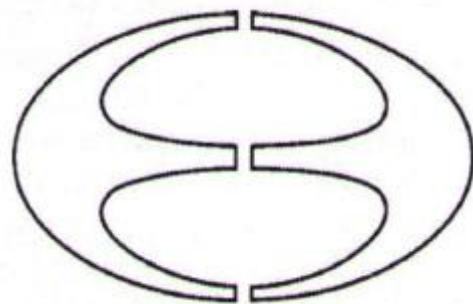


HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



Okcidenta Stacidomo en Budapeŝto

3
----- 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:

42. I. Gulyás: Mi kaj la pandemio
43. I. Gulyás: Okcidenta stacidomo en Budapeŝto
46. I. Gulyás: Brazila fervojo
49. I. Gulyás: Meditado de maljuna virin
50. I. Gulyás: Kelkaj aforismoj de A. Einstein
51. I. Gulyás: Ceteraj „Gravaj tagoj”
54. I. Gulyás: Per akumulatoro por nia Tero
55. I. Gulyás: Historio de la HFEA
58. I. Sutka: Evoluigo de la Bp – Kelebia – Beograd fervojlinio

64-a jaro N-ro 3, JULIO - SEPTEMBRO

MI KAJ LA PANDEMIO

Ni havas diron: „Ĝi estas ĝistede ripetata”, do ni ĉiuj tediĉis de la koronaviruso kaj la kvaranteno, sed anstataŭ la tedo ni prenu ĝin serioze. La viruso estas grava afero, kaj mi pensas, ke ĝia nuna stato malrapide sed sendube malaperos. Bedaŭrinde tiu pandemio okazigis multajn suferojn, malcertojn, maltrankvilon kaj multajn problemojn. Dank’ al Dio ke la viruso ne trovis min, miajn familianojn kaj amikojn, sed tamen mi timas ĝin. La timo ekscitas malbonan animagordon kaj interpremiĝon kiuj venas niajn vivojn.

En la kadro de la Esperanto-movado la pandemio okazigis renversiĝon, ĉar preskaŭ ĉiuj kongresoj, konferencoj kaj aliaj kunvenoj estis forrestintaj, pro tio mi ne ricevis por nia faka revuo raportojn pri tiuj. Se vi legas la enhavtabelon de ĉi tiu numero de HFM, vi povas vidi, ke ĝi enhavas naŭ artikolojn, el kiuj nur unu pretigis István Sutka, la ceterajn mi skribis. Mi kredas ke la 72-a IFEF-kongreso kaj aliaj okazintaĵoj okazos en la sekva jaro, sed okazis en la kuranta jaro „virtuala kongreso”, „video-prelego” kaj „rete kunsido” al la estraro de IFEF, „skajpo-renkontiĝo” kaj aliaj „diskutlistoj”, kaj mi bone taksas tiujn agadojn, sed mankas al mi la kongresa etoso, la kulturaj kaj ekskursaj programoj, do la kunesto kun miaj geamikoj almenaŭ unufoje poĵare. Mi scias ke la nuna situacio devigas nin interrilati alimaniere kaj komuniki per aliaj rimedoj ol personaj renkontiĝoj, sed mi ege atendas la normalan vivon.

István Gulyás

OKCIDENTA STACIDOMO EN BUDAPEŝTO



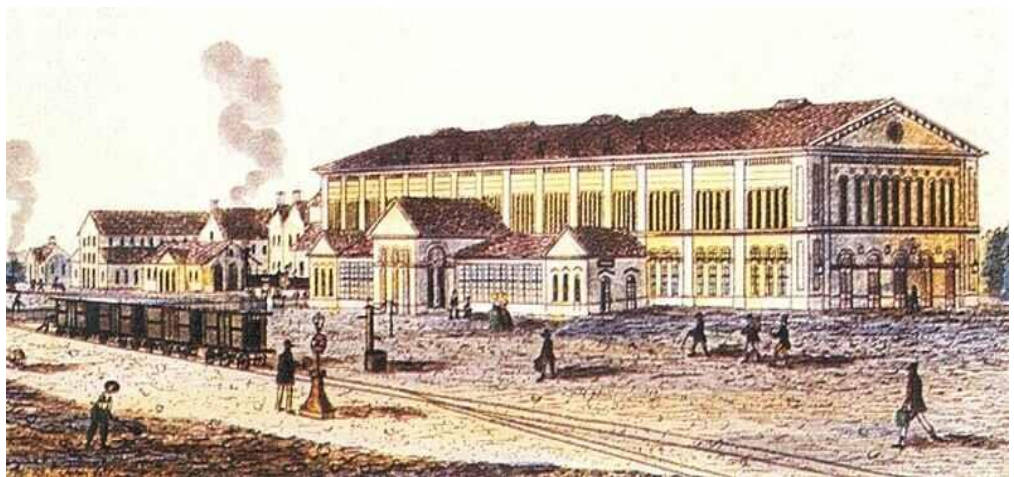
La Okcidenta stacidomo en Budapeŝto

La Okcidenta stacidomo estas unu el la plej malnovaj fervojaj linikomencaj stacioj en Budapeŝto. Ĝi ricevis la nomon en interrilato de la ŝtatigo de la Aŭstra-Hungara Ŝtata Fervoja Kompanio, kaj ne pro la geografia pozicio. De tiu ĉi stacio startas la antaŭurbaj trajnoj al la Danubkurbiĝo kaj al urboj Vác, Esztergom kaj Cegléd, al la urbetoj Veresegyház kaj Lajosmizse. La Okcidenta stacidomo estas la finhaltejo de kelkaj longdistancaj trajnoj el urboj Záhony, Nyíregyháza, Debrecen, Szeged, Kecskemét, Szolnok k.a. Tamen ni povas konstati, ke en la Okcidenta

stacidomo dominas la antaŭurba trafiko.

Sur la loko de la nuntempa stacidomo estiĝis la t.n. „Indóház”, de kie en 1846 startis la trajno inter urboj Pest kaj Vác, kiu estis la unua fervojo de Hungario. Tiu konstruaĵo servis la hungaran fervojon dum pli ol 30 jaroj. En tiu tempoperiodo la posedanto pligrandigis tiun konstruaĵon kaj konstruigis turnoplaton por la trakveturiloj. Tiam konstruiĝis novaj staciaj trakoj, publikvoja ponto super la trakoj, kiun oni nomis „Ferdinánd” ponto, kaj suba transirejo por la piedirantoj.

Jaron post jaro kaj la vartrafiko kaj la pasaĝertrafiko grave evoluis, kaj tiu situacio postulis konstrui - anstataŭ la „Indóház” – novan pli grandan konstruaĵon. Tiun novan stacidomon – laŭ la decido de la tiama posedanto, la Aŭstra-Hungara Ŝtata Fervoja Kompanio – planis la franca



La "Indóház"

firmao Gustave Eiffel en 1873 kunlabore kun la aŭstra planisto August de Serres, la francaj Théophile Seyrig kaj Germain Salard, kaj flanke de la Kompanio Viktor Bernhardt kaj József Pucher. Estas interese, ke post la konstrulaboro de la stacidomo Viktor Bernhardt ricevis „Franz Jozef ordenon” pro tiu granda kaj efektivebla plano.

Samtempe de la konstrulaboro de la nova stacidomo, la Ĉefurba Publiklabora Konsilantaro planis konstrui la budapeŝtan Grandbulvardon, pro tio oni devis akordigi la du gravajn konstruojn. La akordigo bone sukcesis, kaj la rezulton ankaŭ nuntempe montriĝas la ĝenerala impresoj de la du konstruoj.

La konstruo de la stacidomo komenciĝis en 1874, kaj la nova stacidomo funkciis ekde la 28-an de oktobro 1877, kiam okazis la solena transdono. En la kadro de la konstruo estiĝis



La Okcidenta stacidomo en 1877

plej moderna ferstruktura konstruaĵo, kiu estis 42 m-j larĝa, 146 m-j longa kaj 25 m-j alta halo, kaj ĝi estis tiam la plej granda kaj impona konstruaĵo ne nur en Hungario, sed en la tuta Aŭstra-Hungara Monarĥio. Pro tio kaj la planistoj, kaj la investisto devis apliki specialajn solvojn. Tiuj solvoj sukcesis bonege, kaj oni diris, ke la ferstrukturo de la stacidomo estis teknika bravaĵo. En la stacidomo konstruiĝis multaj konstruservaj establoj, kiel la kasejo, atendejoj, divers-nivelaj restoracioj, pakajaj haloj, eĉ ankaŭ poŝtofiĉejo. Ĉar la posedanto devis doni novan fizionomion al la stacidomo, pro tio preskribis ke la nova stacidomo harmonigu

kun la pompo de la granda bulvardo de Budapeŝto. La planistoj realigis tiun deziron, kaj planis tiel belan kaj eksterordinaran konstruaĵon, kiu determinis la urbobildon, kaj sekvis la francan stilotendencon. La nova Okcidenta stacidomo efektivigis ĉiun pretendon de la ĉefurbaj gvidantoj, ĉar ĝi konservis la centran rolon de la trafika nodo, kaj riĉigis per bonstila harmonio la grandan bulvardon de Budapeŝto.

En la kadro de la stacio-konstruo estis riparitaj la fervojreto, kaj finfine la nombro de la trakoj estis 17, plus du parktrakoj kaj du bontenadaj trakoj. Entute 9 pasaĝerkajo troveblas en la stacio, kaj la trakoj de la stacio estis elektrizitaj, eĉ pretiĝis nova sekuriga instalaĵo.

En la efektivigo de la nova stacidomo konstruiĝis reĝa halo, aŭ alinome „Kortega pavilono”. Tiu halo ĝis 1920 liveris la reĝan familion. Tiu konstruo pretiĝis en la aŭstra baroka stilo, pro tio ĝi bone apartiĝis de la francstila stacidomo. La aranĝado de la pavilono estas ordinara, ĉar en la centra salono ricevis lokon la reĝa paro, kaj nur la reĝino ricevis apartan salonon kun verando kaj ĝardeno. Momente la reĝan halon oni uzis por diversaj aranĝaĵoj.

Mi rimarkas, ke MÁV tiutempe konstruigis reĝan halon en la stacidomo Keleti, sed dum la dua mondmilito la halo ricevis bombatakon, kaj post la milito MÁV ne restarigis tiun, kaj nuntempe en la halo funkcias transformila stacio kaj sociala establo. MÁV planas restarigi tiun halon kune kun la planitaj rekonstruaj laboroj de la tuta stacidomo.

La tria reĝa halo troveblas en la stacidomo de urbo Gödöllő. Tiun memstaran konstruaĵon MÁV restarigis, sed nun en ĝi funkcias atendejo, kasejo kaj bufedo. Oni povas konstati, ke la rekonstrua laboro – en la sepdekaj jaroj de la pasinta jarcento – ne okazis laŭfake, sed MÁV ankaŭ tion planas restarigi en la kadro de la rekapabligita programo.

Fine en la urbeto Kenderes konstruiĝis gubernatora halo antaŭ la dua mondmilito, kiun en fino de la 70-aj jaroj oni rekonstruis al loĝdomo.

Okazis kelkaj negativaj periodoj en la vivo de la Okcidenta stacidomo, kiam la grandan halon oni uzis por vartrafiko, pro tio la pasaĝertrafiko preskaŭ ĉesis. Sed post la negativa aktiveco ne daŭris longtempe.



La reĝa halo en la stacidomo



La centra salono de la reĝa halo

La Okcidenta stacidomo en 1891 transiris en posedon de MÁV. Poste sekvis rapida evoluo de la fervojo en Hungario, kaj kompreneble la fervoja pasaĝertrafiko en la Okcidenta stacidomo. Inter la jaroj 1970 kaj 1990 okazis la konstruado de la M3 metrolinio inter Ujpest-Centro kaj la fervoja stacio Kőbánya-Kispest. En la kadro de la konstruado oni plene aliformis la placon antaŭ la Okcidenta stacidomo, ĉar konstruiĝis subvoja transireja sistemo, kiu efikis al la tuta stacidomo. Intertempe konstruiĝis la „Westend City” aĉetocentro, kaj pro tio oni devis malkonstrui la magazenojn kaj aliajn konstruaĵojn. Poste naskiĝis imagojn efektiviĝi kabinetkvartalon sur la loko de la stacidomo. Tiuj imagoj pro financaj problemoj oni ne realigis, tamen antaŭ la findecido multaj preparaj laboroj efektiviĝis, en kies kadro oni malkonstruis pliajn magazenojn, trakojn, loĝdomojn, ktp.

Pro la grava uzopreno de la stacidomo – ja ĉiutage plurmil pasaĝeroj uzas tion – ege eluziĝis la tuta stacidomo en la 80-aj jaroj de la pasinta jarcento, la Hungaraj Ŝtatformoj faris gravan

rekonstruan laboron. Tiun rekonstruon MÁV kunligis kun la konstruo de la M3 metrolinio, kaj la aĉetocentro Westend. En ties kadro MÁV nur tiujn trakojn rekonstruis, kiuj servis la antaŭurbajn trafikojn. Tiam okazis la trakonstruo de la peronoj, kaj aliaj akcesoraj establaĵoj. La laboron oni devis organizi tiel, ke samtempe la fervojan trafikon povus daŭrigi. Tiu rekonstruo ne estis komplete, parte pro la manko de mono, parte pro la manko de la longdistanca plano de la Okcidenta stacio.

En la 2000-aj jaroj oni altetaksis la rolon de la antaŭurba fervoja trafiko en Budapeŝto, kies grava faktoro estis la Okcidenta stacidomo. Pro tio ne nur la pasaĝeroj, sed ankaŭ la

gvidado de Budapeŝto urĝis la rekonstruan laboron. Pro la manko de mono la rekonstruo atendis ĝis nun. Nuntempe la stacidomo teknike malnoviĝintas. Estas bezonata la artobjekta renovigo de la granda halo kun la plena tegmento, vitromuroj de la fasadoj, riparado de la fero- kaj lignopartoj, rekonstruo de la pluvakvaj kanaloj kaj la tuta fervojreto kun la pasaĝerkajoj, subvojaj transirejoj kaj la sekuriga instalaĵo, eĉ ĉiuj staciaj instalaĵoj, kiel la kaseja halo, restoracio, la ses fasadaj turoj ktp. Pro tio la grandan halon devis fermi dum duonjaro, kaj modifi la tutan fervojan trafikon kaj horaron. La tuta investada kosto estas 9 miliardoj da Forintoj. En la komenco de majo 2020 komenciĝis la rekonstrua laboro de la tuta stacio. Tiun laboron MÁV planas efektiviĝi ĝis la fino de la venonta jaro.



La granda halo de la Okcidenta stacidomo

István Gulyás

BRAZILA FERVOJO



Antaŭ kelkaj tagoj mi havis grandan surprizon, ĉar mi ricevis leteron per poŝto el Rio de Janeiro de brazila pensiula fervojisto. En la letero la pensiulo skribis pri kelkaj indikoj de la brazila fervojo kun tiu rimarko: "Brazilo estas tiu lando, kie oni batalas pro la fervojo, por ke denove trafiku fervojaj pasaĝertrajnoj". Li memorigis min, ke ni renkontiĝis dum la 87-a Universala Kongreso de Esperanto, kiu okazis en la brazila urbo Fortaleza

en la jaro 2002. Tie li partoprenis en la fervojista kontaktkunveno, kie mi fakprelegis pri la eŭropaj fervojoj, ĉefe pri la fervojaj internaciaj koridoroj, kaj pri la grandrapidaj fervojoj. Mi memoras, ke li alparolis al mia prelego, kaj parolis pri la kompatinda aspekto kaj stato de la brazila fervojo. De tiu tempo jam pasigis 18 jaroj, kaj ĉu pliboniĝis la situacio en Brazilo, aŭ ĉio restis kiel estis? Li proponas al mi, ke mi skribu artikolon al nia faka revuo HFM pri la brazila fervojtrafiko. Mi trarigardis la „Vikipedion” kaj aliajn enciklopediojn, eĉ kelkajn revuojn, kaj mi konstatis, ke la situacio en Brazilo apenaŭ pliboniĝis, sed nur en la regionoj Sao Paulo kaj Rio de Janeiro troveblas konvenan fervojan trafikon. Tiuj trafikoj signifas antaŭurbajn fervojajn trafikojn, respektive kelkajn turismajn aŭ nostalgijajn trajnojn.



Regionaj trajnoj en Sao Paulo

Brazilo havas 210 milionojn da enloĝantoj, kaj jam pli ol dudek jaroj preskaŭ ĉesis la tradiciaj interurbaj fervojaj pasaĝertrafikoj. La kaŭzo estas, ke la ŝtato forvendis la transportjuron al la privataj vartransportaj firmaoj. La pasaĝertrafiko estas malgajniga entrepreno, pro tio jaron post jaro oni ĉesigis la tutajn laŭregulajn pasaĝertrajnojn, ja en



Brazilo unu el la plej grava industria branĉo estas la ercmineja industrio. La ercproduktado kaj erctrafiko estas ekonomia entrepreno, ĉefe se la trafiko okazas per propra vartrajno kaj sur propra fervoja linio. La brazila firmao „Vale S.A.” estas la dua plej granda minkompanio de la mondo, kaj ĝi havas proprajn transportajn eblecojn. La kompanio aĉetis 360 lokomotivojn, pli ol 14 mil varvagonojn, kaj per tiuj aĉetadoj la firmao jam havas pli ol 800 lokomotivojn kaj 35 mil varvagonojn, kaj kompreneble ĝi havas plurmil km-jn da bonstata fervojreto. Ĉi tie mi rimarkas, ke la fervojaj retoj en Brazilo estas en grave malboniĝinta stato, do la rekonstruoj de tiuj fervojaj retoj ne estus ekonomiaj.

Laŭ la enciklopedioj la longo de la brazila fervojreto estas pli ol 28,8 mil km-j, el kiu la 1000 mm-j ŝpuroj estas 22,9 mil km-j, la 1600 mm-j ŝpuroj estas 5,7 mil km-j, kaj 1440 mm-j ŝpuroj

estas 0,2 mil km-j. La longo de la elektrizitaj linioj estas 1,2 mil km-j. La rilatoj kun alilandaj fervojoj ne estas tro multaj, nur kun Bolivio, Urugvajo kaj Argentino.



Rio de Janeiro

Estas interese, ke en la komenco de la 70-aj jaroj de la pasinta jarcento la hungara firmao „Ganz Mávag” fabrikis 12 kvarpartajn motortrajnojn por Brazilo, sed tiuj konstruktoj ne realigis la esperojn sur ilin metitajn. Tiuj trajnoj – la nomo estas Húngaro – ne povis trafiki sur la ascendaj linio-partoj kaj tuneloj, ĉar la boĝioj kaj la motoroj superhejtis, kaj la meza rapido estis ege malalta. Poste kelkaj aliaj sensukcesaj provadoj finfine post du jaroj oni eltrafikigis tiujn motortrajnojn.

La ŝtato Sao Paulo estas la plej intense iniciatinto de la restarigo de la pasaĝertrafiko, ĉar tiu ŝtato estas la plej multthoma kun la 44 milionoj da loĝantoj. Ĉi tie estas neelteneblaj ŝtopiloj en la publikvoja trafiko, kaj la aŭtoŝoseoj post 1-2 jaroj jam iĝos neireblaj pro la obstrukco. Pro tio la ŝtato de Sao Paulo decidis refoje ekfunkciigi la fervojan pasaĝertrafikon sur kvar ekzistantaj fervojlinioj. Laŭ la planoj la Sao Paulo – Campinas – Americana linio estus la unua, ĉar al tiu linio estas la plej granda pretendo je la pasaĝer-trajnoj. La posedanto de tiu linio estas la loĝistika entrepreno „Rumo”, kiu aranĝis sur tiu linio var-transporton, kaj ĝi volonte trafikigus miksitajn pasa-ĝer- kaj vartrafikojn. La ŝtato kaj la entrepreno jam subskribis intencdeklaron por realigi tiun planon.

La dua linio estas la Sao Paulo – Sao Jose dos Campos. Sur tiu linio la MRS firmao trafikigas vartrajnojn, sed laŭ la firmao jam en la venonta jaro ĝi volonte funkciigus pasaĝertrajnojn.

La pritraktadoj kaj la esploroj progresas, kaj la rezultoj baldaŭ okazos.

La tria linio estas la Sao Paulo – Santos fervojlinio, kiun funkciigas ankaŭ la MRS firmao per vartrafikoj. Sur ĉi tiu



La akvofalo Iguazu

linio la ŝtato ŝatus trafikigi turistajn trajnojn al la marbordo ĉefe en la semajnfinojn. La pritraktadoj ankaŭ daŭras inter la ŝtato kaj la firmao.

La kvara linio estas la Sao Paulo - Sorocaba. La 645 mil loĝanta urbo grave postulis la restarigon de la pasaĝertrafiko. Pro tio verŝajne en la proksima estonteco okazos la anonco de la pasaĝertrajna konkurso.

Por plibonigi la trafikajn situaciojn la registaro de Brazilo planis konstrui grandrapidan fervojan linion inter Rio de Janeiro kaj Sao Paulo. Por la efektiviĝo de tiu ĉi linio la brazila



La antaŭurbaj trajnoj en Brazilo

Trafika Ministerio malfermis konkurson. En tiu konkurso partoprenis germana, franca, hispana kaj japana firmaoj, kaj la rezulto estas tre interesa, ĉar la gajninto estis la franca firmao, kaj la linio konstruas per la utiligo de la franca TGV teknologio. La planita grandrapida fervojo havas normalan (1435 mm-j)

ŝpuron, la longo de la linio estas 518 km-j, la radaksa ŝarĝo estas 17 tunoj, la longo de la stacioj estas 400-500 m-j, la traceo bezonas pli ol 90 km-jn da tuneloj kaj 108 km-jn da pontoj super la riveroj kaj valoj. La linio rilatas kun la tri fluĝavenoj. La kostoj de la konstruo estas pli ol 18 miliardojn da USA Dolaroj. Laŭ la planoj la ekfunkciigo de la linio estus devinta jam en 2014 en la kadro de la futbala mondĉampionado, sed tiu plano ne sukcesis. La sekva celo estis la jaro 2016, kiam okazis la olimpiko en Rio de Janeiro, sed tiu imago ankaŭ ne sukcesis. La lasta celo de la ekfunkciigo estas la fino de la kuranta jaro. Ni scivole atendas la rezulton.

Se mi plue analizas la brazilan fervojon, mi devas rimarki, ke la menciinda uzado de la



La Copacabana en Rio de Janeiro

brazilaj fervojoj estas la antaŭurbaj trafikoj. En Brazilo tiu trafiko okazas en Sao Paulo, Rio de Janeiro, la ĉefurbo Brasilia, Belo Horizonte, Recife, Salvador kaj Fortaleza. Kompreneble ankoraŭ kelkaj urboj havas antaŭurbajn fervojretojn kaj trafikojn, sed tiuj trafikeblecoj estas malcertaj ĉefe pro la malbonaj statoj de la retoj. La alia uzebleco de la fervojo en Brazilo estas la utiligo de la ekzistanta fervoja reto por urba

tramo. Estas interese, ke en multaj urboj la fervoja linio transiras la urbojn, kaj pro tio facile eblas utiligi por tiu celo. Tiu metodo unuavice okazas en la orienta landparto de Brazilo. Bedaŭrinde multajn neuzablajn fervojajn retojn oni malkonstruis, kaj en tiuj urboj kaj regionoj de la lando nur devas uzi la publikan vojon, kies stato lasas mankon de dezirinda multo.

Fine mi rimarkas, ke tiu el 26 federacia ŝtato ekzistanta granda lando, kiu estas la kvina plej granda lando de la mondo (8 milionoj km²) meritis pli bonan kaj modernan fervojan kaj publikvojan trafikon.

István Gulyás

MEDITADO DE MALJUNA VIRINO

Kia maniere mi observas mian maljunecon? Mi ne esperu, ke iu diras pri tio. Bedaŭrinde neniu atentigas min pri la maljuneco, kvankam ĉiuj konstatas la faltojn sur mia vizaĝo, sed lasas la agnoskon je mi. Multajn helpas al mi, kiam la pli junaj homoj diras al mi „onjo”. Se mi multfoje eĉ ĉiam aŭdis tiun karan vorton, mi devis pensadi pri tiu stato. Nun rajtas veni la unua „vekrio”. Mi devas akcepti, ke alvenis la tempo, kiam mi devas rigardi antaŭ la spegulo mi mem. Mi vidas tiam sur mia vizaĝo malgrandajn faltojn. Ĉu tiujn faltojn mi ricevis pro multaj ridoj eĉ ridetoj? Verŝajne tiu konstato estas falsa, sed tamen mi trankviliĝis pro tiu penso.

Mi ekzamenis plu mian vizaĝon, kaj mi trovis sur ĝi brunan makulon, ĉu unu, eble du, aŭ tri, kvar... Ankaŭ estis tio sur miaj mandorsoj. Verŝajne tiujn lasis kiel postsignon la aŭtuna juglandrikolto. Jen mi havis sur la kolo iun malhelan verukon, ĉu tiu estas pro la ozontruo, aŭ pro la ultraviola radiado? Eble estas, ke somere mia najbaro aspergis la arbarojn per ĥemiaĵo, kaj la vento blovis kelkajn gutojn da suko sur min. Mi decidis, ke mi iras al la dermatologo. Tie mi kun taŭzita mieno montris miajn preskaŭ mortajn makulojn. La kuracisto kun rezigna rideto diris, ke „vi ne ektimu, ĉar tiuj makuloj estas maljunaĝaj makulmetamorfozoj”. Mi demandis de li, kion mi povas fari pro tio? Li respondis multajn proponojn ekde la diversajn kremojn, balzamojn ĝis la kuracherboj kaj kuracbanoj, sed li mallaŭte sufioris, ke „kun tiuj makuloj vi povas fari nenion, ĉar tiuj estas maljunecaj signoj”.

Post kelkaj tagoj miaj dentoj komencis dolori. Do mi iris al la dentkuracisto. La kuracisto ĝisfunde ekzamenis miajn dentojn, kaj konstatis, ke kelkaj dentoj havas dentkariigon pro tio mi devas surhavi protezan dentaron, unu tempe nur parte devas uzi tion, sed post kelkaj jaroj jam grandparte devas uzi protezon. Nun rajtas veni la dua „vekrio”.

Poste sekvis mia hararo. Komence kelkaj haretoj estis troveblaj sur la bluzo, pli sur la harbroso. Okazis la harlavo, kaj mi rezigne demandis de mi mem „kio estas tio en la defluilo?” Eblas ke tio okazis pro la pafetgasoj, aŭ de la danĝeraj forĵetaĵoj, eble de la malvarmo aŭ varmo, hajtado ktp. Sed mi pensis, ke mi ne esperu, ĉar bedaŭrinde miaj haroj defalas. Eble helpas la uzo de iu haralkoholo aŭ alia kremo, sed la plej bona solvo – pensis mi – uzi ĉapelon, ĉar nuntempe la ĉapelo denove modiĝas. Estas damaĝo, ke antaŭ 30 jaroj tiu modo ne ekzistis.

Dum nokto mi vekiĝis je abomena kapdoloro. Mi pensis, ke denove estas frontinfluo, sed tiam – laŭ la veterprognozo – ne okazis tio. Poste mi spertis, ke post la ellitiĝo mi grave kaptuniĝis. Kio estas tio? Mi pensis, ke verŝajne la sangopremo estas alta, aŭ mi havas aliajn malsanojn. Mi timige atendis la daŭrigon, kio aperigis en mia vivo. En iu tago mi volis eksalti el mia lito, kaj subite turniĝis por mi la „mondo”, kaj mi trafis per la vizaĝo sur la planko. Bedaŭrinde mi ege batis min, sed mi ne veadis, ĉar per la veado la doloro ne mildiĝis.

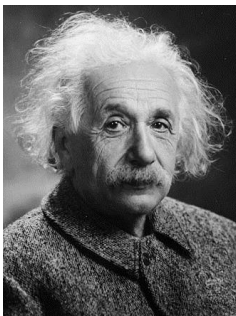
Tio venis la tria „vekrio”, vane mi vere maljuniĝas. Pro tio mi proponas al ĉiuj maljunaj virinoj, se iu helpas al ŝi leviĝi el la planko post la falo, nur diru al ŝi/li, ke nur la kaŭzo de la falo estas la idiota tapiŝo. Se ni estas sola, ni preĝu kaj movu niajn brakojn kaj piedojn, kaj ni povu rampi sur la manoj kaj piedoj, kaj malrapide ekstari. Do la ekstaro el la lito ankaŭ bezonas tri paŝojn: unue malrapide eksidi, due demeti garde niajn piedojn sur la plankon, trie malrapide ekstari kaj post kelka meditado ni jam povas ekpaŝi. Mi ankaŭ proponas ke ni ne voku niajn geknabojn aŭ parencojn post nia falo, ĉar eblas, ke ili kuregas al ni malesperiĝinte, kaj ni jam trankvile trinkas kafon en la kuirejo. Tiam ni povas honti, eĉ se denove okazos tiu situacio, ili jam ne venos al ni. Kelkaj tagoj post la falo mi ankoraŭ sentis la doloron, pro tio mi iris al la kuracisto. Tie mi ĝisatendis mian vicon, mi sentis ke miaj piedoj, brakoj, spino k.a. apenaŭ doloras. Tamen mi eniris al la

kuracisto, kiu diris al mi, ke miaj ostoj maldensiĝis, miaj vertebroj eluziĝis, ja mi jam estas maljuna virino.

Poste sekvis unu el la plej malbonaj problemoj: la forgeso! Tio ne estas simpla forgeso, sed en ĉi tiu aĝo jam estas forgesemo. Tio estas la kvara „vekrio”, ĉar... (bedaŭrinde mi forgesis, kion mi volis diri...). Mi devas sciigi, ke la tempo kuregas, mi nur venas kaj iras tien-reen, mi kunportas la kaftason, poste aparte la kafkuleron, kaj mi ĉiam forgesas la lakton kaj sukeron. Mi vivas tiel, ke mi enportas, elportas, elprenas, remetis kaj poste mi forgesas kien mi metis tiujn. Poste mi konstante serĉas ion, slosilon, okulvitron, adreson, telefonnumeron, medikamenton, kaŝitan monon ktp. Se mi iras al la vendejo, antaŭe mi skribu sur malgranda papero, kion mi volas aĉeti, ĉar se mi ne faras tion, mi staras en la mezo de la vendejo, kaj ekstaze startas al la mangokonservujo kaj al la hundokaĉo, sed mi ne konas la frukton mango, kaj mi ne havas hundon, sed mi forgesis ke mi volis aĉeti nur du bulkojn. Do mi devas konfesi ke mi daŭre iĝas forgesema. Estas la lasta konsilo: se ni forgesas ĉu ni enpremas la medikamenton aŭ ne, kie ni lasis nian okulvitron, ĉu ni salis la viandon aŭ ne, kial ni malfermis la fridujon, kion ni volis aĉeti en la vendejo ktp, ni forgesu niajn ofendojn kaj insultaĵojn. Tiel ni povas kaj rajtas decidi, por ke post kelkaj jaroj ni iĝos bonhumora kaj kara maljuna virino, aŭ kverelema kaj disputema kadukeco.

István Gulyás

Kelkaj aforismoj de A. Einstein



„La informo ne estas scio, la unusola sciofonto estas la sperto”.

„La fantazio estas pli grava ol la scio, ĉar la scio estas finita, la fantazio ĉirkaŭprenas la tutan mondon”.

„Se la faktoj ne konvenas al la teorio, aliformu la faktojn”.

„Lernu el la hieraŭ, vivu al la hodiaŭ, esperu en la morgaŭ”.

„Ne devas kompreni la mondon, estas sufiĉa se ni orientiĝas en ĝi”.

„Mia tuta vivo forpasis, ĝis kiam mi komprenis, ke mi ne bezonas kompreni ĉion”.

„La vivo estas ondotraĵo. Ĝi havas kaj bonon kaj malbonon. Sed estas via decido, ke vi vekrias aŭ ĝuas”.

„La estimo al iu ne devas esti donita kiu postulas, sed kiu meritas”.

„Detenu vi mem de la negativaj homoj, ĉar ili trovas al ĉiuj solvoj iun problemon”.

„Kiu konas aliulojn estas saĝa, kiu konas sin mem estas saĝulo, kiu venkas aliulojn estas forta, kiu venkas sin mem estas heroo”.

„La logiko alvenigas vin el „A” punkto al „B” punkto, sed helpe de la fantazio vi alvenas kien ajn”.

„Vi falos tiam, se vi ĉesigas la provadon”.

István Gulyás

CETERAJ „GRAVAJ TAGOJ”

En la 1/2019 kaj 1/2020 numeroj de nia faka revuo Hungara Fervojista Mondo mi rememoris entute 14 gravajn tagojn. Se mi trarigardas la kalendaron, mi trovas preskaŭ ĉiusemajne, eĉ ĉiutage iun tagon – ekster la religiaj festoj – kiun la UN, Unesko, VHO, landoj, medioprotektadaj organizoj, fakoj aŭ aliaj popolgrupoj solenas kiel „gravaj tagoj”. Flanke de la esperantistoj UEA aperigas komunikon pri tiuj gravaj tagoj, kiuj interesas kaj vere gravaj por la Esperanto movado. Do multspecaj gravaj tagoj okazas en la mondo, kiujn eblas envicigi al la kvalifikigaj difinoj de la tagoj:

Monda tago: kiu ĉiujare ripetiĝas kaj etendiĝas al la mondo aŭ multnombraj kontinentoj, kaj anoncas diversaj internaciaj organizoj.

Internacia tago: kiu ĉiujare ripetiĝas kaj etendiĝas al multnombraj landoj, kaj anoncas diversaj internaciaj organizoj kaj ligiĝas al specialaj temoj, kion oni festas per konferencoj kaj aranĝaĵoj.

Nacia tago: kiun festas lando aŭ popolo, kiu estas la sendependeco de la lando, aŭ elstara historia evento, eĉ la tago de la patrono de tiu lando.

Memortago: kiam la popolo rememoras pri historia venko aŭ tragedio, kiu donis ŝanĝon en la vivo de la lando aŭ popolo. Okaze la tragedio oni nomas tiun tagon „nacia funebra tago”.

Grava tago: en kiu kadro ekzistas multspecaj tagoj, al kio estas ligita konstanta tradicio, aŭ ligitaj temoj kaj eventoj al diversaj organizoj, eĉ naskiĝ- kaj mortotagoj de famaj homoj, ekleziaj tagoj ktp. Ekzemple mi mencias la „Mintagon”, kion la ministoj solenas ĉiujare. Se mi bone scias en la nuna jaro estos la 69-a mintago en la komenco de septembro. Mia patro estis karboministo en la minejo Pécs, kaj ni geknaboj senpacience atendis la mintagon, ĉar en tiu tago okazis parada marŝo, diversaj amuzaj programoj, manĝaĵoj ktp.

En ĉiuj kategorioj troveblas gravaj tagoj por esperantistoj. Unue mi mencias la fervojistajn esperantistojn, kies la plej grava estas la „Fervojista Tago”, kion ni en la nuna jaro festas la 70-an. Por la fervojistoj precipe grava tago estas la fervojista tago, ĉar tiam okazas la inaŭguro de fervojaj oficiroj, transdono de distingoj, ekekspluatado de multaj fervojaj investadoj, kaj kompreneble okazas tuttagaj kulturaj, amuzaj kaj sportaj programoj. Ni fervojistaj esperantistoj ĉiujare festas tiun tagon, ĉar antaŭ unu semajnfino okazas la tritaga Landa Amika Fervojista Esperanto Renkontiĝo. Ĝis nun entute 49 renkontiĝoj okazis dise en nia lando, en kies kadro okazas raporto kaj parolado pri nia agado fare de la prezidanto. Kompreneble okazas interesaj kulturaj programoj, ekskursoj eĉ lingvoinstruado ktp.

Mi prezentas kelkajn gravajn tagojn, kiujn UEA aperigis en la komunikilo, kaj tiujn tagojn la esperantistoj ĉiujare primemoras.

Internacia tago de Edukado.

La 24-an de januaro estas la Internacia Tago de Edukado. La Unuiĝintaj Nacioj (UN) kaj Unesko progresigas kaj apogas ties evoluadon, plivastigon kaj altigon de la kvalito de edukado tutmonde. Statistikaj donitaĵoj de UN kaj Unesko montras altiĝantajn nivelojn de lego- kaj skribkapablo. Malgraŭ konsiderinda progreso, multaj milionoj da geknaboj ne frekventas lernejojn, al multaj mankas la scioj por perlabori decan vivon, la analfabeteco vastas inter la plenaĝuloj, mankas instruistoj. La Internacia Ligo de Esperantistaj Instruistoj (ILEI), laborante per la Internacia Lingvo Esperanto, kaj rilatante kun instruistoj en la tuta mondo, klopodas subteni la laboron de la instruistoj, lertigi ilin kaj doni al ili klaran kaj kompletan bildon de la celoj kaj laboro de UN kaj Unesko en la fako de

edukado por ĉiuj. La uzo fare de ILEI de la lingvo Esperanto ebligas sperto-interŝanĝojn inter famuloj pri edukado kaj pedagogoj el plej diversaj landoj. La laboro de instruistoj en la nuna mondo ne estas facila, pro tio tiaj internaciaj kontaktoj, transdono de scioj kaj ekzemploj de efikaj strategioj estas ege valoraj kaj stimulaĵoj por la instruistoj. UEA kaj ILEI instigas siajn membrojn utiligi siajn scipovojn de la lingvo Esperanto por aserti la gravecon de Internacia kompreniĝo kaj kunlaboro inter ĉiuj homoj.

Internacia Tago por Elimino de Rasa Diskriminacio.

La 21-a de marto estas la tiu ĉi tago, ĉijara aranĝo kiu atentigas pri la plago de rasismo. Laŭ UN proksimume 200 milionoj da homoj, kiuj identigas sin kiel afrikdevenaj loĝas en Ameriko, multaj pliaj milionoj loĝas en aliaj mondopartoj. Multaj afrikdevenaj personoj ofte suferas pro multflanka diskriminacio surbaze de aĝo, sekso, lingvo, religio, politika opinio, socia deveno, posedrajto, handikapo, naskiĝo aŭ aliaj statusoj. UEA laŭ sia statuto neŝanceble agadas kontraŭ ĉiuj formoj de diskriminacio, inkluzive de rasa diskriminacio. Fundamenta al ĝia kredo estas vizio de monda komunumo, kiu vivas en harmonio kaj reciproka kompreniĝo. La rapida ekspansio de Esperanto en lastaj jaroj atestas pri la potenco de tiu vizio. Bedaŭrinde la rasismo daŭre vivas, bredante malamon kaj nutrante malegalecon. UEA alvokas la homojn kuniĝu por konkeri tiun malbonon per la spirito de kompreniĝo, inkluzive de lingva kompreniĝo inter popoloj kaj rasoj tra la tuta mondo.

Internacia Tago de Multflankismo.

La 24-a de aprilo estas la Tago de Multflankismo. En tiu tago la homaro alkroĉiĝas al UN, ĉefe en la nuna endanĝeriga tempoperiodo de la mondo. UN devas kunteni la plej gravajn aktivecojn en la mondo, kaj direktigi ties agadojn. Ekzemple ni ĉiuj forte bezonas la laboron de la Monda Organizo pri Sano, kiu kontrolas la KOVIM-19, kunordigas la lukton kontraŭ ĝi, kaj unuigas sciencistojn tra la mondo por serĉi ĝian preventon kaj kuracon. UN inkluzive de la multaj organizoj kiuj formas parton de la UN-familio, dependas de la aktiva subteno, kunlaboro kaj financado de la unuopaj ŝtatoj. Klimatŝanĝiĝo, pandemioj, naturaj katastrofoj, internacia financo – ĉiuj tiuj demandoj ne konas landlimojn, postulas internacian kunordigon. Granda parto de tiu kunordigo okazas pere de UN. En la nuna danĝera mondo, fronte al pandemio, al vasta dislokiĝo de homoj, al milita konflikto, al senpluvecoj kaj inundoj, tertremoj k.a., ni bezonas multflankismon tian, kiam ĝin praktikas UN, pli ol iam ajn antaŭe. Ni esperantistoj bezonas pli bonan aliron al lingva diverseco, fortigon de multlingvismo en la sino de UN. Laŭ nia opinio UN estas unu el niaj plej fortaj remparoj kontraŭ kaoso kaj konfliktoj.

Internacia Tago de Teo.

La 21-an de majo estas deklarita de UN tiun tagon. Post alvoko la plej ofte uzata trinkaĵo en la mondo estas teo. Te-rikolto kaj produktado povas esti la plej grava vivrimedo por pluraj neriĉaj familioj en multaj landoj. Teo estas utila por sano, ĉar bonkvalita teo helpas por bona funkciado kaj kondiĉo de digesta sistemo, koro, haŭto, renoj kaj dentoj. UN per deklaro de specifa tago por teo atentigas la homaron pri la graveco de teo en la monda batalo kontraŭ mizero. De jarcentoj, eĉ jarmiloj teo estas parto de tradiciaj kulturoj en multaj landoj en pluraj kontinentoj. Teamanta Esperantista Organizo (TEO) kaj UEA kunlaboras por diskonigi al homoj en pli ol 120 landoj tion, kion teo reprezentas kun la celo antaŭenigi la valorojn de paco internacia kunlaboro kaj daŭrigebla evoluigo.

Tago de Afriko.

La 25-an de majo okazas la Tago de Afriko. La unua Tago de Afriko okazis en 1963 en la ĉefurbo de Etiopio, kiam 32 landoj fondis la Organizaĵon por Afrika Unueco (OAU). De tiam pliaj 21 landoj aliĝis al OAU. Sud-Afriko estas la lasta lando, aliĝinta en 1994 post la fino de la apartisma regno. La misio de OAU estis liberigi la afrikajn landojn de koloniisma regado, antaŭenigi suverenecon de afrikaj landoj, defendi homajn rajtojn al afrikanoj kaj restarigi la dignon de la afrikaj popoloj. En 2002 anstataŭ de OAU estiĝis la Afrika Unio (AU), kiu reprezentas 1,3 miliardon da homoj. UEA havas grandegan deziron, ke Afriko prosperu, kaj UEA estas aparte fiera labori por tio pere de sia Afrika Komisiono kaj de siaj membroj en Afriko. Estas grava imago kongresi en Afriko en iuj venontaj jaroj, ja Afriko estas nia lulilo, kaj la afrikaj esperantistoj estas pretaj organizi tiun gravan eventon.

Monda Tago sen Tabako.

La 31-an de majo estas tiu tago. La tabako estas danĝera rimedo kontraŭ la sano, kaj kontraŭ tio batalas faka asocio de UEA, la Tutmonda Asocio de Esperantistaj Nefumantoj (TADEN). Tiu asocio agadas por konsciigi pri nefumismo kaj protekti sanstaton de homoj. Estas urĝa neceso protekti la junularon kontraŭ industria manipulado, kaj preventi al ili la uzon de tabako kaj nikotino. Milionoj da homoj mortas ĉiujare pro tabak-atribuitaj malsanoj. Pere de la oficiala organo „Puraj pulmoj” kaj tra sociaj retoj TADEN konstante kaj konvinke agitas kontraŭ la tabako. En tiu agado helpas UEA kaj aliaj faka asocioj, kiel la UMEA kaj ILRI. Estas grava paŝo en tiu „batalo” la kunlaboro de la Tutmonda Esperantista Junulara Organizo (TEJO).

Monda Bicikla Tago.

La 6-an de junio okazas tiu tago, kiun difinis UN. Al tiu tago aliĝis la faka asocio de TEJO, kies nomo estas Biciklista Esperantista Movado Internacia (BEMI). Tiu tago agnoskas la unikecon kaj flekseblecon de la biciklo, kiu estas uzata de du jarcentoj, kiel simpla, atingebla, fidinda, pura kaj medifavora daŭripova rimedo de transporto. Aparte ĉijare – pro la korona viruso – homoj en la tuta mondo remalkovris la avantaĝojn de la biciklo kiel medi-amikema, malmultekosta transportilo, kaj samtempe sana kaj efika ekzercilo. Ĉijare BEMI festas sian 40-an datrevenon, kiam okazas la unuan retan BEMI-tagon. En la lastaj jaroj biciklado pli kaj pli fariĝas populara sporta distrado, en kiu partoprenas homoj el ĉiuj aĝoj. Multaj urboj provizas lu-biciklojn, kiujn eblas facile kaj komforte preni kaj redoni post uzo kie ajn en urbo.

Monda Tago de Rifuĝintoj

Unuiĝintaj Nacioj nomis la 20-an de junio Monda Tago de Rifuĝintoj. Ĉi-tage ni aparte memoras la multajn milionojn da homoj forigitaj el siaj hejmoj pro milito, perforto kaj naturaj katastrofoj. Ili plejparte loĝas en ŝirmejoj por rifuĝintoj, ofte kun vivosava subteno de UN. Ilia situacio fariĝis pli malfacila pro alveno de KOVIM-19. Por multaj rifuĝintoj mankas la ebleco de kvaranteno, kaj sanservoj kaj hospitaloj estas neadekvataj, do la rifuĝintoj de la mondo estas inter la plej endanĝerigitaj. Inter la multaj demandoj estas unu el plej grava temo la lingva problemo. Multaj el la rifuĝintoj ne povas lingve komunikiĝi kun la ĉirkaŭaj homoj. Do ĉiuj homoj devas subteni la laboron de UN por mildigi la sorton de rifuĝintoj.

PER AKUMULATORO POR NIA TERO

La tutmondiĝo alportis al la homaro gravan klimatsanĝon, kiu estas unu el la plej gravega temo en la mondo. La fakuloj atentigas pri la danĝeroj de la klimatsanĝo, sed bedaŭrinde tiun atentigon multaj homoj, organizoj kaj aliaj financaj interesatoj ne prenas ĝin serioze. Kiam la afero ŝanĝiĝas grava ili komencas kaptadi, kaj la perditajn tempojn konduki sur la ĝustan vojon. Se ni taksas la aktivecon de diversaj organizoj ni povas konstati, ke inter ili la fervojo jam antaŭeniras sur tiu tereno. Ja la fervojo estas mediodomaĝa trafika rimedo, ĉar la elektratrakcio donas la plej malmultajn „malpuraĵojn”, eĉ ankaŭ la dizeltrakcio specife malpli ŝarĝas la medion kiel la aŭtomobiloj eĉ la aertrafiko. Malgraŭ tio la fervojaj entreprenoj en la tuta mondo multajn laboras por la malpliigo de la toksaj, venenaj kaj malpuraj materioj.

La Eŭropa Unio (EU) eldonis emisian normon laŭnome „Stage”, kiu koncernas al la fervojo. Laŭ la parlamento de EU ekde la 1-a de januaro 2021 la fervojoj devas ekfunkciigi la fervojajn veturilojn laŭ tiu normo. Tiuj preskriboj estas ege severaj, por ke momente la fabrikoj ne povas produkti tiujn veturilojn, kiuj konvenas al tiuj preskriboj. Kompreneble la malnovaj motorvagonaroj, motorvagonoj kaj lokomotivoj ankoraŭ ĝis kelkaj jaroj rajtas trafiki, sed la Internacia Fervoja Unio (UIC) volas preskribi la nulemisian normon ĝis la jaro 2050. La fervojoj scias, ke tiu dato ankoraŭ estas malproksime, sed la vivtempo de la fervojaj veturiloj estas tridek jaroj, kio signifas, ke nun jam ne estas racia aĉeti dizeltrajnjon kaj dizellokomotivon. Pro tiu perspektivo ĉe la eŭropaj fervojoj komenciĝas la adiaŭo de la dizeltrakcio.

Kian solvon povas fari la eŭropaj eĉ la mondaj fervojoj? La solvo estas la elektrizado de la fervojlinioj. Multaj fervojoj – inter tiuj ankaŭ la MÁV – faras tiun solvon. Sed bedaŭrinde la elektrizado estas tre multekosta solvo. Tiun solvon nur fari sur la ĉeflinioj kaj sur tiuj linioj, kie la trafiko estas densa (ekz. en Hungario sur la norda linio de la lago Balatono). Sur la duarangaj fervojlinioj, kie momente trafikis multaj dizeltrajnoj, devas trovi solvon. Tio estas la „akumulatoraj motortrajnoj”. Inter la vagonfabrikoj – Stadler kaj Siemens – jam pretigis tiun konstrukton, kiun ili prezentis al la eŭropaj fervojoj. La esenco de tiu solvo estas por instali akumulatorojn al la motortrajnoj, kaj tiuj trajnoj ricevu traktikurenton per kiu ili povas trafiki sur la elektrizitaj fervojlinioj, kaj pere de akumulatoroj kaj baterioŝargiloj sur la neelektrizitaj linioj. Estas grava afero difini tiujn fervojliniojn, sur kiu la duenergiaj veturiloj trafikis, ĉar – laŭ la vagonfabrikoj – la maksimuma efikdistanco de la akumulatoro estas 150 km-j. Do la difinon la akumulatoraj motortrajnoj kaj la elektrizado de la fervojlinioj devas akordigi. Tiuj duenergiaj veturiloj ankoraŭ ne funkcias, sed la Germana Fervojo (DB) jam mendis el tiuj.

La plano de MÁV estas por aĉeti tiujn veturilojn kun pli malgranda-pligranda akumulatoraj distancoj, kaj difini la aktualajn liniojn. Tiuj trajnoj ankoraŭ ne havas elprovitajn teknologiojn, sed ni esperas, ke la financoj de tiun emisian plimalgrandigan solvon estos apogata flanke de la EU.

Antaŭ kelkaj tagoj flanke de MÁV aperis gazetara sciigo pri la aĉeto de 50 nulemisiaj hibridaj elektraj motortrajnoj. La duenergiaj veturiloj funkcios per traktikurenta kaj akumulatora funkciadmaniero. En la unua fazo de la aĉetado –inter la jaroj 2023 kaj 2024 – dudek motortrajnojn kun 200 sidlokoj, poste ĝis la jaro 2029 tridek motortrajnojn kun 150 sidlokoj aĉetos la Hungaraj Ŝtatformoj. Helpe de tiuj motortrajnoj MÁV ŝparos 3,6 miliardojn da Forintoj en la ekspluatadkostoj. Laŭ la planoj tiujn motortrajnojn MÁV trafikigos sur la fervojlinio de la norda parto de la lago Balatono, sur la linio inter Budapeŝto kaj Lajosmizse. La ceterajn motortrajnojn MÁV trafikigos sur la linioj Győr – Szombathely, Miskolc – Ózd, Esztergom – Komárom, Győr – Keszthely – Pécs, kaj Szolnok – Hatvan – Somoskőújfalu.

István Gulyás

HISTORIO DE LA HUNGARA FERVOJISTA

ESPERANTO – MOVADO

Antaŭ du jaroj finfine pretiĝis la „Historio de la Hungara Fervojista Esperanto-Movado”, kaj ankoraŭ en la jaro 2018 pere de presejo ĝi pretiĝis en broŝuro. Verŝajne multaj fervojistaj eĉ nefervojistaj esperantistoj legis tion enlande kaj eksterlande, kaj ĉiuj landaj asocioj de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEFF) ricevis ĝin ankaŭ perrete. La priskribon de tiu historio anticipis longa studado de nia fakrevuo Hungara Fervojista Mondo (HFM), la protokoloj de diversaj kunsidoj, raportoj pri kongresoj, taksadoj de la financaj aktivecoj, la laboroj de la fakgrupoj kaj membroasocioj de nia asocio, interrilatoj kun la Hungaria Esperanto-Asocio, la landaj asocioj de IFEFF, la aŭtoritatoj kaj organizoj de Hungario, eĉ la aktivecoj de la membroj de nia asocio. Ni trarigardis pli ol mil fotojn kaj bildojn. Tiun grandegan laboron faris János Patay (ĝis sia morto), kaj István Gulyás, kompletigis Ferenc Phersy kaj D-ro Imre Pethes (ĝis sia morto), kontrolis kaj lingve korektis D-ro József Halász.

La historion ni difinis laŭ kelkaj periodoj. Ĉiuj periodoj estis mejlostonoj en la vivo de la hungaraj fervojistaj esperantistoj. La historio estas longa kaj interesa, sed pri ĉiuj okazintaĵoj ni ne povas skribi, kaj multajn eventojn ni povas nur mallonge konigi kaj taksi. La hungara fervojista Esperanto-movado dekomence entenas neimageble multan laboron, grandajn rezultojn kaj ankaŭ kelkajn fiaskojn. Ni ne povas denombri ĉiujn konatajn kaj nekonatajn „soldatojn” de la movado, kiuj senlace, altruisme kaj entuziasme konstruis, evoluigis la movadon, kreis la rezultojn dum jardekoj, eĉ jarcentoj.

Ni decidis aperigi la historion de la hungara fervojista Esperanto-movado sinsekve en kelkaj numeroj de la HFM.

Periodo 1896 – 1915

Estas historiaj faktoj, ke tuj post la apero de la Internacia Lingvo Esperanto ankaŭ la hungaroj interesiĝis pri ĝi kaj sekvis la zamenhofan ideon. Oni komencis lerni la lingvon Esperanto, eĉ faris propagandon pri la Internacia Lingvo. Kelkaj hungaraj fervojistoj kaptis la eblecon lerni la lingvon, kaj ili opiniis, ke pere de ĝi oni pli facile povos kontakti kun alilandaj kolegoj, eĉ ĝi povos fariĝi lingvo de la fervoja komunikado.

La plej malnova, vaste konata esperanto-pioniro estis Lajos Jakab (1859-1929) fervoja ĉefkontrolisto en la sudorienta urbo Szeged, resp. pli poste en Budapeŝto. Li estis ne nur la plej unua, entuziasma instruisto, propagandisto, sed li akcelis enkonduki la lingvon Esperanto en la ĉiutaga vivo. Lia nomo kaj loĝadreso troveblas inter la abonantoj de la tiama unusola Esperanto-revuo „Lingvo Internacia”. En tiu revuo jam en 1898 aperis tre gravaj artikoloj kaj informoj sub titolo „Pri Esperanto parolis”. Alia artikolo – sub la titolo „Mondlingvo ĉe la fervojoj” – emfazas la bezonon de neŭtrala Internacia Lingvo ĉe la eŭropaj fervojoj kaj precipe en la Aŭstra-Hungara Monarkio pro ĝia babela diverslingveco. Por tiu celo la verkisto Lajos Jakab rekomendis la lingvon Esperanto. Kelkaj artikoloj admonis la homojn konatiĝi kun tiu lingvo, eĉ donis necesajn konsilojn je la rimedoj por alproprigi ĝin. En la oficiala organo de Hungaraj Ŝtatfervojoj (MÁV) estis titolita „Vasúti Lapok” (Fervojaj Folioj) aperis artikolserio de Lajos Jakab sub titolo „La Zamenhofa Esperanto” En tiu li konigis la gramatikon de la mondlingvo laŭ la unua gramatiko por hungaroj. Lajos Jakab ne nur informis la fervojistaron pri la grava rolo de Esperanto, sed multflanke aktivigis ilin, kiel internacie konata stenografisto. Jam dum lia

vivo la bone konata kaj fama hungara „Granda Leksikono Révai” aperigis detalajn notojn pri li. Bedaŭrinde la unua mondmilito interrompis lian valoran aktivadon, kaj en la jaro 1929 li mortis en Budapeŝto. Oni disponigis honoran tombon por lia kadavro en la budapeŝta panteono, en la t.n. tombejo Kerepesi.

Sen troigo la rezultohava laboro de la hungaraj fervojistaj esperantistoj, aliparte tiu de la hungaraj landaj Esperanto organizaĵoj dum longan jaroj baziĝis sur la faroj de Lajos Jakab. Tiuj fervojistaj esperantistoj partoprenis la fondon de la Hungarlanda Esperanto-Societo (HES-1911), kaj de la Hungara Esperantista Societo Laborista (HESL-1913). Inter ili plej elstaraj estis laŭnome la sekvaj:

- Teodor Kovács (1879-1961) fervoja inspektoro instruis Esperanton jam antaŭ la unua mondmilito en Fiume (nun estas Rijeka) en Kroatio. Li verkis detalan historion de MÁV, ĝi aperis en „Almanako” en 1925 en Vieno;
- István Stojnics (1887-1963) fervoja oficisto akiris diplomon en la Fervoja Oficistokleriga Instituto Budapeŝto, kaj deĵoris ĉe la funkciservo de MÁV en diversaj fervojstacioj. Post la unua mondmilito li translokiĝis kaj repatrujiĝis al Jugoslavio. Li entuziasme partoprenis la fervojistan Esperanto-movadon eĉ internacie;
- Mihály Zsámboky (1885-1957) laboris en la budapeŝta Orienta Stacidomo de MÁV. Poste li estis en la centro, kiam oni fondis la Fervojistan Sindikaton. Tie li okupiĝis pri pensiaj aferoj kaj multe agadis por la fervojista Esperanto-movado;
- D-ro Rezső Rajczy (1886-1920) fervoja oficisto estis lerta organizanto. Liaj verkoj ofte aperis en la revuo „Verda Standardo”. Li estis oficiala delegito, kaj bonsukcese prelegis en la 9-a Universala Kongreso de Esperanto en Bern (1911). Li havis gravajn rolojn ankaŭ dum la unua Hungara Esperanto-Kongreso en Budapeŝto (1912). Li akiris, ke dum la kongreso kelkaj fervojistoj pritraktu fakajn aferojn. Tial oni tenas tiun ĉi kongreson la unua fervojista faka kunveno en Hungario.

Periodo 1915 – 1955

Dum la unua mondmilito stagnis la movado, multaj fervojistaj esperantistoj devis soldatiĝi, el inter ili kelkaj militkaptiĝis, vundiĝis, eĉ mortis. En la militkaptejo Julio Baghy (1891-1967) organizis Esperanto-kursojn. Post liberiĝo ili korespondadis unu kun la alia. Tuj post la dolorigaj militaj jaroj en 1918 startis la gazeto „Hungara Esperantisto”, kiun redaktis kaj eldonis ĝis 1924 nia kolego Péter Turzó (1870-1934) fervoja ĉefinspektoro en urbo Szeged. Ankaŭ startis faka revuo sub titolo „La Fervojisto”, en kiu aperis raportoj pri Esperanto-kursoj en Szeged kaj aliaj movadaj temoj.

La 21-a Universala Kongreso de Esperanto okazis en 1929 en Budapeŝto, kie partoprenis 1200 esperantistoj el 50 landoj. La fervojistaj esperantistoj rezultohave kunlaboris kaj en LKK kaj en la dumkongresaj programoj. La hungara kolego Emil Löbl gvidis la fakan kunvenon de la tiama Internacia Asocio de Esperantistoj Fervojistoj (IAEF).

En 1933 aperis la „Enciklopedio de Esperanto” en du vastaj volumoj, eldonita de la Literatura Mondo Budapeŝto. Ĝia ĉefredaktoro estis D-ro Kálmán Kalocsay (1891-1976), redaktoroj estis Lajos Kókény (1897-1985) kaj Vilmos Bleier (1903-1940). Ĝi estas valora trezoro kaj fonto de informoj pri la ĝis tiama Esperanto-movado, ankaŭ pri fervojistaj agadoj. Ses konataj hungaraj esperantistoj kunlaboris la redaktadon kiel Pál Balkányi, Imre Baranyai, György Karcag, D-ro Ferenc Szilágyi, D-ro József Takács kaj Lajos Totsche.

La dua mondmilito eksplodis en septembro de 1939, kaj post ĝiaj dolorigaj jaroj ankaŭ en Hungario perdiĝis multaj pli fruaj rezultoj de Esperanto. Pro la homaj migradoj de tago al tago oni sentis la mankon de la Internacia Lingvo, ĉar oni kredis, ke la lingva kompreno alportas la komprenon ankaŭ inter la diverslingvaj homoj.

Post la fino de la dua mondmilito komenciĝis la reorganiza laboro de la Esperanto-movado. En ties kadro la hungaraj fervojistaj esperantistoj grupiĝis kaj eklaboris en Sud-Hungario, komencis organizadon, kiun sekve de tio en 1946 formiĝis Esperanto Sekcio de la Fervojista Sindikato. La sekcio konigis la celon de la movado, varbis gekolegojn ĉie en la lando, aperigis lernolibron kaj organizis kursojn. Lingvaj kursoj komenciĝis en la ĉefurbo Budapeŝto kaj en fervojaj nodoj eĉ en la fervojaj riparejoj. La sindikato ebligis reeldonon de la t.n. „Laborista lernolibro” en 500 ekzempleroj. Ĝi estis la unua lernolibro post la dua mondmilito.

La fervojista esperantistaro speciale festis kolektive la t.n. „Fervojistan Tagon”. Dum jardekoj preskaŭ ĉiujare unu semajno antaŭ la ŝtateleĝa „Fervojista Tago” organizis dutagan renkontiĝon por la fervojistaj esperantistoj sub la nomo „Landa Amika Fervojista Esperanto-Renkontiĝo”. La renkontiĝoj ĉiam okazis varie en diversaj urboj, partoprenante ĝin hungaroj eĉ eksterlandanoj. La renkontiĝoj havis laborkunsidojn kaj interesan kulturprogramon, fakan aŭ plezurigan ekskurson. La unua landa renkontiĝo okazis en la kadro de la unua hungarlanda kongreso en urbo Orosháza en 1946, kies motoro estis Lajos Korsós (1902-1990). Dum tiu renkontiĝo la fervojistaj esperantistoj decidis pri la plenumitajn taskojn kaj farendaĵojn. Efektivigi tiujn taskojn laŭdirinde partoprenis D-ro István Bácskai (1908-1996), László Boronkay (1907-1989), Lajos Ákos (1890-1978), Lajos Takács (1898-1963), Simon Csóra (1904-1968), Lajos Korsós kaj aliaj. Grava evento estis por nia faka movado la ebleco partopreni oficiale la 27-an Universalan Kongreson de Esperanto en Bern (1947). D-ro István Bácskai gvidis la kvarmembran delegacion, en kiu partoprenis la reprezentanto de la tiutempe organizita Hungara Fervojista Sindikato. Ĉefa rezulto estis la rekta kontakto kun samideanoj el landoj de „trans la ferkurteno”, kaj ĉefe kun gvidpersonoj de la naskiĝanta Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEFF), nome kun la prezidanto Walig Stapel (1897-1963) kaj la vicprezidanto Ottó Walder (1912-1988). Post pluraj preparoj ili decidis, ke ankaŭ la hungaraj fervojistaj esperantistoj partoprenos en la internacia fervojfaka movado, kaj – post la konsento de la kompetentaj hungaraj aŭtoritatoj – aliĝos al IFEFF.

Post la dua mondmilito en Hungario okazis la „Danubvala Esperanto-Konferenco” en 1948. La imponan programon – aranĝitan en la t.n. „Verda Marmorsalonego” de la Parlamentejo – partoprenis fervojistaj esperantistoj el Hungario, Aŭstrio, Bulgario, Ĉeĥoslovakio kaj Jugoslavio. Dum la 33-a Universala Kongreso de Esperanto en Malmö en 1948 pere de la reprezentanto D-ro István Bácskai sukcesis realigi kontakton kun la nordaj fervojistaj esperantistoj. De la jaro 1950 la politika potenco bedaŭrinde malpermesis la agadon de la Esperanto-movado. En la jaro 1955 la politika situacio mildiĝis, kaj en Budapeŝto oni sukcesis fondi organizaĵon sub nomo „Hungara Esperanto-Konsilantaro”. Ĝia prezidanto fariĝis la mondkonata esperantista poeto-verkisto Julio Baghy, kaj denove ekfunkciis ankaŭ fervojistaj Esperanto-grupoj. Aperis mimeografita periodaĵo „Verda Vojo” por informi fervojistajn esperantistojn. Tiun redaktis kaj eldonis István Temesi el Miskolc.

(Daŭrigota)

István Gulyás

EVOLUIGO DE LA BUDAPEŝTO - KELEBIA - BEOGRADO FERVOJLINIO

La modernigo kaj evoluigo de la fervojlinio Budapeŝto – Beogrado estas unu el la plej gravaj infrastrukturaj investadprogramoj de la mezorienta eŭropa regiono, kiu konstruiĝos per financa kaj teknika kontribuo de ĉinoj. Tiu logistika koridoro certigas la plej rapidan transportan vojlinion el la greka haveno Pireus al Eŭropo. La funkciigan juron de la greka haveno Pireus por 35 jaroj akiris en la jaro 2009 la plej granda navigada entrepreno de Ĉinio: „Cosco”. Poste tiu entrepreno aĉetis majoritatan kontingenton en la funkciiga firmao de la terminaloj en Pireus. La entrepreno detale ekzamenis la plej ekonomiajn kaj rapidajn transportajn eblecojn el la haveno Pireus al la mez- kaj okcidenteŭropaj landoj. La rezulto estis, ke al tiuj kondiĉoj plej bone konvenas la fervoja linio Ateno – Beogrado – Budapeŝto, kiun devas modernigi kaj plivastigi per dua trako. La Budapeŝto – Kelebia linio estas parto de tiu fervojlinio, kiu kontribuas al la plivastigo de la norda-suda fervoja interrilato, kaj estas unu el la plej signifaj vojlinioj de la mondkomerco.

La konstruo de la Budapeŝto – Szabadka (nun Subotica) – Újvidék (nun Novi Sad) – Zimony (nun Zemun) – Landlimo komenciĝis en 1881 kaj jam en 1882 ekfunkciis la fervoja trafiko. En tiu tempoperiodo la roloj de la sudorienteŭropaj kaj balkanaj teritorioj



La ekzistanta fervoja linio inter Soroksár kaj Kelebia

grave altetaksiĝis, eĉ ankaŭ la enlanda graveco estis signifa pro la transporto de la agrikulturaj produktaĵoj al la ĉefurbo Budapeŝto. Pro la rapida evoluo de la trafiko necesigis pligrandigi la kapaciton, pro tio inter 1910 kaj 1918 konstruiĝis la dua trako ĝis Szabadka kune kun la sekuriga instalaĵo.

Post la unua mondmilito pro la inflacio kaj la katastrofa financa stato de MÁV tiun duan trakon oni disigis inter Budapeŝto kaj Kunszentmiklós-Tass. Tion motivis la grave malkreskanta trafiko, kiu laŭ la informa es-

ploro, en la estonto atendeble ne kreskos. Tion okazigis la „Trianona Packontrakto”, laŭ tio du gravajn urbojn – Szabadka kaj Újvidék - kaj la regionon Bácska oni aneksis al Serbio.

Inter 1960 kaj 1970 MÁV realigis trakŝanĝon, D55 tipan sekurigan instalaĵon kaj elektrizadon inter Budapeŝto kaj Kelebia. En la kadro de tiu 158,7 km-j longa konstrua laboro la permeso de la rapido iĝis je 80 km/h, la plej malgranda kurboradiuso je 300 m-j, la elektrotensio 25 kV kaj 50 Hz, kaj la ekspluatanto estis la Hungaraj Ŝtatejoj. La Budapeŝto – Kelebia fervoja linio nuntempe funkcias per tiuj parametroj, kaj bedaŭrinde la sorto de la linio estas malboniĝinta, kaj la grava parto de la linio havas 60 km/h rapideclimigon. Ankaŭ estas problemoj, ke inter Szaloniki kaj Budapeŝto la ŝarĝtrajnistan tempon pasigas duonon en la limstacioj. Ekz. nuntempe ĉe la serba-hungara landlimo la ŝarĝtrajnoj atendas pli ol 8 horojn.

En 1993 konstruiĝis la Budapeŝta Intermodala Logistika Centro (BILK) apud la stacio Soroksár, kio plibonigis iom la ekspluatadon de la linio.



Fervoja linio de Budapeŝto-Kelebia (per ruĝa koloro)

realiga kontrakto estis ligita en 2016 inter la ĉinoj kaj hungaroj, kiu koncernas pri la kompletaj planoj kaj realigoj. Tiun kontrakton la hungara parlamento konfirmis en aprilo de 2016. Por la aranĝo de la investado oni establis komunan ĉinan-hungaran organizaĵon. Laŭ la kontrakto la ekzistantan linion inter Soroksár kaj Kelebia oni modernigos, konstruigos la duan trakon, kaj ambaŭ trakoj konstruos je 160 km/h rapideco per 60 kg/m relsistemo, por 225 kN radaksa ŝarĝo, moderna sekuriga instalaĵo por la uzo de la unueca eŭropa trajninflua sistemo (KÖFI), kaj la katenario. La modernigo entenas la fervojajn konstrukciojn, pli ol 100 trak-nivelajn pasejojn, multajn priservadajn establaĵojn, 16 ŝoseajn viaduktojn, multajn fervojajn pontojn kaj dren-galerion por akvo-defluado, kontraŭbrujajn murojn, plac-lumojn kaj komunumajn servojn. Laŭ la planoj la investado pretiĝos ĝis la fino de la jaro 2023.

La linioparton inter la stacioj Soroksár kaj Budapest Ferencváros oni ekzamenis aparte, ĉar ĉi tie la fervojlinion oni planas transloki al nova traceo. Tiel sur la loko de la

malnova traceo estiĝus altvaloraj apudriveraj areaĵoj. Ĉi tie povus efektiviĝi la evoluigo de la „Budapeŝta Suda Urbapordego”. La transloko kaj la dua trako kostas sur la nova traceo laŭ la provizora kalkulo pr. 80 miliardoj da Forintoj. La esploroj de la nova traceo, la eksproprietigoj, la precizaj kostoj jam komenciĝis. La planistoj pretigas plurspecajn solvojn.

Laŭ la interkonsento de kvar ĉefministroj Serbio jam komencis la rekonstruan laboron en la serba teritorio. Ni havas esperon, ke baldaŭ komenciĝos la rekonstruo ankaŭ ĉe ni en Hungario.

En 2014 la ĉefministroj de Hungario, Serbio, Ĉinio kaj Macedonio subskribis interkonsenton pri la modernigo de la plena linio de Grekio ĝis Budapeŝto. Laŭ la interkonsento la ĉinoj certigas 85%-n de la financa kosto, kiu estas 750 miliardoj da Forintoj, al kio la ĉinoj donis kreditoferton. La plena kosto de la investado de la linio inter la stacioj Soroksár kaj Kelebia estas 590 miliardoj da Forintoj kune kun la interezo. Tiun sumon Hungario ricevas je 2,5%-jn da

interezo kaj 18-20 jaraj kurtempoj. Por ĉi tiu hungara parto de la linio la



Simpla trakforko ĉe la stacio Kunszentmiklós-Tass

István Sutka



**Antaŭurba trajno en la stacidomo
Kunszentmiklós-Tass**

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



**Frankfurt (O) / Slubice
21-a ĝis la 28-a de Majo 2021**



**La 72-a kongreso de IFEF okazos en la ŝanĝita tempo
(21. 05 – 28. 05 2021) en la germana urbo Frankfurt(O)
kaj en la pola urbo Slubice**