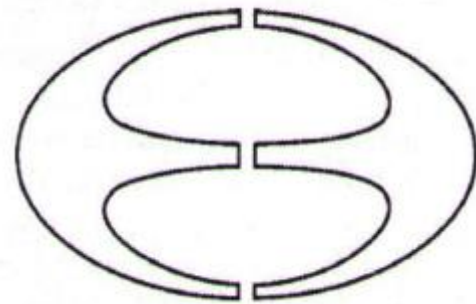


# HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



Okaze de la „Eŭropa Jaro de fervojo” en Aŭstrio la fervojistaj esperantistoj prezentas novan aspekton de la EU-lokomotivo

2

----- 65-a jarkolekto  
2021



## 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:      **Ankoraŭ la pandemio**
23. I. Gulyás:      **2020-jara agado de HFEA**
25. I. Gulyás:      **La tram-train veturilo**
27. I. Gulyás:      **Infanfervojistoj en la mondo**
29. I. Gulyás:      **Fervoja stacio en Hatvan**
31. I. Gulyás:      **Historio de la HFEA (Kvara parto)**
36. I. Gulyás:      **Pri la maljuneco**
37. I. Gulyás:      **András Mechwart**
38. I. Gulyás:      **Eŭropa Jaro de fervojo**

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

## ANKORAŬ LA PANDEMIO

Denove alvenis la printempo, sed nuntempe ni ne povas tiel plezuriĝi pri la fruprintempa sunbrilo kiel ĉiujare. Ĉiujn homojn alimaniere tuŝas la ombro de tiu ĉi terura pandemio, kaj vane ni klopodas amikeme rigardi unu al la alia, tiuj ombroj ŝtelire ĉirkaŭas.

Bedaŭrinde multaj homoj havas personajn spertojn pri la konsekvencoj de la koronaviruso. Tamen feliĉe la plimultojn ĝis nun evitis la infektado, kaj mi esperas, ke malgraŭ tio ankaŭ ili observas la antaŭzorgadojn kaj preskribojn. La dumetraj tenadoj de la distanco, la surhavo de la masko, la akcepto de la vakcinado, la observo de la elirmalpermeso ĉiuj estas bezonataj al tio, por ke ni obeigu la infektadon.

Precipe estas la prirespondeca konduto por la fervojistoj, ja la plimulto povas esti ankaŭ infektita kaj infekta. Pro tio estas grava pretendo, por ke ĉiuj fervojistoj kaj vojaĝantoj serioze akceptu la atentigon de la sanitaraj fakuloj kaj aŭtoritatoj, kaj ne nur al si mem, sed devu atenti unu por la alia. Tio ne signifas, ke ni estu malvarm-konduataj unu al la alia, ĉar la dumetra tenado de la distanco ni akceptu nur fizike, kaj la atenton al aliaj homoj ni akceptu kiel bona intenco. Ni ne lasu la homajn rilatojn malvarmiĝi. Ni esperplene atendu la forigon de la koronaviruso, kaj ni koncentru la solvitajn taskojn. Dank' al Dio, ke la fino de la „tunelo” jam flagretas pala lumo pro la vakcinado en la tuta mondo.

Al la plua funkciado de la difektitaj Esperanto-organizoj pro la efiko de la viruso necesigas kunlaboron kaj komunan aktivecon. Ni atendu kun konfido la Esperanto-kongresojn, la daŭrigojn de la planitaj agadoj, la klubkunvenojn kaj la renkontiĝojn de niaj esperantistaj geamikoj, do la normalan vivon. Al tio mi deziras al ĉiuj esperantistoj paciencon kaj efektiviĝantan esperon.

István Gulyás

## 2020-JARA AGADO DE HFEA

En Hungario ekzistas multegaj proverboj, inter ili la sekva: „Pri preskaŭ nenio, oni povas skribi preskaŭ nenion”. Tiu proverbo estas valida al la nuna situacio en la kadro de la hungara fervojista Esperanto-agado. Mi ege ŝatus raporti pri bona agado, multaj rezultoj, karaj renkontiĝoj, belaj kaj korekscitaj kongresoj, aŭ almenaŭ la daŭrigo de la antaŭa Esperanto aktiveco. Badaŭrinde tiuj deziroj provizore restas nur revoj, kaj ni ĝoju se ni vivas kaj evitas nin kaj niajn familianojn, parencojn, geamikojn la koronavirusa epidemio. Tamen mi povas koncepti la „preskaŭ nenion”, ĉar pere de la komputilo kaj per aliaj elektronikaj eblecoj okazis interrilato kun la fakgrupoj kaj membroasocioj eĉ ankaŭ internacie. Helpe de tiuj interrilatoj la estraro de nia asocio ricevis mallongajn raportojn de niaj fakgrupoj kaj membroasocioj pri la 2020-jara agado. Kun atento de tiuj raportoj ni povis organizi virtualan ĝeneralan kunsidon, kaj ni donis raporton al la IFEF-estraro kaj ĉefkomitatano pri nia laboro. Mi devas akcenti, ke en la pasinta jaro okazis multaj malbonaj eventoj kaj faktoj, sed okazis kelkaj bonaj kaj konsiderindaj okazintaĵoj kaj faktoj.

La unua menciinda temo estas la membro-nombro de nia asocio. Rilate tiun temon ni povas konstati ke en 2020 membrojn (93 aktivajn, 85 de la malkresko estas



*Prezidanto de HFEA  
Inĝ István Gulyás*

flue malkreskis tio, kaj ni havis 178 pensiulojn kaj lernantojn). La kialoj multspecaj, kaj la plej gravaj estas



*Sekretario de HFEA  
D-ro József Bacsárdi*



*Ekonomia resp. de HFEA  
D-ro József Halász*

mankoj de la gejunuloj kaj maljuniĝo de la Esperanto-movado. Kompreneble en la pasinta jaro eĉ

ankaŭ nuntempe estis kaj estas la plej difina kialo la koronavirusa epidemio. Bedaŭrinde la viv-aĝo de la membraro de nia asocio pli altiĝas. Pro tio ni havas multajn malsanulojn, kiuj ne povis partopreni en niaj kunsidoj, klubkunvenoj, komunaj ekskursoj kaj en nia laboro. Mi rimarkas ke el la membraro estis 10 IFEF-membroj, 3 dumvivaj kaj 6 individuaj membroj de UEA.

Pro la pandemio niaj kluboj en Budapeŝto kaj en provincoj kie ekzistas fakgrupoj kaj membroasocioj, estis fermitaj, kaj pro tio nur komence de la jaro 2020 ni povis viziti tiujn rezidejojn. Ekde marto de la pasinta jaro nur perrete ni povis interrilati kun niaj membroj kaj aliaj esperantistoj ĉe Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF), Universala Esperanto-Asocio (UEA), Hungaria Esperanto-Asocio (HEA) ktp.

La raporto de nia agado enhavas la financon staton. Laŭ tio nia buĝeto por la jaro 2020 tute ne realiĝis, ĉar la Hungara Sekcio de FISAIC (VOKE) ne apogis nin, kaj pro la pandemio nia membraro ne pagis la jarkotizon kaj la abonon de nia fakrevuo HFM. Pro tio multajn elspezojn – pres- kaj sendokostojn de HFM, diversajn membrototizojn, bankajn kaj librotenedajn kostojn ktp – ni devis pagi el propra poŝo.

Estis ĝojiga afero, ke nia faka revuo – malgraŭ la financaj problemoj – regule aperis kvaronjare kun 20-20 paĝoj. Tiun revuon mi dissendis perrete resp. perpoŝte al 35 landoj kaj Esperanto-organizaĵoj. Ankaŭ estis/as problemo, ke mi kiel respondeca redaktoro ne ricevis/as artikolojn, raportojn, fervojajn temojn ktp. al la revuo. Pro tio la plejparton de la

artikoloj mi devas pretigi, serĉi taŭgajn temojn kaj bildojn, fari la enpaĝigon k.a. Estas bona afero ke la korektan laboron entreprenas D-ro József Halász, kaj supernivele plenumas tion.

Estas granda problemo, ke jam en 2020 estis la fino de la oficperiodo de la estraro kaj la Kontrola Komitato de HFEA. Bedaŭrinde pro la koronavirusa epidemio ne okazis ĝenerala kunsido de HFEA, pro tio la elekta proceduro forrestis. El la nuna estraro la prezidanto kaj la ekonomia responsulo anoncis la demision pro la maljuna aĝo, kaj el la nuna Kontrola Komitato (gvidanto: D-ro Imre Ferenczy, membroj: István Sutka kaj Miklós Zuberecz) la gvidanto ankaŭ demisios pro la sama kialo. Ĉar en 2020 ne okazis elekto, kaj la estraranoj kaj la membroj de la Kontrola Komitato anoncis, ke ankoraŭ unu jaron ili daŭrigas la estrarajn aktivecojn. Sed forpasis la tempo, kaj neniu kandidatis al la postenoj. Tiu afero estas la plej malbona situacio, ĉar povos okazi, ke sen prezidanto nia asocio ne estos funkcikapbla.

Nia asocio havas 5 fakgrupojn (Budapeŝto, Győr, Kelebia, Szombathely kaj Zalaegerszeg), kaj 3 membroasociojn (Miskolc, Nyíregyháza kaj Tata.)

La fakgrupo Budapeŝto havas 5 pensiulajn membrojn pro la morto de multaj agemaj membroj. La fakgrupo ludis gravan rolon en la movada laboro kaj enlande kaj internacie. Ili ordigis la bibliotekon, pretigis la historion de la hungaraj fervojistaj esperantistoj, modifis la statuton de nia asocio, partoprenis en la terminara laboro de IFEF, aranĝis la financajn aferojn kaj pretigis nian fakan revuon HFM.

La fakgrupo Győr havas 18 membrojn (7 aktivajn, 11 pensiulojn). Estas novaĵo, ke la gvidantoj de la fakgrupo – pro la pandemio – elektronike informas la membraron pri la plej gravaj eventoj de la Esperanto-movado.

La fakgrupo Kelebia havas 14 membrojn (5 aktivajn, 9 pensiulojn). Malgraŭ la pandemio ili funkciigas la murgazeton en kelkaj stacidomoj, kaj interrilatas kun aliaj fervojistaj eĉ nefervojistaj esperantistoj.

La fakgrupo Szombathely ne funkcias, kvankam ĝi havas 7 membrojn (1 aktivan, 6 pensiulojn). Ĉar la gvidanto de la fakgrupo havas gravan malsanon, la membroj de la fakgrupo ne agadas.

La fakgrupo Zalaegerszeg havas 5 pensiulojn. Ili entuziasme agadas kun la urbaj esperantistoj, kaj pretigas popularigajn eldonaĵojn, eĉ helpas la slovenajn fervojistajn esperantistojn en la movadaj laboroj.

La membroasocio Miskolc havas 30 membrojn (3 aktivajn, 27 pensiulojn). Ĉe la asocio estas praktiko, ke la prezidanto regule sendas al la membroj fakartikolojn por traduki tiujn.

La membroasocio Nyíregyháza havas 14 aktivajn membrojn. Ili organizis diversajn programojn por plimultigi la membrojn kaj evoluigi la lingvopraktikadon.

La membroasocio Tata havas la plej nombran membraron, entute 85 membrojn (63 aktivajn, 22 pensiulojn kaj lernantojn). Ili estas la plej agema asocio, ja ili regule organizas klubkunvenojn, komunajn ekskursojn, ekspoziciojn, diversajn prezentadojn.

Ni devas konstati, ke la okazadoj de la pasinta jaro por nia asocio kaŭzis zorgojn, kaj kreis eksterordinaran situacion pro la koronavirusa pandemio. Ni nur povas esperi, ke tiu negativa situacio baldaŭ ĉesos, kaj ni povos daŭrigi niajn kutimajn vivojn kaj la Esperanto agadojn.

**István Gulyás**

## LA TRAM-TRAJN' VETURILO

Ni devas lerni novajn vortojn kaj esprimojn en la nacia lingvo, eĉ en Esperanto, ĉar la tekniko rapide ŝanĝas resp. evoluas, kaj ni devas marŝi samtakte kun la progreso kune kun la tempo. Kompreneble tiun evoluon ni povas sperti ankaŭ ĉe la fervojo kaj ĉe aliaj trafikaj branĉoj. Nun mi ŝatus prezenti la „TRAM-TRAIN” veturilon, kiu estas teknika novaĵo por mi.



*La tram-trajn veturilo*

La unuan tram-trajn' sistemon oni efektivigis en la jaro 1992, en germana urbo Karlsruhe. Ekde tiam ekfunkciis la trafiko inter la urbocentro Karlsruhe kaj la urbeto Bretten parte sur la publikvoja reto de AVG per kontinuanta kontaktlineo, parte sur la elektrizita fervojlinio de DB per alternkurenta kontaktlinio. La fervojaj veturiloj havis du kurentosistemojn. Ekde tiam la longo de la reto estas multobla, kaj nuntempe ĝi estas pli ol 400 km-j. La unuan tram-trajn' sistemon sekvis pli

novaj sistemoj, eĉ ekster Germanio tram-trajn' sistemo troveblas en Nederlando, Francio, Anglio, Portugalio eĉ en Usono.

La tram-trajn' sistemoj havas multajn avantaĝojn, kiel:

- la kostoj de la prikonstruado de la tram-trajn' linioj estas pli malaltaj kiel la S-Bahn,
- la numeroj de la trajnŝanĝo estas malmultaj, per tio la veturdaŭro estas pli mallonga,
- pluraj haltejoj estiĝis kaj pli bonaj lokiĝoj povas okazi,
- la konsumo de la energio estas pli malalta ol la fervojo,
- la bremsado estas pli efika, la akcelkapablo estas pli favora,
- la efiko de la evoluigo de la teritorio kaj la kolonioj estas gravaj, ktp.



*En Germanio el la urbocentro Heilbronn startas la tram-trajn' veturilo al Karlsruhe*

La hungaraj fakuloj rekonis la avantaĝojn de la tram-trajn' sistemo, kaj ili proponis realigi tiun sistemon en kelkaj hungaraj grandurboj. Tiel okazis la informa esploro de la Szeged – Hódmezővásárhely tram-trajn' sistemo, kaj poste la certigo de la financaj eblecoj, la pretigo de la planoj kaj fine la ligoj de la diversaj kontraktoj. Nuntempe jam konstruiĝas la fervoja linio kaj la tramvojo kaj alvenas la veturiloj el Hispanio. La fakuloj ekzamenas ankoraŭ kelkajn urbojn por realigi la tram-trajn' sistemon. Tiuj urboj estas: Szeged (Makó), Debrecen (Hajdúböszörmény), Miskolc (Kazincbarcika), sed ankoraŭ kelkaj urboj interesiĝas pri tiuj eblecoj.

Tiujn veturilojn produktas la firmao „Stadler Rail Valencia”, kaj entute ok pecoj de la

hibrida tram-trajn' veturiloj pretiĝas por la MÁV-START. Tiuj veturiloj estas la unuaj „fervojjaj-tramoj”, kiuj kunligas hungaran urbon Szeged kun alia urbo Hódmezővásárhely. Al ĉi tiu kunligo estas bezonata parte renovigi la ekzistantan fervojlinion, parte devas konstrui novajn tramliniojn en ambaŭ urboj. Ankoraŭ estas bezonata estigi parkumejojn por 94 aŭtomobiloj, 900 biciklogardejojn kaj en ĉiuj haltejoj biletaŭtomatojn.

Tiuj veturiloj havas 216 lokojn por la pasaĝeroj, el kiuj entute 96 estas sidlokoj. La enpaŝa alteco en la veturilo alĝustigiĝas al la peronoj de la haltejoj. La longo de la veturilo



*a transporto de la tram-trajn' veturilo sur la kamiono*

estas 37,2 m-j, la larĝo estas 2,6 m-j kaj la maksimuma alteco estas 3,9 m-j. La permeso de la rapido sur la fervoja linio estas 100 km/h, kaj en la tramvoja funkciadmaniero estas nur 50 km/h. La veturilo havas porklientajn servojn, kiuj estas la enveturilaj vifio-interrilatoj, retaj plenigitaj eblecoj por poŝtelefonoj, eĉ modernaj kamasistemoj. La multifunkciaj spacoj de la veturiloj estas taŭgaj por 4 pecojn da radseĝaj pasaĝeroj, kaj 8 pecojn da bicikloj, resp. 4 pecojn da bebĉaretoj. La veturiloj havas grand-larĝajn pordojn kaj kupeojn, kiuj certigas

la rapidan pasaĝer-interŝanĝon. Pro tio elformas 4-4 pecoj larĝaj duklapaj pordoj sur ĉiuj flankoj. La veturiloj trafikis per mallaŭtaj ruliĝkvalitoj kaj havas evoluintajn klimatizad-instalaĵojn.

La MÁV-START ligis la subvencian kontrakton kun la Nacia Evoluiga Ministerio pri ok pecojn da tram-trajn' veturiloj entute 17,62 miliardojn da Forintoj. En la kontrakto estas certigita pluaj kvar veturiloj en opcio pri aĉeto. Tiuj pluaj kvar veturiloj kostas 9,2 miliardoj da Forintoj.

Pere de la 8 veturiloj oni povas prognozi 20 minutajn veturilsinsekvojn kaj pere de la kvar plusaj veturiloj oni povas trafikigi po 15 minutoj. Tiu vidpunkto estas interesa tiam, se devas fari devigan konservadan laboron, aŭ okazas akcidento, kaj la difektiĝitajn veturilojn oni devas ripari.

La unu pecon de la 37 metrojn longa, sepdektuna tram-trajn' veturilon dismete tri kamionoj transportis el Valencio al Hungario la 30-an de decembro 2020. Tiuj tri kamionoj trafikis tra Hispanio, Francio, Germanio kaj Aŭstrio kaj alvenis al la hungara urbeto Szentes, kaj poste al urbo Szeged la 7-an de januaro 2021. La kunmuntadon de la unua veturilo oni komencis la 9-an de januaro 2021, kaj en februaro okazis la transdono de la registritaj ordonoj. La dua veturilo alvenis al Hungario en la fino de februaro 2021, kaj la tria verŝajne en aprilo alvenos al Hungario. Verŝajne en septembro okazos la enservigo de la tri veturiloj. Laŭ la planoj jam ĉiuj postrestaj kvin veturiloj alvenos al Hungario ĝis novembro, kaj verŝajne en la fino de novembro 2021 ĉiuj veturiloj ricevos la registritajn ordonojn, kaj ankoraŭ en la fino de la nuna jaro ili povos komenci la pasaĝertrafikon inter Szeged kaj Hódmezővásárhely. Oni diras, ke pro tiu investado la du departementjuraj urboj pli proksime alvenas unu al la aliaj.

**István Gulyás**

## INFANFERVOJISTOJ EN LA MONDO

Post la dua mondmilito en multaj landoj de la mondo konstruiĝis etŝpuraj fervojlinioj, kie infanoj kaj geknaboj faras la fervojan deĵoron. Dum la jardekoj la plej grandaj partoj de tiuj fervojoj ĉesis, sed tamen kelkaj ankoraŭ funkcias, ĉefe en la iamaj socialismaj landoj. Nun mi prezentas kelkajn infanfervojn, kie deĵoras infanoj kaj geknaboj.



Inter ili estas la plej fama la „**Széchenyi-hegyi Infanfervojo**” en Budapeŝto. Tiu fervojo estas kuriozaĵo, ĉar ĝi estas la plej longa etŝpura fervojlinio en la mondo – entute 11,2 km-j – kie la trajntrafikan deĵoron kaj komercan servon infanoj kaj geknaboj funkciigas. Pro tio ĝi rolas en la „Guinness Rekorda Libro”, ĉar ĝi atingis mondrekordon laŭ la

atestilo de la Guinness Libro. Tiu atestilo alvenis al la infanfervojo en majo 2015.

La konstruaĵo de la linio komenciĝis la 11-an de aprilo 1948, kaj la solena malfermo de la tuta linio okazis la 20-an de aŭgusto 1950. La ŝpuro de la trako estas 760 mm-j. La numero de la stacioj estas sep, kaj troveblas ankoraŭ du haltejoj. La trajno trafikis inter la monto „Széchenyi” kaj la valo „Húvösvölgy”. La niveldiferenco estas 235 m-j.

En la pasintaj 70 jaroj pli ol 15 mil infanoj kaj geknaboj agadis ĉe la infanfervojo, kaj nuntempe pr. 500 infanoj ŝanĝas unu la alian. MÁV ĉiujare organizas kurson por la infanfervojistoj. En tiu kadro la geknaboj akiras la plej gravajn fervojajn konojn. Nur eminentaj lernantoj rajtas partopreni en la infanfervoja deĵoro. Iliajn aktivecojn kontrolas kaj gardas efektivaj kaj plenkreskulaj fervojistoj.

Ĉe la infanfervojo ĉio estas pli simpla, multe pli trankvile, do la juna trajntrafikestro per verda diskosignalo signalas al la lokomotivisto la starton, la malgranda lokomotivo malrapide komencas moviĝi. La permeso de la rapido estas nur 20 km/h, sed tiu rapideco certigas la eblecon rigardi la belegan arbaron, la plej interesajn ekskurslokojn, elvidejojn kaj arbarajn ludlokojn. Dumvoje ni ankaŭ povas ĝui la 198 m-n longan tunelon. Ĉe ĉiuj haltejoj kaj stacioj infanfervojistoj kun salutado atendas la trajnon, en la vagono la konduktoro ridete petas la vojaĝbileton, kaj entuziasme donas informon pri la vidindaĵoj. La tuta vojaĝdaŭro estas 45 minutoj, tamen kiam ni alvenas al la finhaltejo ni fartas bone kaj sentas ĝojon de la vojaĝado. Ni spertas, ke dum la vojaĝado la infanfervojistoj ne nur kun devo estas afablaj, sed ili vere ĝuas la laboron, kaj kun „pura koro” faras la taskojn.

En Hungario funkcias ankoraŭ alia fervojo, kiun funkciigas geknaboj. Tiu vojlinio estas inter Fertőboz kaj Nagycenk-Kastelo. Oni nomas la fervojon „Széchenyi Muzeofervojo”. Ĝi troveblas en la okcident-transdanubia regiono, rekte ĉe la landlimo de Aŭstrio. Tiu fervojo estas en la manipulado de la „Aŭstra-Hungara Fervojskompanio” (GYSEV). La fervojo konstruiĝis en 1972. La ŝpuro estas 760 mm-j, la permeso de la rapido estas 25 km/h. La okcidenta finhaltejo estas rekte apud la Kastelo Széchenyi. La longo de la linio estas 3,6 km-j kaj funkcias pere de vaportrakcio. La trajnoj trafikis de majo ĝis oktobro. La linion oni renovigis en 1988, kaj lastfoje en 2018/19. Samtempe la trakveturilstoko ankaŭ estis renovigita.

Sur tiu fervojlinio entute 40 infanfervojistoj laboras, kiuj estas divide en kvar grupoj, kaj laboras en skiplaboro. La plej juna infanfervojisto havas 11 jaran aĝon, kaj ili rajtas deĵori ĝis sia 18 jara aĝo. Mi rimarkas, ke la muzeofervojo havas grandan popularecon ĉefe en la rondo de la fervojamikoj, kiuj kun ĝuo rigardas la agadon de la infanfervojistoj.

La sekva infanfervojo troveblas en la germana ĉefurbo **Berlino**, kie tiu fervojo serpentumas belegan parkon, kiu similas al nia Urbo-arboreto en Budapeŝto. En la parko multegaj libertempaj eblecoj atendas la infanojn kaj geknabojn, kiel la libertempa-centro, subĉiela teatro, bone instalitaj ludplacoj, malgranda zoologia ĝardeno ktp. La infanfervojo havas 600 mm-jn ŝpurojn, kaj ĝi trairas la tutan parkon. Pluraj relforkoj estas elformitaj tiel, ke per infanfervojo oni povas fari rondvojaĝon pli malgranda kaj pli granda inter la humoragordaj arboj. La centra stacio troveblas ĉe antaŭurba tramhaltejo, kaj la alia finhaltejo estas ĉe la frekventata urba fervojo (S-Bahn). Sur tiu linio la trafiko ekfunkciis en 1956, kaj nuntempe de printempo ĝis aŭtuno semajnfine, eĉ en la somera ferio ĉiutage trafikas la fervojo. Kompreneble tiun fervojon funkciigas infanoj kaj geknaboj apud la plenkreskulaj fervojistoj.

Ankaŭ en Germanio troveblas granda urbo, kie funkcias infanfervojo. Tiu urbo estas **Dresdno** en kies urba parko funkcias etŝpura fervojo inter aprilo kaj oktobro. Tiun infanfervojon oni konstruis en 1950. La linio tuŝas kelkajn vidindaĵojn, kiel la zoologia ĝardeno, la baroka palaco, boat-pruntedonanto, ludplaco ktp. La konsisto de la veturiloj estas el dizela- kaj vaporlokomotivoj, malfermitaj kaj fermitaj vagonoj. Depende de la vetero la trajnoj trafikis dum 10-30 minutoj.

En la vintra periodo okazas la teoria kaj praktika instruado de la estontaj infanfervojistoj. Nuntempe ducent infanfervojistoj havas bezonatajn ekzamenojn al la fervojaj deĵoroj. Ankaŭ estas interesa novaĵo, ke multaj germanaj infanfervojistoj vizitas ĉiujare la „Széchenyi-hegyi” infanfervojon por akiri spertojn pri la fervojaj agadoj, kaj kompreneble la hungaraj infanfervojistoj reciprokas la viziton.

Ankoraŭ ĉiam estas Rusio la paradizo de la infanfervojo. Tie funkcias plej multaj infanfervojoj de la mondo. La unua fervojo konstruiĝis en 1932, kaj ankoraŭ en 2004 oni konstruis tri infanfervojojn. Inter tiuj la plej frekventata fervojo troveblas en la rusa ĉefurbo **Moskvo**. Tio estas en la ekstera urboparto la t.n. Kratovo. La unua etapo de tiu fervojo havis 3 km-jn, kaj ekfunkciiĝis en 1937. La plena linio pretiĝis post kvar jaroj. La funkciigito de la linio estas la „Rusa Ŝtata Fervojkompanio” (RZSD), kiu konstruigis 100 hektaran infantendaron apud la infanfervojo. La celo de la fervojo estas transporti la geknabojn, kiuj kampadas en la infantendaro. La ŝpuro de la trako estas 750 mm-j, kaj la permeso de la rapido estas 25 km/h. Komence estis vaporlokomotiva funkciado, kaj ekde 1957 jam okazas dizeltrakcio.

Sur ĉiuj kampoj de la laboro agadas inter 11 kaj 17 aĝaj geknaboj, ĉar ekster la trajntrafikaj deĵoroj kaj komercaj servoj ili faras la trakbontenadajn laborojn, la riparon de la trakveturilaro, la reordigon de la plena tereno de la fervojo. Mi povas konstati ke la rusaj geknaboj estas „posedantoj” de la tuta infanfervojo. Nuntempe ĉi tiu fervojo havas 650 infanfervojistojn, kaj tage po 80-120 geknaboj venas deĵori. Estas interese, ke ĉiuj geknaboj trovas gravajn taskojn ĉiutage.

**István Gulyás**

## FERVOJA STACIO EN HATVAN

Malgranda parto de miaj laborlokoj incitetas al la fervojstacio Hatvan, ĉar post unu jaro de la ricevo de la universitata diplomo la estro de la traktantenado de la Hungaraj Ŝtatfervojoj (MÁV) translokis min al la traktatenada estreco de Hatvan. Mi laboris tie kiel fakingeniero dum du jaroj, kaj mi ekkonis la stacidomon de Hatvan, la alkroĉigajn fervojliniojn kaj la staciojn, la fervojistojn de la diversaj specialaj fervojfakoj, mem la laborojn kiujn ni devis fari ĉiutage ktp. Tiuj konoj lasis al mi neforgesablajn memorojn, ĉefe se mi traveturas ĉi tiun stacion per trajno, eĉ se mi vidas priskribojn aŭ fotojn pri tiuj por mi karaj fervojaj establoj. Antaŭ kelkaj tagoj mi legis kelkajn interesaĵojn pri la stacio



*La stacidomo Hatvan*

Hatvan, kion mi ŝatus konigi kun niaj legantoj.

De kiam ekzistas la fervoja trafiko la posedantaj kompanioj klopodas certigi rapidan kaj komfortan trafikon, kaj konstrui tian fervojstacion, kaj en ĝi stacidomon, kiu havas komforton por la vojaĝantoj, kaj montras la fizionomion de la urbo. De malproksime alvenantaj pasaĝeroj pere de la stacidomo ricevas „unuan impreson” pri la urbo, do la stato de la stacidomo kvalifikas la urbon. Tiujn kompletigas la interkajaj subpasejoj, tegmentitaj pasaĝerkajoj kaj aliaj pasaĝeramikaj establaĵoj. Tiu

praktiko estis la karakteriza vidmaniero en la komenco de la pasinta jarcento, sed post la dua mondmilito en la rekonstruaj laboroj tiu vidmaniero kontinuus. La fervojaj stacidomoj en Székesfehérvár, Győr, Debrecen kaj kompreneble Hatvan havas samajn kriteriojn, kaj en la pasintaj sesdek jaroj sukcesis konservi kaj uzi tiujn stacidomojn sen stilrompo.

Komence de la historio de la hungara fervojo ligiĝas al la konstruo de la fervojlinio Budapeŝt Józsefváros – Hatvan – Salgótarján – Somoskőújfalu – landlimo de Hungario kaj Slovakio. Tiu 126 km-j longa fervojlinio konstruiĝis inter 1863 kaj 1867 jaroj, sur kiu la trafiko ekfunkciis en 19-an de majo 1867. La linio konstruiĝis per la financado de la kompanio „Északi Vasút”. Ĝi bankrotis en la sekva jaro, kaj la fervojlinion transprenis la tiam formiĝis MÁV en la jaro 1868. Inter urboj Hatvan kaj Miskolc en 1870, kaj inter Hatvan kaj Ujszász ĝis urbo Szolnok en 1873 oni ekfunkciigis la trafikon. Per la finkonstruo de tiuj fervojlinioj Hatvan iĝis fervoja centro. Kune kun tiuj fervojoj ŝanĝiĝis la impreso de la tiam grandvilaĝo Hatvan kaj ĝi iĝis disvolviĝanta urbo. Intertempe en 1888 konstruiĝis la dua fervojlinio inter la urbeto Aszód kaj Miskolc, pro tio oni plilarĝigis la plenan fervojreton de Hatvan.

En 1894 oni konstruigis la ranĝostacion, kion oni plilarĝigis en la sekva jaro. Konstruiĝis 12 trakaj lokomotivejoj, kiun post la bombatako oni devis rekonstrui. En la stacio Hatvan prikonstruiĝis la plej granda ĝardenkulturejo de MÁV, kiu certigas multajn florornamitajn

staciojn sur la tereno de la Hungaraj Ŝtatejoj. Ankaŭ konstruiĝis en la komenco de la dudeka jarcento deponejo, laborejo por trakekipaĵoj, telekomunikada centro, poŝtoŭicejo



*La malnova stacidomo Hatvan*

kaj elektrosubstacio. La staciaj trakforkoj estas motoraj funkciigitaj, la stacio havas lum-signalilajn sekurigajn instalaĵojn, tegmentitajn pasaĝerkajojn, interkajan subpasejon, ponteton por la piedirantoj, vagonlavinstalaĵon, vagon-riparejon, grandan hejtilon, eĉ akvoturon por la akvoprizorgado de la tuta stacio. Estas interese, ke en tiu tempo formiĝis du inĝenieraj oficejoj en la stacidomo Hatvan, el kiuj en la „Hatvan-Salgótarján Inĝeniera Oficejo” mi laboris inter la jaroj 1958-1960.

En 1867 konstruiĝita „Indóház” funkciigis dum kvin jaroj, poste oni plivastigis ĝin, sed tiu stacidomo dum la dua mondmilito pro grava bombatako plene neniigis. La nuna stacidomo funkciigas ekde 1956.

Pro la fervojo urbo Hatvan iĝis signifa kolonio, ĉar la dimensio de la stacidomo konvenas al la rango de la trafiknodo. La signifo de la stacidomo Hatvan anticipis aliajn pli grandajn urbojn, kiel ekzemple Debrecen, Szolnok, Nyíregyháza k.a. Multaj planoj naskiĝis en la kvindekaj jaroj pri la rekonstruaj laboroj de la stacidomo, sed dum longaj tempoj okazis nenio. En 1954 la tiama trafika ministro ordonis la tujan konstruadon. Pro tio la nova stacidomo pretiĝis en la fino de 1955. La tute simetria konstruaĵo konsistas el kvin partoj. En



*La tegmentita pasaĝerkajo*

la centro troveblas la grandega stacidoma atendejo, kiu havas 12 m-jn internan altecon. En ĝi estas ferradaj formitaj lampoj, tri reliefoj, malmola kalkstona kovraĵo. La stacidomo havas du pasaĝerhalojn, restoracion, bufedon, eĉ frizosalonon. Apud la stacidomo estiĝis ludplaco.

En la jaro 2006 okazis la lasta fazo de la konstrulaboro de la tuta stacio Hatvan, kiam antaŭ la publikeco de la presagentejoj okazis la funkciigo de la nova porklienta servosistemo, la staciaj trajntrafikregadaj instalaĵoj kaj la observantaj kameroj.

Bedaŭrinde kelkaj establaĵoj jam ne funkcias en la stacio, ekz. parte la parktrakaro, multaj kargadtrakoj, kelkaj deponejoj kaj aliaj uzinaj konstruaĵoj. Ankaŭ estas malbona afero, ke en la stacidomo ne funkcias la restoracio kaj bufedo. Tamen estas bona afero, ke la stacidomo de Hatvan sen pli grandaj rekonstruoj vivis la pli ol sesdek jarojn. Mem la stacidomo ekde 2012 staras artobjektaj defendateco. Post la skribo de tiu ĉi artikolo, mia nostalgio fortiĝis pri la stacio Hatvan, kaj mi esperas, ke ĝi plue evoluos.

**István Gulyás**

# HISTORIO DE LA HUNGARA FERVOJISTA ESPERANTO – MOVADO (KVARA PARTO)

En la pasinta numero de nia faka revuo Hungara Fervojista Mondo, mi skribis pri la periodo inter 1982 kaj 2000 de la „Historio de la Hungara Fervojista Esperanto-Movado”. Nun mi daŭrigas tiun periodon.

## Daŭrigo de la periodo 1982 – 2000

La sukceso de la 34-a IFEF-kongreso rezultis grandan eĥon kaj enlande kaj internacie, pro tio la Hungara Esperanto-Asocio en la jaro 1983 honoris kolektive la LKK-n per la distingo de HEA „Pro Esperanto” memormedalo. Tiu ĉi kongreso donis utilajn spertojn por ke la



*La entuziasma F.Kapcsándi*

fervojistaj esperantistoj grandparte kontribuu al la sukceso de la sekvajara 68-a Universala Kongreso de Esperanto en Budapeŝto. Je la efiko de ambaŭ kongresoj kaj la landa kaj la fervojista Esperanto-movado vigliĝis en Hungario, la membro-nombro stabiliĝis, kreskis la kunlaboremo en la internacia movado. Estis granda sukceso la Esperanto-kolekto de Károly Fajsz, kie troveblas multaj fervojistaj revuoj kaj esperantaĵoj. Tiujn kolektaĵojn vizitis la estraranoj de IFEF, kaj ili rekone parolis pri liaj meritoj.

La Fervojista Fakoj de HEA havis meriton por ekfunkciigi la Hungaran Sekcion de FISAIC. Dum longaj jaroj nia landa organizaĵo sole estis la

Hungarlanda Sekcio de FISAIC, sed per nia interveno pli poste jam ok hungaraj fervojistaj organizaĵoj (ekz. orkestroj, popoldancistoj, pentristoj, radioamatoroj, skulptistoj kaj kompreneble la fervojistaj esperantistoj ktp) aliĝis al FISAIC.

En 1985 la ĝenerala kunsido de la Fervojista Fakoj de HEA elektis novan estraron: honora prezidanto D-ro István Bácskai, prezidanto Inĝ. István Gulyás, vicprezidantoj D-ro Imre Pethes kaj D-ro Mihály Szegedi, sekretario János Patay, kasisto László Zseni, kontrolistoj József Halász kaj D-ro István Keresztes.

Krom la fervojista fakoj la landa Esperanto-organizaĵo havis kelkajn fakajn sekciojn.

Inter ili troviĝis la Poŝtista Sekcio de HEA. La 1989-jara reĝimŝanĝo tutlande kaŭzis ĝeneralan ekonomian dekadencan, kio pli negative efikis je la movada vivo, ja ĝi rezultis malkreskon de la membraro. Pro tio en 1991 la Poŝtista Sekcio unuiĝis kun la Fervojista Sekcio. Samtempe kelkaj fervojistaj fakgrupoj provizore ĉesis funkcii pro la ĝenerala senlaboreco, grave malkreskis la vivnivelo, ĉiam pli malfaciliĝis la ĝenerala vivteno. Malgraŭ la malfacilaĵoj la fakgrupoj havis multajn internaciajn kontaktojn kaj aktivan klubvicon. Multaj



*Komitatanoj dum la UEA-kongreso  
(I.Ferenczy kaj I.Gulyás)*

fakgrupoj estigis ĝemelajn kontaktojn kun eksterlandaj grupoj, kaj ili reciproke vizitis unu la alian kaj rezulte kunlaboris je prospero. En ĉi tiu rilato elstaras la Fakgrupo de Tata. En 1989 okazis reĝimŝanĝo, kiu kreis novan leĝon pri la societoj. Laŭ tiu leĝo ekde la jaro 1996 ankaŭ nia organizaĵo transformiĝis, kaj funkciis laŭjure memstara asocio sub nomo „Hungara Fervojistaj Esperanto-Asocio” (HFEA). Post kelkaj jaroj la fakgrupoj Miskolc, kaj



*LKK-anoj kun ĉina partoprenanto dum la 47-a IFEF-kongreso*

poste Tata ankaŭ transformiĝis al memstara asocio, kaj ili agadas kiel membroasocioj de HFEA.

La privatigo en Hungario en tiu tempo okazigis grandajn problemojn en la ŝanĝo de la membraro de nia asocio. Pere de privatigo multaj memstaraj organizaĵoj estiĝis, kiuj jam ne apartenis al MÁV, kelkaj organizaĵoj ĉesis, pro tio la nombro de la dungitoj de MÁV malkreskis el pr. 140 mil al pr. 40 mil. Pro tiu ŝanĝo multaj fervojistaj esperantistoj devis forlasi la fervojon. Laŭ nia opinio krom tiuj malfacilaĵoj estis la kaŭzoj de la kontinua malkresko, kaj okazis ankoraŭ la maljuniĝo de la fervojista Esperanto-movado. La kaŭzoj estas

ankoraŭ la malboniĝo de la ekonomia situacio, ĉefe pro la financa krizo en la tuta Eŭropo eĉ en la tuta mondo. Bedaŭrinde grave disvastiĝis la angla lingvo sur ĉiu tereno de la vivo, kaj mankis gejunuloj inter esperantistoj. Kompreneble eblus vicigi kromajn kaŭzojn, sed ni devas sciigi, ke la komunajn efikojn ni ne povas ŝanĝi. Tamen malgraŭ tiuj malfacilaĵoj la hungaraj fervojistaj esperantistoj agadis senlace kaj entuziasme. Nia landa organizaĵo rezulte partoprenis en la internacia laboro. Tion pruvis la honoro de IFEF, ja ĝi komisiis nian organizaĵon aranĝi la 1995-jaran kongreson de IFEF. Post dujara preparlaboro inter la 20-a kaj la 26-a de majo 1995 okazis la 47-a IFEF-kongreso en la historia urbo Pécs. Partoprenis 327 fervojistaj esperantistoj el 23 landoj. Originale la organizantoj volis alkroĉi la 47-an IFEF-kongreson al la 1100-jara jubileo de la patrujokupo de la hungaroj en 1996, sed pro la manko de anonco por 1995, ni rezignis pri la originala plano, kaj entreprenis tiun



*La novelektita estraro de IFEF en Pécs*

efektivigi en la jaro 1995. La septembran LKK-n gvidis kiel LKK-prezidanto Inĝ. István Gulyás,

sekretario estis Inĝ. Alfonz Moró, la afergvida sekretario estis János Patay, la kasisto estis Györgyi Moró, responsulo pri fakaj aferoj estis D-ro József Halász, la responsulo de la kulturaj programoj kaj ekskursoj estis Erzsébet Pallos kaj la respondeculo de la loĝiga servo estis Éva Miha. Dum la kongreso okazis du komitatkunsidoj, sep interesaj fakprelegoj, el kiuj la ĉefan fakprelegon prezentis D-ro József Halász kun la titolo: „La evoluo de la hungara trafiko ĝis la 1100-jara datreveno de la patrujokupado”. La temo estis aktuala en Hungario, eĉ flanke de kongresanoj. Dum la interesa, atendita programero sub la titolo „Movadaj aferoj” la partoprenintoj interalie ricevis utilajn informojn pri la lingva aplikado en fakaj aferoj, pri la uzado de komputiloj, pri propagando de Esperanto. Tiuj estis bone uzablaj dum kaj en la sekvontaj agadoj.

En la radiostacio de fervojaj radioamatoroj grandsukcese kolektis 4000 kontaktojn dise en la mondo. Multaj kongresanoj ĝojis al la filatelaj novaĵoj kaj porokaza poŝtstampado. Dum la kongreso okazis duontaga ekskurso al la proksimaj lokoj Mecseknádasd, kiu situas en la pordego de la montaro Mecsek, Óbánya, kiu situas en pitoreska valo de Mecsek kaj havas funkciantan kvarcminejon, Pécsvárad, kie oni malkaŝis la postrestaĵojn de la roma imperio. La tuttaga ekskurso kondukis nin al la sudorienta regiono de la Departemento Baranya, kie ni vizitis la pilgrimejon Máriagyúd, la fortikaĵon de Siklós, la vinberregionon Villány. Estis tre interesa vilaĝo Nagyharsány, kie troviĝas elĉerpita kalkŝtonminejo kun subĉiela artilaborejo kaj muzeo, fine ni vizitis urbon Mohács, kie troveblas la Historia Memorloko pri la batalo kontraŭ turkoj en 1526. Inter la kulturaj programoj mi mencias la orgenkoncerton en la Baziliko, la koncerton de la Blovorkestro de MÁV, la prezentadon de la dancensembloj „Löwey” kaj „Baranya”. Dum la solena fermo la IFEF-prezidanto konstatis, ke la kongreso plenumis sian celon, kaj ĝi fariĝis: *”Kongreso de la komprenemo”*. Post la fino de la kongreso okazis tritaga



*J. Patay (kun la edzino) ricevis distingon*



*La geedza paro Cziboly dum la bankedo*

„Postkongreso” kun pli ol 60 partoprenantoj en urboj Kalocsa, Kecskemét, Budapeŝto, Szentendre kaj Visegrád.

En la komenco de la jaro 1996 atingis nin granda kaj neanstataugebla perdo, ĉar mortis *D-ro István Bácskai* nia honora prezidanto. Multaj eminentaj esperantistoj el la tuta mondo sendis kondolencon, kaj ankaŭ ni rememoris per aparta numero de HFM pri lia Esperanto-aktiveco kaj homa grandeco.

En la jaro 1997 – krom la hungaraj fervojistaj esperantistoj – multaj legantoj de nia faka

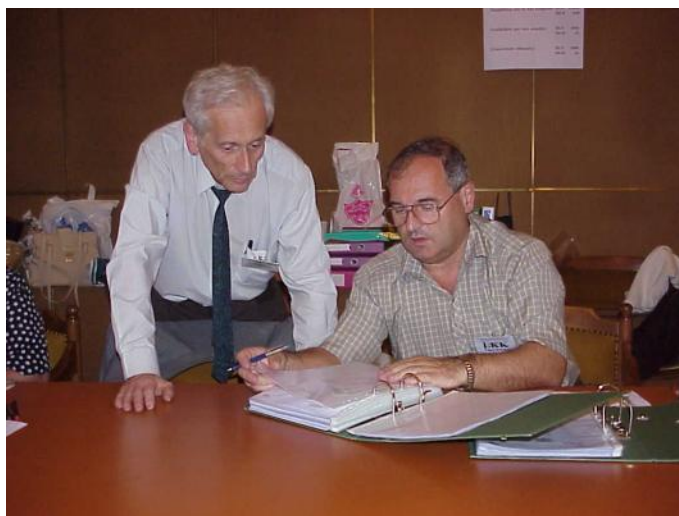
revuo primemoris la 40-an datrevenon de la revuo, kaj okaze de tiu jubileo nia

asocio aranĝis festan jarkunsidon. Okaze de tiu jubileo la vivantaj ses fonditaj membroj ricevis honordiplomon, kal estis aldonita katalogo de HFM pri ĝiaj 40 jaroj.

La 1998-jara asembleo de HFEA konstatis, ke nia asocio – malgraŭ multaj ĝeneralaj problemoj – atingis rezultojn. La deputitoj de la asembleo unuanime akceptis la raporton de la estraro, la buĝeton kaj la laborplanon. La deputitoj denove proponis aranĝi IFEF-kongreson en Hungario, pli precize en Budapeŝto, kaj konfirmis la membrojn de la Loka Kongresa Komitato, jene: Inĝ. István Gulyás prezidanto, Inĝ. Alfonz Moró vicprezidanto, János Patay sekretario, Mária Balogh kasistino, D-ro József Halász respondeculo de fakaj aferoj. La asembleo aprobis la preparan laboron de la 52-a IFEF-kongreso, unuanime akceptis la koncernan laborplanon, firmigis la sloganon de la kongreso: *„Eŭropa bezonas fervojon”*. Dank’ al la senlaca agado de la fervojista esperantistaro, iom progresis le membro-nombro de HFEA ĝis la fino de la jaro 1999, inter ili troviĝis ankaŭ gejunuloj, renoviĝis la fakgrupo Szombathely, de jaro al jaro la fakgrupoj aranĝis lingvokursojn, la nombro de la aŭskultantoj variis inter 70 kaj 100 personoj.

## Periodo 2000 – 2019

La 21-a jarcento kaj la miljara jubilea jaro de Hungario portis multan interesajn kaj taskon por HFEA. Unue la plej grava estis organizi la *52-an IFEF-kongreson* en jaro 2000 en *Budapeŝto*. En la ĝisnuna historio de IFEF-kongresoj kulminis la landonombro, el kiuj aliĝis kongresanoj. En la kongreso partoprenis 277 esperantistoj el 22 landoj. La hejmo de tiu ĉi kongreso estis la eleganta kaj moderna „Hotel Stadion”. Tutsemajne funkciis informejo, librovendejo, certa tage porokaza poŝtoficejo. La plejparto de la kongresanoj loĝis samloke.



*Laboremaj LKK-anoj en la 52-a IFEF-kongreso  
(J. Cziboly kaj J. Halász)*

Dum la kongreso ĉiuj programeroj komenciĝis akurate. Laŭprograme okazis multaj fakaj, oficialaj kunsidoj, diversaj ekskursoj kaj riĉe distraj programoj. Inter la fakaj programeroj elstaris la interesa ĉefprelego kun la titolo: „Problemo de la Hungaraj Ŝtatformoj: la traknivela trapasejo”, fare de D-ro József Halász.

Dum la kongresa semajno okazis tuttaga ekskurso per aparta trajno al urbo Eger. La partoprenantoj vizitis la ĉefkatedralon, kiu havas rangon „Basilica Minor”, poste en la Pedagogia Altlernejo ni pririgardis la astronomian observejon, kaj sekvis mallonga urbovizitado, kaj fine ni vizitis la faman fortikaĵon. Apud urbo estas larĝa vinregiono, kie oni produktas la vinon „Egri bikavér”. La ekskurso finiĝis en la fama urboparto de Eger, en „Szépasszony-völgye”, kie en eleganta vinkelo la partoprenantoj abunde tagmanĝis kaj gustumis la delikatan vinon kun cigana muziko.



*F. Phersy (la juna) kun sia edzino ĉiam estas helpopretaj*

La duontaga ekskurso kondukis nin al la „Infanfervojo Budapeŝto”, kaj per speciala trajno ni veturis de la supra stacio, kie la specialaj aŭtobusoj atendis la partoprenantojn, kaj okazis vespera urborigardo de Budapeŝto. La kultura vespero okazis en la ĉefurba Kulturdomo, kie ni ĝuis la ensemblon de la fama orkestro „Pro Musica” de la Fervojistaj Muziklernejo kaj la Ĥoruso „Egressy” de urbo Tata. La kongreso ricevis la baptonomon: „Kongreso de akurateco”.

Krom la sukceso de la tuta aranĝo estis ĝojplena evento, kiam nia nelacigebla LKK-ano, János Patay ricevis la distingon: „Honora membro de IFEF”. En ĉi tiu periodo la hungara fervojista Esperanto-movado progresis, la prezidantaro de HFEA ĝis la unua dekada de la ĉi tiu periodo havis bonan kontakton kun la superaj fakaj estroj de MÁV. Poste jam la situacio ŝanĝis, pro la ŝanĝo de la estroj. Bedaŭrinde la Sindikato de Fervojistoj de tempo al tempo pli neglektis la fervojistan Esperanto-movadon, fine ĝi tute ĉesigis la interkontakton.

Pro tio nia asocio serĉis novan vojon kaj kreis kun la Landa Kultura kaj Libertempa Asocio de Fervojistoj en Hungario (VOKE), nome la landa sekcio de FISAIC. Nia asocio ricevas multajn moralajn kaj financajn helpojn, subtenojn de VOKE. La fakgrupoj bone kontaktis kaj kunlaboris kun la lokaj estroj de MÁV, eĉ kun ceteraj enlandaj kaj eksterlandaj fervojistaj Esperanto-fakgrupoj.

Konsidere je la bona ideo „Kampanjo 2000” nia asocio iris antaŭen por venki la malfacilaĵojn, efektiviĝi la Zamenhofan ideon, ene de ĝi la celdifinojn de IFEF, kaj per la



*Hungaroj en Ĉinio dum la IFEF-kongreso*

disvastigo de internaciaj amikecoj helpi la evoluon de la tutmonda daŭra firma paco. La Hungara Fervojista Esperanto-Asocio en sia jarkunsido ĉiujare formulis jaran laborplanon. En ĝi ni difinis la plej gravajn taskojn, farendaĵojn. Inter ili ni mencias kelkajn, jene: efektiviĝi la konkretajn taskojn de „Kampanjo 2000”, kreskigi la membro-nombrojn laŭeble per

aperigi nian fakan revuon Hungara Fervojista Mondo (HFM), vigligi la kluban

vivon, propagandcele aperigi sciigojn pri la movada vivo al ekstera publiko per lokaj gazetoj, radio- kaj televidstacioj, formigi kaj pli aktivigi la ĝemelurbajn kontaktojn enlande kaj

internacie, ktp. Ni rimarkas, ke la estraro de IFEF kunsidis okfoje en Hungario, al kio la kompetentaj fakgrupoj donis grandan helpon por certigi ejon, ekskurson k.a. En la 2003-jara ĝenerala kunsido de HFEA – inter ceteraj – traktis la eblecon denove organizi IFEF-kongreson en Hungario komune kun la aŭstraj fervojistaj esperantistoj. Post la interkonsento kun la aŭstraj gekolegoj la kunsido akceptis la proponitajn membrojn



*Kongresanoj kun la urbestro de Eisenstadt*

de LKK. Laŭ tiu propono estas la prezidanto Inĝ. István Gulyás (HU), vicprezidanto Inĝ. Walter Huber (AT), sekretario Inĝ. Alfons Moró (HU), kasistino Mária Balogh (HU) kaj fakaj programoj D-ro József Halász (HU). Krome la sekvaj ĉefkunlaborantoj kontribuis al la sukceso de la kongreso: János Patay (HU), Inĝ. József Cziboly (HU), D-ro Imre Ferenczy (HU), Ferenc Phersy (HU), D-ro Imre Pethes (HU), Inĝ. Friedrich Tschom (AT), Ernst Quietensky (AT), Elisabeth Hlauschek (AT), Leopold Patek (AT), Martin Stuppnig (AT), Inĝ. Herbert Sonntag (AT), Franz Scharf (AT).

**István Gulyás**

## **PRI LA MALJUNECO**

Kelkajn konstatadojn kaj konsilojn oni povas legi de famaj homoj, kiuj jam travivis komencajn maljunajn statojn, kiam ili formulis tiujn verecojn. Kelkaj el ili jam atingis la malfruan aĝon, kaj la plejparto de ili jam mortis. Tamen la konsilojn estas respektindaj verecoj, kaj mi proponas atenteme tralegi tiujn. Jen:

Vi nur maljuniĝas tiam, se vi jam ne flugas, kaj vi lasas, ke la pesimismo kaj la cinismo rigidigu vian koron. (Albert Schweitzer)

Se ni jam ne povas infanece konduti, tiam ni maljuniĝas. (Erich Maria Remarque)

Vi ne kolerigu pro via maljuniĝo, ĉar multaj homoj ne atingas tion. (George Bernard Shaw)

En ĉi tiu aĝo mi devas rapide konfesi niajn pekojn, ĉar mi rapide forgesas tiujn. (Širley Maclaine)

Serĉu antaŭ ĉio la mezkvalitecon ankoraŭ en la beleco, ĉar la ĉarmo ne eluziĝas tiel rapide kiel la beleco, ĉar ĝi havas internan vivon kaj ĉiam rejuniĝas. Agrabla kaj bona virino ankaŭ post 30 jaroj plaĉas al la edzo kiel en la unua tago. (Jean-Jacques Rousseau)

La maljuneco estas la neevitebla kaj necesa malvenko kontraŭ niaj geinfanoj. (Jean Sasson)

Ni estas perfortemaj, ĉar ni timas de la maljuneco, kaj ni faras ĉion kontraŭ ĝi. Ni ne observas ke la plej grava estas, ke estu kun kiu maljuniĝi. (P.S.)

Vi neniam maljuniĝos. La vivo malrapide malproksimiĝas super via vizaĝo, do estos tio ne pluraj, kaj vi havos pli belan maljunecon, ĉar maljuna homo estas nur tiu, kiu sentas nenion. (Erich Maria Remarque)

Mi ŝatus atesti al la viroj, ke ili eraras por ke la maljuneco okazigas la mankon de la amo, kvankam efektive la manko de la amo okazigas la maljunecon, (Gabriel Garcia Márquez)

Ne ekzistas aĝo, ĉar la homo havas tiun aĝon kion li/ŝi sentas sin. (Vavyan Fable)

La jaroj povas sulkigi la haŭton, sed la rezigno de la espero pri vivo sulkigas la animon. (Samuel Ullmann)

La tempo estas stulta pentristo, ĉar ĝi laboras ju pli nian vizaĝon, ĝi malbonigas des pli tion. (Mór Jókai)

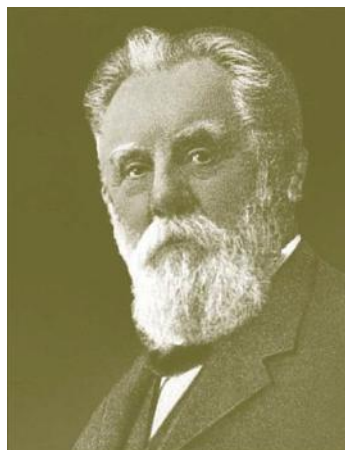
La faltoj anoncas tion, kie estas la loko de la rideto. (Mark Twain)

La ĉefa kriterio de la pensiulo, ke li/ŝi povas trovi klarigon al ĉiuj temoj, maksimume ne estas vera. (George Bernard Shaw)

La sekreto de la saĝeco de la pensiulo estas la bonhumoro kaj la kontinua gajeco. (Albert Schweitzer)

**István Gulyás**

## ANDRÁS MECHWART



András Mechwart estis inĝeniero pri mekaniko, plej elstara reprezentanto de la hungara industrihistorio, ekiriganto de la hungara elektroindustrio. En la lasta periodo de la 19-a jarcento la hungara maŝin- kaj elektroindustrio signifis la mondnivelon.

Li naskiĝis en Bavario en la urbeto Schweinfurt la 6-an de decembro 1834. La inĝenieran diplomon li akiris en Bavario, kaj la unua laborloko estis en nurenberga maŝinfabrika, kie li pasigis kvar jarojn, kaj konatiĝis kun la fabrikado de pontoj, fervojaj vagonoj, muelejinustriaj maŝinoj. En 1859 li vojaĝis al Hungario, kie li ekloĝis. En Budapeŝto li komencis labori en la uzino de Ábrahám Ganz, kaj li daŭrigis la aktivecon en la urboparto Buda en muldejo de Ganz. Li laboris dum 40 jaroj kiel inĝeniero, poste uzinmastro eĉ vendejestro. Post kelkaj jaroj li iĝis la ĉefdirektoro de la fabriko, do lia sorto interplektiĝis kun la fabriko Ganz.

Post la hungaraj fervojkonstruadoj ankaŭ en la fabriko Ganz komenciĝis intensa evoluado. Ábrahám Ganz aĉetis novajn areojn, kaj konstruigis novan muldejon kun granda kaldronejo. En 1865 Ábrahám Ganz komisiis lin kun la gvido de la komercejo.

Ábrahám Ganz mortis en 1865, kaj ekde tiam la fabriko funkciis kun la gvidoj de inĝenieroj Eichleiter, Keller kaj Mechwart. La fabriko dividiĝis en kvin partoj, kiel la muldejo, maŝinhalo, seruisto-, forĝisto- kaj lignaĵisto metiejoj. Tiuj laborejoj donis al pli ol 370 laboristoj vivtenon. La fabriko sukcese funkciis, kion montras la sukcesoj de la 1862-jara londona, kaj de la 1867-jara pariza mondekspozicioj, en kies kadroj ĝi ricevis arĝentajn medalojn.

Post du jaroj la heredantoj vendis la fabrikon, kaj okazis reorganizado de la fabriko, kaj András Mechwart iĝis la teknika direktoro. La laboro daŭris laŭplane, kaj la rezulto estis elstara, ĉar la fabriko ricevis oran medalon en Moskvo en 1872, kaj en la viena mondekspozicio ĝi ricevis festan diplomon. Ĉar la kunuloj forlasis la fabrikon en 1873, eĉ tiam komenciĝis la mondkrizo, Mechwart sole faris la disbranĉigantajn laborojn, kiuj konsistis el organizantaj, direktantaj, estraj kaj merkatanalizaj aktivecoj. Li estis eminenta inĝeniero kaj havis elstaran komercan kapablon, kaj por la produktadoj de la fabriko li kreis merkatojn en la tuta Eŭropo, eĉ ankaŭ transmare. La rezultojn de la fabriko, kaj la patentojn de Mechwart gardas la industrihistorio.

Li estis elstara kaj konsekvenca gvidanto, kiu estimis la diligentajn laboristojn. Li klopodis elformi familian rondon en la fabriko, kaj komprenis la zorgojn de la laboristoj. Li dungis eminentajn fakulojn kaj investitojn, kaj kontinue helpis iliajn laborojn. Li certigis perfektigan kurson por la dungitoj, kaj establis socialan reton, kiel la pensifonduso, helporganizaĵo, hejmoj por laboristoj, manĝejoj, banejoj, medicinaj ĉambroj ktp.

Li mortis en la 14-a de julio 1907. Post lia morto oni nomas pri li teknikan lernejon en urbo Debrecen, gardas lian nomon arbareto en Budapeŝto apud la iama Ganz-Muldejo, kiu estas nuntempe „Muldeja Muzeo”. En tiu arbareto troveblas la busto de András Mechwart.

**István Gulyás**

# EŬROPA JARO DE FERVOJO

La Eŭropa Komisiono iniciatis, ke la jaro 2021 estu la „Eŭropa Jaro de Fervojo”. La Komisiono konceptis la celon de ĉi tiu iniciato: „La grava celo estas la apogo de ĉiuj fortostreĉoj, kiuj direktiĝas al la pligrandigo de la fervojaj pasaĝer- kaj vartrafikoj. Tiu evento donas eblecon por kunlabori kun la Eŭropa Parlamento kaj Konsilantaro, kun la membroŝtatoj, kun la lokaj kaj regionaj aŭtonomioj, kun la fervojaj entreprenoj kaj civilaj socioj kaj kun aliaj interesatoj. Ni devas pripensi, kia maniere povas proksimigi unu al la aliaj la civitanoj, regionoj kaj urboj pere de la pli teneblaj trafikaj manieroj. Pro tio ni rapidigas la modernigon de la fervojsekcio, helpas la disvastiĝon de la enmovajtoj, kaj ni atestas, ke la fervojo estos la efika teknologio de la estonto”.

En granda parto de Eŭropo signifas obstaklon la malmodernaj infrastrukturoj, la ekstempaj komercaj modeloj kaj la altaj konservadaj kostoj. Tiujn malfacilaĵojn ni devas venki, por ke povu estiĝi unueca eŭropa fervojo.

Se ni ekzamenas la nuntempajn detalajn indikojn de la diversaj trafikaj branĉoj, ni ricevas interesajn aspektojn pri la rezultoj:

## 1./ Pasaĝertrafiko:

- aŭtomobilo 81,3%
- aŭtobuso 9,3%
- fervojo 7,6%
- metroo kaj tramo 1,8%

## 2./ Vartrafiko:

- publika vojo 76,4%
- fervojo 17,4%
- enlanda riverŝipo 6,2%

## 3./ Eliganto de la karbona dioksido:

- publika vojo 72,0%
- aertrafiko 13,9%
- akvatrafiko 13,4%
- fervojo 0,5%
- ceteraj 0,2%

## 4./ Sekureco: (mortado sur unumiliardo de pasaĝerkilometro (2011-2015))

- motorciklo 38,0
- aŭtomobilo 2,7
- aŭtobuso 0,23
- fervojo 0,1
- aviadilo 0,06



Laŭ la indikoj ni povas konstati, ke la fervojo estas respondeca pro la eliganto de la karbona dioksido en 0,5%-j, kaj la numero de la mortadoj estas nur 0,1, tamen la 7,6%-j de la pasaĝeroj vojaĝas per fervojo, kaj la 17,4%-j de la varoj uzas la fervojon. Do la Eŭropa Komisiono pro tio elektis la jaron 2021 al la „Eŭropa Jaro de Fervojo“- , ke per tiu aranĝaĵserio popularigu la fervojon. Enkonduko de nova eŭropa strategio pli pozitive ebligis la juĝon de la fervojaj personal- eĉ vartrafikoj. Do en la pleja pleno ni devas eluzi en la evoluado de la fervojoj kaŝigitajn eblecojn, ĉar la fervojo nur tiamaniere povas antaŭforigi la publikvojan trafikon. Laŭ la indikoj de la fervojo kaj la publikvoja trafiko unusence



*Desiro trajno en Hungario*

atestas, ke la fervojo estas la plej medioindulga transportsektoro, ĉar estas la plej malalta la eliganto de la damaĝaj gazoj kaj oleoj, kaj la uzado de fuelo estas la plej efektiva. Ankaŭ ni povas ekzameni la sekurecon, kaj ni konstatas, ke la fervojo estas la plej eksterdanĝera trafikbranĉo. Tamen kaj la pasaĝertrafiko kaj la vartrafiko de fervojo malmulte obtenas el tiuj trafikoj.

La fervojo ekde multaj generacioj transportas eksterdanĝere la pasaĝerojn kaj varojn en Eŭropo, eĉ en la tuta mondo, kaj la fervojo faras tion ankaŭ dum la COVID-19 epidemio. La fervojo volas duobligi (15%-j) ĝis la jaro 2030 la kontingenton de la pasaĝertrafiko, kaj atingi 30%-jn en la vartrafiko. Estas grava tasko por la Eŭropa Unio la finkonstruo de la Transeŭropa Trafika Reto (TEN-T) ĝis 2030. Per tio oni povos kunligi la plej gravajn transportajn centrojn. Tiu sistemo certigos la bezonatan fervojan kapaciton kaj la kvalitajn kaj diĝitigajn liveradojn sur la tuta teritorio de la Eŭropa Unio. Ankaŭ estas grava tasko por la Eŭropa Unio la finkonstruo de la elektrizado de la fervojlinioj, kaj al tio aĉetado de elektraj fervojaj trakveturilaroj. Laŭ la plano ĝis 2050 la plena elektra pasaĝertrajno atingos la 95%-jn de la tuta pasaĝertrajno,



*TGV en Francio*

kaj la proporcio de la elektraj ŝarĝtrajnoj atingos la 89%-jn. En la kadro de la „Eŭropa Jaro de Fervojo“ ĉiuj eŭropaj fervojoj devus dediĉi pli grandan atenton al la defendo de la klimato kaj la medioprotektado. Pro tio la Eŭropa Unio konceptis plurajn celojn, laŭ tio en la nuna jaro okazos uniaj, naciaj, regionaj kaj lokaj kampanjoj, aranĝaĵoj kaj investadoj. La efikoj de tiuj programoj helpas la pasaĝer- kaj vartrafikajn proporciojn en la fervoja trafiko.

Do ni povas konstati, ke la „Eŭropa Jaro de Fervojo“ multe povas helpi la fervojan trafikon, la pozitivan juĝon de la fervojo. Nun ĉiuj eŭropaj fervojoj devus eluzi la eblecon por efektiviĝi efikan fervojon en la tuta Eŭropo.

**István Gulyás**



**La Infanfervojo en Budapeŝto (Malvarmeta Valo)**



**La Infanfervojo en Budapeŝto (Széchenyi Monto)**