépy* proponis lin Elysea palaco.

(Laŭ *Transportweb*, 11.10. 2019)

Norvegio: Fervoja vartrafiko en Norvegio antaŭ kolapso?

Filia kompanio *NSB Cargonet* troviĝas jam kelkajn jarojn en ruĝaj numeroj kaj fine de la jaro 2018 ĝi decidis parton de la trajnoj nuligi. Ankaŭ por la plej granda kliento – poŝto – devis esti kelkaj trajnoj nuligitaj, tial poŝto devis siajn transportojn transigi al ŝoseoj. Ne estas klara, kiun rolon en tio rolas la nova estraro de la kompanio sub la nomo "vy". *Cargonet* kaj *Green Cargo Norge* en la jaro 2018 atingis malprofiton 100 milionojn da NK (10 milionojn da Eŭroj).

(Laŭ *Schweizer E-R*, 7/19)

Pollando: Monperdo por vartrafiko

Pola fervoja vartrafiko troviĝas en krizo. Laŭ vortigo de polaj medioj kaŭzo estas tio, ke planata trakonstruo 70 miliardoj da Zlotoj (5 miliardoj da Eŭroj) en fervojan infrastrukturon kaj per tio por ĝia modernigo, estas minacita. La planataj rimedoj estas preparitaj por Pollando en buĝeto de EU por jaroj 2014-2020. Post tiu ĉi periodo ilia neelĉerpigo signifas eksvalidiĝon. Malmultaj en la fako kredas, ke ĉio sukcesos. La registaro tamen promesis, ke almenaŭ rimedoj destinitaj el EU ekde la jaro 2021 elĉerpos.

Tiu ĉi evoluo estas por tiu ĉi sektoro unu granda seniluziigo, ĉar granda modernigo estas neevitebla. Meznivela rapideco de vartrajnoj en Pollando atingas ĉirkaŭ 24 km/h, je duono malpli ol en Germanio. Plue tre dinamike evoluantaj polaj havenoj – precipe *Szczecin* – havas zorgojn, kiel estos transportata pligrandiĝanta amplekso en transporto da varoj el kaj en marhavenoj.

Laŭ diversaj fontoj preparis: **Jindrich Tomíšek**

AFORISMOJ

Multegaj aforismoj cirkulas en la mondo. Inter tiuj estas realaj, sinceraj, malsinceraj, naivaj, gajaj kaj malgajaj, sciencaj kaj stultaj k.a. Mi publikas kelkajn aforismojn, kiujn diris parte saĝaj kaj famkonataj homoj, sed la plej multe devenas el nekonataj homoj. Jen aforismoj elektitaj de mi:

„La sekreto de longa vivo estas simpla afero: manĝu duonan, promenadu duoblan, ridu trioblan” (*Ĉina proverbo*);

Multaj homoj el kaj eniras al via vivo, sed nur la veraj geamikoj lasas piedsignon en via koro” (*E. Roosevelt*);

„La sincereco estas la plej granda kaj sekura ponto inter du homoj” (*Japana proverbo*);

„La sincereco havas grandan avantaĝon, ĉar ne devas teni en la kapo, kion vi diris hieraŭ” (*Japana proverbo*);

„La perdo de inteligenteco estas plej grava kondiĉo, ke oni havu tion, sed pro tio ne devas ĉiuj homoj maltrankviliĝi” (*A. Einstein*);

„Lasu ke via rideto ŝanĝu la mondon, sed ne lasu, ke la mondo ŝanĝu vian rideton” (*Nekonata*);

„Se via celo estas grava por vi, vi trovas solvon, se ne tiam pretekston”. (*Nekonata*);

„Vi ne estu sukcesa homo, sed altvalora” (*A. Einstein*);

„Ne eblas solvi problemojn per samaj pensmanieroj, per kio ni faris tion” (*A. Einstein*);

„Nur la idiotoj scias ĉion, la aliaj lernas ĝis la fino de siaj vivoj” (*A. Einstein*);

„En la mondo nur du aferoj estas eternaj: la universo kaj la homa idiotismo, kvankam en la unua mi ne estas certa. (*A. Einstein*);

„La frenezo estas tiu stato, ke fari saman refoje kaj refoje, kaj atendi por ke la rezulto estu alia” (*A. Einstein*);

„Estu vi mem, ĉiuj aliaj jam estas okupita” (*O. Wilde*);

„Se vi konfidu sen kondiĉo en iu homo, tiam vi havos aŭ kunulon, aŭ malbonan lecionon por la tuta vivo” (*Hungara proverbo*);

„Vivu tiel, ke oni ne rimarkas kie vi estas, sed grave manku el kie vi foriras” (*V. Hugo*);

„Ĉiam vi devas klopodi, por ke vi estu la plej bona homo, sed neniam vi devas kredi, ke vere vi estas” (*J. M. Fangio*);

„Se vi donas ion al iu ne rememoru, se vi ricevas ion de iu ne forgesu” (*Nekonata*).

István Gulyás

GRANDRAPIDA FERVOJO EN ITALIO



La grandrapida fervoja reto en Italio

En la pasinta jaro – ankoraŭ antaŭ la atako de la koronavirusa epidemio - mia fervojista amiko pasigis dek tagojn en Italio kiel oficiala delegito de la Hungaraj Ŝtatformoj (MÁV). Lia tasko estis studi la italan fervojan pasaĝertrafikon, ĉefe la grandrapidan fervojon. Pri la sperto li detale informis min, kaj proponis aperigi tion en nia faka revuo Hungara Fervojista Mondo.

Enkonduke mi konigas la legantojn pri kelkaj sciindaĵoj de la italaj fervojoj, kies longo estas 19730 km-j, el tio estas 18320 km-j da normala ŝpuro. Multajn malgrandŝpurajn fervojojn havas „FS” (Ferrovie dello Stato) nacia fervoja societo, entute 1410 km-jn, kies ŝpuroj estas 1000mm-j, 950 mm-j kaj 850 mm-j. La longo de la dutrakaj ĉeflinioj estas 6370 km-j. La longo de la elektrizitaj fervojlinioj estas pli ol 12700 km-j. La nombro de la vojaĝantoj estas proksimume po 600 milionoj jare, kaj la ŝarĝtrafiko transportas pr. po 80 milionojn

da tunoj jare.

La ekspluatanto de la italaj fervojoj estas la „FS”, kiu per du fervojaj entreprenoj funkciigas la fervojon. La fervojan pasaĝertrafikon direktas la entrepreno „Trenitalia” (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane), la fervojan infrastrukturon manipulas la entrepreno „RFI” (Rete Ferroviaria Italiana). Ekster la du entreprenoj kelkaj pli malgrandaj ĉefe komercaj entreprenoj partoprenas en la fervojaj aktivecoj, inter ili la plej grava estas la „NTV Italo” privata entrepreno, kiu partoprenas en la trafikigo de la grandrapidaj trajnoj. La konkurso inter la Trenitalia kaj NTV Italo ekscitas pli grandnombrajn vojaĝantojn, do tiu rezulto donas avantaĝojn por ambaŭ organizo.



ETR 500 grandrapida trajno

La fervoja reto en Italio konstruiĝis en la fino de la 19-a jarcento. Pro la multaj montoj eĉ montaroj la fervojaj linioj prikonstruiĝis malgrandradiusaj kurbiĝoj. (Mi rimarkas, ke la unua fervojlinio konstruiĝis en 1839 inter Napolo kaj Portici, kiu kunligis la reĝan palacon kun la marbordo). Pro la evoluo de la trafiko estis necesa pligrandigi la rapidecon de la trajnoj, sed la kurbiĝantaj linioj ne permesis tion. Pro tio FS decidis konstrui grandrapidajn liniojn sur aliaj traceoj. La unua grandrapida fervojlinio pretiĝis inter Romo kaj Florenco, kiun oni nomas „Direttissima”, kaj ĝia ek-ekspluatado okazis en 1977. Nuntempe la grandrapida fervoja reto jam havas pli ol 960 km-jn.



Trenitalia trajno ETR 400

La grandrapida fervoja reto en Italio – kiu formas „T” formon - kunligas la plej belajn urbojn. Sur la norda kaj suda direkto estas Torino – Milano – Bolonjo – Florenco – Romo – Napolo – Salerno,

kaj sur la orienta kaj okcidenta direkto estas

Venecio – Padova – Verono – Milano – Torino. Tiuj retoj atingas grandajn partojn de la populacio de Italio. Ekster tiuj du ĉeflinioj ekzistas ankoraŭ la „Adria koridoro” inter Bolonjo kaj Lecce kun la urboj Rimini, Ancona, San Benedetto del Tronto kaj Bari, la linio Romo – Verono – Bolzano resp. Bergamo, la linio Ĝenovo – Milano, la linio Bari – Napolo, kaj la linio en Sicilio inter urboj Palermo – Catania – Messina.

La vertikala flanko de la „T” forma reto elkonstruiĝis jam en la jaro 2009, kaj en la horizontala flanko ankoraŭ konstruiĝas la mankantaj etapoj. Sur tiuj linioj ne estas traknivelaj pasejoj, kaj la permesata rapido estas 250-300 km/h. Ankaŭ pretiĝas la linioj Ĝenovo – Milano kaj Torino –

Lyono, sed pro financaj problemoj kaj ceteraj diskutoj tiuj projektoj malrapide progresas. La evoluigo de la pluaj tri konvenciaj fervojlinioj Bolonjo – Lecce, Bari – Napolo kaj Palermo – Catania nuntempe okazadas. Post la efektivigo de la rekonstrua laboro la rapido de la linio estos 200 km/h. Bedaŭrinde sur la grandrapidaj fervojlinioj la trafikaj trajnoj multe malfruiĝas, kies kaŭzo la forresto de la evoluigo de la diversaj fervojstacioj. Ekz. en la norda – suda linio nur en Bolonjo pretiĝis suburba tunelo kaj stacidomo por la grandrapidaj trajnoj en la jaro 2013. Saman tunelon kaj stacion oni planis konstrui en Florenco, sed tio jam dum dek jaroj konstruiĝas kaj estas nur



Grandrapida trajno en la stacidomo

duonpreta pro la altaj kostoj kaj la protesto de la vojaĝantoj, ĉar la nova stacidomo estas je pli grandaj distancoj de la urbocentro.

La trajnoj de la grandrapida trafiko havas diversajn nomojn. Sur la plej frekventata linio inter Salerno kaj Torino la Trenitalia trafikigas po 53 trajnojn tage kaj laŭdirekte. La nomo de la trajnoj estas „Frecciarossa” (Ruĝa sago). La plej granda rapideco estas 300 km/h. Tiuj trajnoj estas kunmetitaj el ETR 500-a kaj ETR 1000-a vagonaroj. Sur la plej frekventata linio inter Venecio kaj Torino trafikigas po 24 trajnoj tage kaj laŭdirekte, kies nomo estas „Frecciar argento” (Arĝenta sago). Sur la Salerno – Romo – Venecio fervojlinio po 20 paroj de trajnoj trafikigas tage. La plej granda rapideco estas 250 km/h. La tria plej grava linio estas la Bolonjo – Lecce fervojlinio, la t.n. „Adria koridoro”, kie po 13 paroj da trajnoj trafikigas tage sub la nomo „Frecciarbianca” (Blanka sago). La rapideco estas 200 km/h. Sur la ceteraj linioj ekz. Romo – Verono – Bolzano/Bergamo po 9 paroj „Frecciarossa” trajno trafikigas tage, sur la linio Ĝenovo – Romo 6 paroj, sur la linio Romo – Bari 4 paroj, kaj la linio Romo – Reggio Calabria 2 paroj da trajnoj trafikigas ĉiutage.



Grandrapida trajno "Italo"

Mi rimarkas, ke en Italio la nombro de la vojaĝantoj altiĝas, ĉar la plej gravaj urboj situas ĉe la „T” koridoroj, ĉar FS malpliĝas la vojaĝkostojn, ĉar la priservadofrekvenco estas granda kaj konvena por la vojaĝantoj (ekz. inter Romo – Florenco – Bolonjo jam preskaŭ

po 6-8 minutoj trafikigas trajnoj), ĉar la vojaĝtempo estas 250-300 km/h ktp. La trajno nuntempe jam venkas la aeron trafikon, ĉar la fervojaj stacidomoj troveblas en la mezo de urboj, kaj la flughavenoj estas malproksime de la urbocentro, ĉar la flugkosto estas iomete alta ktp.

La investadoj de la grandrapidaj trafikoj rilatas multajn fervojliniojn, kaj ĝis nun la sumo de la investadoj estas entute 27 miliardoj da Eŭroj. La problemo estas, ke multajn linietapojn oni konstruas samtempe, kies rezulto estas la trajnmalfriiĝoj, la dispecigo de la disponeblaj monoj.

En la kadro de la itala fervojo tro multaj personaroj okupiĝas. Preskaŭ ĉiuj fervojstacioj oni povas vidi dum la tutaj tagoj eniĝajn fervojistojn, kiuj promenaĉas sur la kajoj, aŭ paroladas kun aliaj fervojistoj. Sed la ĉeesto de multnombraj fervojistoj ne signifas altkvalitajn pasaĝerprizorgadojn, nur altiĝas la ekspluatad-kostojn.

Do la sperto pri la itala fervojo, precipe pri la grandrapidaj fervojaj trafikoj estas iomete miksitaj, tamen la aktiveco de la Nacia Fervoja Societo (FS) – malgraŭ la multaj malfacilaĵoj – estas fruktodona kaj por la italianoj eĉ por la eksterlandanoj kontentigas la atendatajn fervojajn trafikojn.

Mia amiko rimarkis, ke la hungaraj fervojistoj havus feliĉon, se en Hungario ekzistus tiuj grandrapidaj trafikoj kiel en Italio. Tamen la spertoj havigas niajn decidrajtajn estrojn por pripensita decido de la evoluigo de la hungaraj fervojretoj.

István Gulyás

Fonto: Vikipedio



„Szilvásváradí” Arbara Fervojo



„Gemenci” Arbara Fervojo



„Csömödéri” Arbara Fervojo