HUNGARA FERVOJISTA MONDO

Esperanto, Internacia lingvo

La Orienta Stacidomo en Budapeŝto

3
---------- 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:

42.	I. Gulyás:	La forto de la semajnaj tagoj
43.	I. Gulyás:	MÁV iras sur verda vojo
44.	I. Gulyás:	Historio de la HFEA (Kvina parto)
48.	I. Gulyás:	Kongresoj kaj kunvenoj
52.	HFEA:	Ni memoru
53.	J. Skalicka:	Denove pri la „Eŭropa jaro de fervojo"
54.	I. Gulyás:	Fervojaj novaĵoj
57.	I. Gulyás:	Orienta Stacidomo en Budapeŝto

LA FORTO DE LA SEMAJNAJ TAGOJ

En elemente neelkalkulebla sistemo povas aliformi la longdistancan funkciadon de la grandega tuto unu eta momento. Tiun verecon montras la koronviruso, ĉar en la ĉina urbo Vuhan malsaniĝis iu homo, post kelkaj monatoj la „Higiena Mondorganizo" (WHO) kvalifikis la epidemion COVID-19 al pandemio. Pro tiu momento transformiĝis la vivon de 7 miliardoj da homoj, kaj influas al la vivularo, eĉ al la kunmeto de la atmosfero de la Tero. Se ni paraleligas la Esperanton kaj la pandemion, ni trovas multajn similecojn, ĉar la pandemio etendiĝis en la tuta mondo dum kelkaj monatoj, ankaŭ la Esperanto etendiĝis dum kelkaj jaroj en la tuta mondo. Nia tasko estas batali kontraŭ la epidemio, kaj batali pro la Esperanto per la forto de semajnaj tagoj. La nuna jaro estas la „Eŭropa Jaro de Fervojo". Tiu iniciato atentigas pri la aermalpuriĝo, pri la eliganto de la karbona dioksido. Tiuj malpurigoj rapidege disvastiĝas en la tuta mondo. La tasko de la fakuloj haltigi tiun tendencon, kaj trovi solvon por haltigi tion.
En nia mondo interrilatas ĉio kun ĉio, niaj malgrandaj agoj povas ŝanĝigi la estonton, niaj hodiaŭaj decidoj determinas la morgaŭajn rezultojn. Samkiel la unua koronvirusa malsanulo, aŭ la aŭtoro de Esperanto, kaj niaj ĉiutagaj agoj povas ekirigi lavangon, kiu certigos por la homaro pli bonan, pli belan, pli puran kaj pli subtenantajn vivojn en la Tero.

István Gulyás

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

MÁV IRAS SUR VERDA VOJO

Tiu slogano estas la simbolo de la verda kampanjo de la Hungaraj Ŝtatfervojoj (MÁV), kiu interkroĉas ĝin al la „Eŭropa Jaro de Fervojo”. Laŭ la slogano MÁV prilaboris naturprotektan akcioplanon, laŭ kio oni povas certigi la klimat-neŭtralismon en Hungario ĝis la jaro 2050.Tiu plano helpas la konservadon de la naturheredaĵo, kies unu el la plej gravaj kampoj estas la trafiko. Devas rimarki, ke ne ekzistas moderna trafiko sen moderna fervojo, pro tio nia lando uzas gravajn sumojn al la evoluigo de la ŝpurgvidata transporto. Tiu celo estas ankaŭ en la estonto. En la nuna jaro en Hungario oni transdonos kaj ekfunkciigos kvazaŭ 700 miliardojn da forintoj por grandvaloraj investadoj. Tiu tendenco certigas la efikajn realigojn de la naturprotektanta akcioplano.

“La verda trajno” de MÁV

La ŝtato kiel posedanto faras sian devon pro la pliboniĝo de la ekonomia situacio de la fervojo. Tiu vidmaniero akcelas la allogan juĝon de la fervojo por la pasaĝeroj kaj la dungantoj. Estas konate, ke la eliganto de la karbona dioksido estas la plej altaj ĉe la publika vojo (72%-j), poste la aertrafiko (13,9%-j), la akvatrafiko reprezentas preskaŭ saman valoron (13,4%-j), kaj fine la fervojo nur 0,5%-jn. Tiujn rezultojn teni en la estonto, bezonas la evoluigo de la infrastrukturo kaj la trakveturilstoko. Pro la sukcesa mastrumado la efika realigo de la transportaj taskoj necesiĝis la transformigo de MÁV.

La prepariĝo de la transformigo komenciĝis en la komenco de la dumiljaroj. En la vivo de la tiam 160 jaraĝa fervojo, tiu senekzempla paŝo okazigis grandegajn ŝanĝojn. La unua paŝo estis en 2006 per la fondo de la „MÁV-Cargo Zrt” el la Vartransporta Entrepreno de MÁV. La dua paŝo okazis tuj poste, kiam oni fondis la „MÁV-Start Zrt”-n kaj en 2007 komencis la memstaran vivon de la „Záhony-Port Zrt”. Poste la 1-an de januaro 2008 startis kiel du memstaraj kompanioj la „MÁV-Trakcio Zrt” kaj „MÁV-Gépészet Zrt” Per tiuj reorganizadoj la funkciada strukturo kaj organizo de MÁV Zrt grave transformiĝis. Tiu reformprocezo akcelis la pliboniĝon de la pasaĝer- kaj vartrafikoj.

Intertempe la „Volánbusz Zrt” unuiĝis kun la MÁV Zrt, kio helpas la malpliigo de la eliganto de la karbona dioksido, ĉar komenciĝis la „verdito” de la aŭtobusaj trafikoj. Komenciĝis la aĉetakirado de la elektraj aŭtobusoj, kaj la agordo de la horaroj de MÁV kaj Volánbusz plue helpas la pli nivelan trafikon. De tiam forpasintaj tempoj pozitive pruvis tiujn ŝanĝojn, kiujn plue helpas la verdan kampanjon de MÁV. Tiu verda kampanjo havas verdajn strategiajn celojn, el kiuj estas elstaraj gravecoj la malpliigo de la eliganto de la karbona dioksido, la verda enkomputiligeco, la efika energia mastrumado, la malpliigo de la mediosarĝo de la defalaĵoj, transiro al la cirkulada ekonomio kaj elformiĝi la daŭrigeblan entreprenan aktivecon.

István Gulyás

HISTORIO DE LA HUNGARA FERVOJISTA ESPERANTO – MOVADO
(KVINA PARTO)

En la pasinta numero de nia faka revuo Hungara Fervojista Mondo, mi skribis pri la periodo inter 2000 kaj 2019 de la „Historio de la Hungara Fervojista Esperanto – Movado”. Nun mi daŭrigas tiun periodon.

Daŭrigo de la periodo 2000 – 2019

La *56-a IFEF-kongreso* okazis en la Eŭropa-premia urbo *Sopron* inter la 8-a kaj 15-a de majo 2004. Partoprenis 205 kongresanoj el 21 landoj. La kongresa slogano estis: „Unuecan Eŭropan Fervojon”. La ĉefan fakprelegon prezentis Inĝ. Friedrich Tschom el Aŭstrio kun la titolo „Interŝtata fervojo GySEV – ROeEE”. En tiu kadro anstataŭ li – ĉar li havis gravan malsanon - Inĝ. Herbert Sonntag parolis pri tri linioj:Ebenfurt-Sopron-Győr, Neusiedel-Pamhagen-Fertőszentmiklós, Sopron-Bük-Szombathely.
Dum la komitatkunsido okazis estrarelekto kun la reelekto de la ĝisnunaj estraranoj, kaj interesaj raportoj de la du sekretarioj de la Faka Komisiono, kaj de la ĉefkomitatano. Ankaŭ estis grava parto de la kunsido la ekspliko pri la jarraportoj de la landaj asocioj, kaj la raporto pri la Universala Kongreso okazinta en la sveda urbo Göteborg. El la raportoj de la landaj asocioj oni konstatis, ke la averaĝa aĝo de la membraro altiĝas, kaj ĉiam pli multe da junuloj mankas el la movado. La kulturaj prog-ramoj estis ege interesaj, ĉar ne nur hungaraj ensembloj ĝojigis la parto-prenantojn, sed el Aŭstrio venis la „Tamburizza-grupo” el Horstein prezenti verajn kaj grandsukcesajn aŭstrajn muzikojn kaj dancojn. Inter la hungaraj ensembloj ni ĝuis la programojn de la „Fervo-jista Muziklernejo” el Budapeŝto kaj la „Koruso Egressy” el urbo Tata.

La estraro de IFEF en Ĉinio dum la IFEF-kongreso

En la kadro de la tuttaga ekskurso la partoprenantoj vizitis la lagon Balatono, kie en sunbrila vetero ni promenadis ĉe la bordo de la lago, gustumis bonkvalitan vinon en Badacsony, tagmanĝis kun cigana muziko, vizitis la kastelon Festetics en urbo Keszthely, eĉ la faman kuracbanlokon Hévíz, kaj dumvoje ni haltis en malgrandaj urboj Sümeg kaj Sárvár.
La duontaga ekskurso kondukis nin al la ĉarma aŭstra urbo Eisenstadt, kie ni vizitis la mondfaman kastelon Esterházy, ni faris urbovizitadon, en kies kadro ni rigardis la preĝejon „Bergkirche”, kie estis entombigita Josef Haydn. Poste gastigis ĉiun partoprenanton la urbestrino de Eisenstadt. Dum la alia duontaga ekskurso ni vizitis la lokon de la iama „Paneŭropa Pikniko”, kie en jaro 1989 la hungaroj malfermis la

landlimon, kaj 10-15 mil personoj – interalie multaj civitanoj de la tiama GDR – libere povis trapaŝi la landlimon al Aŭstrio.
Do tiu kongreso estis dulanda, ĉiurilate internacia. Dum la preparlaboro kaj dum la kongreso ni bonege povis kunlabori kun la aŭstroj. La prezidanto de IFEF kvalifikis la 56-an IFEF-kongreson „*Kongreso de la Amikeco”.*
Elstara okazintaĵo de la kongreso estis la honorigo de Gábor Pál, gvidanto de VOKE, kiu ricevis honordiplomon de IFEF pro multjara kunlaboro.
Okazis tritaga postkongreso. La partoprenantoj per speciala aŭtobuso vizitis la mondfaman porcelanfabrikon en Herend, poste promenadis en urbo Veszprém. En la sekva tago ili vizitis urbon Székesfehérvár, kaj fine la ĉefurbon Budapeŝto. En la tria tago la partoprenantoj revojaĝis al Sopron, dumvoje ili vizitis la vilaĝon Tác kaj urbon Mór, kie ili bongustis la faman vinon „Móri ezerjo”.
Post la bonsukcesa kongreso la movado renoviĝis, la movadanoj kun nova energio plenumis la agadon por la celdifinoj kaj ĉiutagaj taskoj. Por plenumi tiujn, la estraro de nia asocio kun la fakgrupoj kaj movadanoj faris bonan kontakton kun IFEF akordiĝante al ĝia laborplano por la jaroj 2002-2010.

Zamenhof festo en la membroasocio Nyíregyháza

Nia asocio jam de pluraj jaroj havis rezultohavan kunlaboron kun la landa sekcio de FISAIC (VOKE), nome de kiu ni daŭre ricevis financajn apogojn kaj aliajn multflankajn helpojn. Sekve de la kunlaboro ni kune rememoris la 50-jaran datrevenon de FISAIC.
Nia asocio havis bonan kunlaboran kontakton ankaŭ kun diversaj esperantistaj organizaĵoj, inter ili kun la Hungaria Esperanto-Asocio (HEA), Universala Medicina Esperanto-Asocio (UMEA), Mondpaca Esperantista Movado (MEM), Internacia Ligo de Esperantistaj Radioamatoroj (ILERA) kaj Internacia Ligo de Esperantistaj Instruistoj (ILEI). La movadanoj de nia asocio helpis la agadon de la „Amika Societo de D-ro Kálmán Kalocsay”, kies celo estis vivteni la memoron de Kalocsay, konigi kaj disvastigi liajn medicinajn kaj literaturajn agadojn, aperigi liajn postrestitajn manuskriptojn, zorgadi pri liaj memoraĵoj.
Ekde la jaro 2010 grave ŝanĝis la eblecojn de la agado de nia asocio. Inĝ. István Gulyás post 22-jaraj aktivecoj forlasis la vicprezidantan postenon en IFEF pro sia alta aĝo, kaj restis estrarano de IFEF kiel redaktoro de la revuo „Internacia Fervojisto” (IF). Post kvar jaroj li ĉesis ankaŭ tiun postenon, kaj nuntempe li estas membro de la Redaktora Komisiono de IFEF, kaj komitatano de nia asocio ĉe IFEF kaj ankaŭ ĉe la Hungaria Esperanto-Asocio (HEA).

La estraro de nia asocio havas nuntempe nur tri membrojn: prezidanto: Inĝ. István Gulyás, sekretario: D-ro József Bacsárdi, kasisto: D-ro József Halász. Ankaŭ la Kontrola Komitato havas tri membrojn: Gvidanto: D-ro Imre Ferenczy, membroj: István Sutka kaj Miklós Zuberecz.

D-ro Imre Ferenczy gvidanto de la Kontrola Komitato

Ni rimarkas, ke la Fakgrupo Nyíregyháza iĝis memstara asocio, kaj apartenas al nia asocio kiel membroasocio.

La membro-nombroj de la fakgrupoj eĉ de la membroasocioj daŭre malkreskis, kiu nuntempe estas 178 (93 aktivaj, 85 pensiuloj kaj en ĝi kelkaj lernantoj). En tiu cifero ne rolas la nombro de la protektantaj membroj, kiuj estas pr. 250. Tiuj membroj ne agadas en la kadro de la fakgrupoj kaj membroasocioj, sed simpatias kun Esperanto, partoprenas en kelkaj renkontiĝoj kaj okazintaĵoj, kaj pagas simbolan jarkotizon. Bedaŭrinde intertempe ĉesis pli ol 30 fakgrupoj el la 37 fakgrupoj, kiuj ekzistis en la sesdekaj jaroj de la pasinta jarcento kun entute pli ol 1500 membroj, kaj nuntempe restis nur kvin fakgrupoj (Győr, Kelebia-Kiskunhalas, Zalaegerszeg, Szombathely kaj Budapeŝto) kun entute 50 membroj (23 aktivaj, 27 pensiuloj), kaj 110 protektantaj membroj. Inter tiuj Szombathely kaj Budapeŝto apenaŭ funkcias. Kompreneble la tri membroasociojn ni devas kalkuli al nia membronombro, ja tiuj asocioj antaŭe apartenis al niaj fakgrupoj. Bedaŭrinde en la lastaj dekok jaroj multaj agemaj, entuziasmaj kaj fidelaj fervojistaj esperantistoj mortis (János Patay, D-ro Imre Pethes, D-ro Ferenc Phersy (la maljuna), Inĝ. József Cziboly, Imre Domokos, Pál Hepp, Mária Balogh, Sereghyné Enikő Zengő, Zsuzsanna Kapcsándi, Imre Czirák, Imre Nováki, Lajos Csonka, István Temesi, Sándor Kovács, Iréne Patay, Károly Fajszi, László Zseni, Oszkár Princz, Lajos Sleiner, D-ro György Ferencz, Sándor Kádár, Éva Farkas Tatár, Lelikné Ombodi Orsolya k.a.). Tiuj malgajaj eventoj grave kaj negative influis nian agadon.

Miklós Zuberecz membro de la Kontrola Komitato

István Sutka membro de la Kontrola Komitato

Ni devas mencii tiujn renkontiĝojn, kiujn la fakgrupoj kaj la membroasocioj organizis preskaŭ ĉiujare ekde 1946. Tiuj estas la „Landaj Amikaj Fervojistaj Renkontiĝoj”. Entute okazis 49 renkontiĝo dise en nia lando de Hódmezővásárhely ĝis Balassagyarmat, de Kőszeg ĝis Nyíregyháza. En la renkontiĝoj partoprenis ĉiuokaze 60-120 fervojistaj esperantistoj, eĉ ankaŭ eksterlandaj gastoj. La lasta renkontiĝo okazis en 2018 en urbo Tiszafüred.

La membroj de HFEA regule partoprenas en la kongresoj de IFEF kaj UEA, eĉ ĉiam informas nian tutan membraron pri iliaj kongresaj impresoj, spertoj kaj pri la aktualaj

internaciaj movadaj aferoj. Jam delonge ekzistis kontaktoj inter la hungara kaj alilandaj IFEF-sekcioj, regule vizitis reciproke unu la alian al la landaj kongresoj, konferencoj, renkontiĝoj kaj ĝeneralaj kunsidoj. Kompreneble tiuj vizitoj nuntempe estas forrestintaj pro la pandemio, sed ni esperas, ke en la estonto post la ĉeso de la koronvirusa epidemio ni povos daŭrigi tiujn agadojn.

Ekzistis ĝemelurbaj kontaktoj, en kiuj havis elstarajn rezultojn la membroasocio Tata kun nederlanda kaj germana urboj, kaj la fakgrupo Zalaegerszeg kun slovenaj urboj. La fakgrupo Szombathely regule partoprenis en la agado de Alp-Adria. La membroasocio Miskolc jam de multaj jaroj organizis karavanajn ekskursojn parte en Hungario, parte en diversaj landoj, bone servante la amikecon, interesiĝon eĉ propagandon por Esperanto. La fakgrupo Kelebia-Kiskunhalas klopodis propagandcele meti sur la muro de la stacidomoj Kelebia kaj Kiskunhalas murgazeton kun multaj koloraj bildoj kaj informoj ĉefe pri la IFEF-kongresoj. Ekzemplodone agadis la membroasocio Tata, kiu organizis urban „Egressy Ĥoron", kiu multe rolis en Esperanto-aranĝoj eĉ ankaŭ eksterlande. La alia aktiveco de Tata estis la establo de la „Belarta Societo", kiu aranĝis altnivelajn ekspoziciojn dise en la lando eĉ eksterlande. Verŝajne ĝi estas la unusola „Esperantista Belarta Societo" de la mondo. Grave estas, ke la fakgrupo Pécs grandsukcese organizis kelkajn Landan Ami-kan Fervojistan Renkontiĝon eĉ IFEF-kongreson. La fakgrupo Zalaeger-szeg komune kun la urba Esperanto-grupo pretigis multajn esperantajn broŝurojn kaj aliaj esperantaĵojn. Ĉe la fakgrupo Szombathely efike okazis la lingvokursoj, kaj multaj esperantistoj akiris sukcesajn ekzamenojn. Ankaŭ en la fakgrupo Győr okazis kelkaj bonsukcesaj renkontiĝoj, eĉ tie okazis la 39-a jubilea Renkontiĝo, en kiu partoprenis entute 15 eksterlandaj fervojistaj esperantistoj el Aŭstrio, Ĉeĥio, Francio, Germanio, Serbio kaj Slovakio. La gvidanto de la fakgrupo – József Horváth – estas profesia tradukisto, kiu multajn romanojn kaj aliajn esperantaĵojn tradukis, eĉ li pretigis/as Esperanta-Hungara vortaron, el kiu la unua parto jam estas preta kaj presita kaj havas en A4 formato pli ol 500 paĝojn. La dua parto (Hungara-Esperanta) ankaŭ estas preta, sed la preso ankoraŭ atendigas pro la pandemio. La Centra fakgrupo Budapeŝto kuntenis la agadon de la asocio, ĉar en ĉi tiu fakgrupo agadis multaj estroj de la asocio. Ankaŭ tiu fakgrupo organizis sukcesajn Renkontiĝojn en Budapeŝto, Nagymaros, Balassagyarmat. La membroasocio Nyíregyháza entreprenis organizi kelkajn landajn eĉ internaciajn aranĝaĵojn, kaj tiun la membroj de la membroasocio entuziasme kaj kontentige plenumis. Taksante la atingitajn rezultojn pli ol 60 elstaraj aktivuloj de nia asocio ricevis diversgradajn esperantajn, sociajn kaj ŝtatajn distingojn ekde la jaro 1957. Inter la distingitoj kelkaj ricevis du eĉ pli distingojn. Kelkaj indikoj pri la distingoj: „Pro Esperanto" memormedalo de HEA distingon ricevis 11 membroj kaj kolektive la LKK de la 34-a IFEF-kongreso; la distingon „Honorinsigno de HEA" ricevis 41 membroj; la distingon „Pro Sindikata Laboro – ora grado" ricevis kvin membroj; „Honorinsigno de MEM" distingon

La infanfervojo en Budapeŝto

ricevis kvar membroj; la plej altvaloran distingon de IFEF „Honora Membro de IFEF” ricevis kvar membroj; ankaŭ la plej altvaloran distingon de UEA „Honora Membro de UEA” ricevis du membroj; „Ora Medalo de FISAIC” distingon ricevis unu membro. Ankoraŭ ni povus vicigi la diversajn aliajn distingojn, kiujn ricevis niaj membroj, sed la spaco por denombri tiujn estas malmulte.
En la jaro 2019 okazis neatendita evento, la pandemio per la koronviruso. Tiu terura pandemio vere ĉeestas en la tuta mondo, kaj amarigas la vivon. Bedaŭrinde ankaŭ multaj esperantistoj en la tuta mondo havas personajn spertojn pri la konsekvencoj de la koronviruso. Ni devas ŝanĝi niajn vivprincipon, vivmanieron kaj la vivkondiĉojn. Ni devas alkutimiĝi al la novaj eblecoj, kaj forlasi la kutimajn renkontiĝojn kaj agadmanieron. Ni devas havi paciencon, disciplinemon kaj plenumi la preskribon de la sanitaraj fakuloj kaj aŭtoritatoj. Ni nur esperas, ke tiu viruso foriĝas, kaj poste ni povos trankvile daŭrigi la Esperanto-agadon. Ĝis tiam ni organizu virtualan kongreson kaj aliajn renkontiĝojn, ni maljunuloj lernu uzi la komputilon kaj la diversajn manovrojn, do ni alĝustiĝu al la novaj situacioj. Dum la pasintaj 63 jaroj atingis nian asocion multaj dolorigaj perdoj. El nia membraro proksimume 160 mortis. Kun granda estimo ni klinas kapon antaŭ la memoro de niaj mortintoj.

Periodo 2020 –

Alvenis la jaro 2020, kaj ni havas esperon al la daŭrigo de la „normala vivo”. La tria ondo de la pandemio komecas malpliiĝi, kaj ni jam vidas la palan lumon ĉe la fino de la tunelo. En la nuna jaro ni partoprenis pere de la komputilo en la virtuala 72-a IFEF-kongreso, kiam okazis virtuala komitatkunsido, multaj interesaj prelegoj ka. Nia asocio same planas organizi jarkunsidon, kaj tiam decidi pri niaj farendaĵoj en la ŝanĝiĝantaj cirkonstancoj, kaj ni provas pritrakti la limdatajn elektojn.
Ni povus skribi pri pluaj multaj pozitivaj kaj negativaj okazintaĵoj de la pasinta hungara fervojista Esperanto-movado, sed nun ni rigardu jam antaŭen, ni prenu ekzemplon pri ilia altruisma laboro kaj senlace ni daŭrigu la agadojn de niaj antaŭuloj.
Per tiuj vortoj mi finas la konigon de la „Historio de la Hungara Fervojista Esperanto-Movado”. Mi esperas, ke ĉiuj legantoj povas ricevi ĝustan bildon pri nia historio, kaj povas pozitive taksi la movadan laboron de la hungaraj fervojistaj esperantistoj.

István Gulyás

KONGRESOJ KAJ KUNVENOJ

La jaro 2020 – eĉ parte 2019 – estis eksterordinaraj jaroj. Alvenis la neatendita pandemio, kiu infektis la tutan mondon. Pro tio la sanitaraj fakuloj kaj la aŭtoritatoj aranĝis preskribojn, kiuj influis ĉiujn aktivecojn, ankaŭ ĉe la Esperanto-movado. Forrestis la kutimaj kongresoj kaj ĉiuj renkontiĝoj, kaj la normalaj agadoj preskaŭ ĉesis. Novajn metodojn ni devis serĉi por la ŝanĝiĝitaj cirkonstancoj. Tiun novan metodon certigis la komputiloj, kies per helpo ni povas organizi virtualajn kongresojn kaj konferencojn, retajn interrilatojn, efikajn agadojn. Kompreneble al tiuj metodoj devis/as havigi la uzadon de la komputilo kaj la programojn ankaŭ la maljunuloj.

La **105-a kongreso de UEA** en 2020 estis planita en Kanado. Pro la pandemio la kongreso neokazis, kaj anstataŭ ĝi oni organizis virtualan kongreson.
Dum tiu kongreso okazis „Fervojista kontaktkunveno” kadre de la Movada Foiro. Dum la tuta „kongresa semajno” IFEF ricevis 10 horojn por faciligi la renkontiĝojn inter la aliĝintoj en virtuala kongreso. Kelkdekoj da IFEF-membroj aliĝis. Pluraj personoj vizitis la du

virtualajn „ĉambrojn”. Bedaŭrinde kvar babilejoj okazis dum ne taŭgaj horoj (noktomeze aŭ frumatene), sed en la aliaj ses horoj partoprenis 44 gastojn el 14 landoj. Dum la kontaktkunveno okazis kelkaj interesaj prelegoj, kaj la prezidantino de IFEF informis la ĉeestantojn pri IFEF.
La prezidantino de IFEF – Rodica Todor – proponis al UEA por pristudi du kunlaborantajn projektojn. La unua projekto estas: Internacia kunlaboro de teknikaj fakultatoj kun sekcioj pri integrita diversfaka transporto, por organizi seminariojn por studentoj pere de Esperanto. Tiuj kunlaborantoj estus fakuloj de IFEF, Universitatoj, UEA per laborgrupo de universitataj profesoroj, TEJO per siaj kontaktoj kun studentoj, ILEI kaj aliaj. La dua projekto estas: „2021 la Eŭropa Jaro de Fervojoj”. Kunlaborantoj estus IFEF pere de „Belga Amikaro de Fervojistaj Esperantistoj”, diversaj respondeculoj pri la eventoj, UEA, UIC, FISAIC kaj aliaj.
Okazis tri komitataj kunvenoj, kvar komitataj forumoj, unu strategia forumo. Dum tiuj kunvenoj nia prezidantino ageme partoprenis kaj kontaktis la respondeculojn de diversaj grupoj de UEA. La rezulto de tiuj kontaktoj estas, ke en 2021 kune finpretigas kaj prezentas interfakan projekton inter pluraj landaj asocioj de IFEF kaj UEA kun la temo: „Daŭripova evoluo kaj la transportoj”.
Nia federacio havas subskribitajn kunlaborajn kontraktojn kun ILEI, UMEA, ISAE, IKEF kaj Universitato Pardubice. Ni bezonas rilatojn kun multaj aliaj fakaj asocioj, kiuj pretas iniciati diversfakajn projektojn kun IFEF. Tio estas la strategio de nia federacio por la sekvaj jaroj.

La **72-a IFEF-kongreso** anstataŭ 2020 okazis en la kuranta jaro kiel virtuala kongreso pro la pandemio. Dum tiu kongreso pere de la retkunvena sistemo ZOOM oni disponis kiel ordinara kongresejo tri salonojn A, B, C kaj Kafejon. La IFEF programoj okazis en la salono „C”. Dum la kongreso partoprenis 270 personoj, inter ili 87 fervojistaj esperantistoj. Oni pretigis kongreslibron kun la titolo:”Transporta Esperanto-Kongreso germana-pola-fervojista”. En la kongreslibro multaj potenculoj salutis la kongreson, inter ili ministro, ambasadoroj, urbestroj, FISAIC, BSW, GEA, PEA, IFEF. Kompreneble la libro enhavas la kongresajn programojn, la enkondukan prelegon fare Ulrih Lins kun la titolo: ”Pol-germana interproksimiĝo: la kontribuo de esperantistoj”.

Okazis IFEF-komitatkunsido, en kies kadro la partoprenantoj traktis la kutimajn temojn. Partoprenis multaj komitatanoj, kaj okazis voĉdonadoj ĝenerale „por”. En la kadro de la „Kongresproponoj okazis la elekto de la ĉefkomitatano (Zlatko Hinst el Kroatio), kaj anstataŭanto (Ladislav Hakl el Ĉeĥio), elekto de la du sekretarioj ene de FK. FAS: Jaroslav Matuŝka el Ĉeĥio, TS: Guido Brandendurg el Germanio. La komitato konfirmis la inviton al la 73-a IFK en 2022 en Ĉeĥio en urbo Beroun, elektis la landon Belgio por la 74-a IFK en 2023. Anoncis sin Serbio organizi IFEF-kongreson en 2024, kaj Slovakio en 2025. La komitato akceptis la financan raporton pri la jaro 2019 kaj 2020, eĉ la buĝeton por la jaro 2022. Okazis malĝoja anonco, por ke la landa asocio de Danio ĉesis, kaj ĝojplena propono, ke du landaj asocioj petis la akcepton al IFEF: BAFE (Belga Amikaro de Fervojistaj Esperantistoj), HAFE (Hispana Asocio de Fervojistaj Esperantistoj). Kompreneble la komitato unuanime akceptis tion.
La komitatanoj traktis la Strategian laborplanon (2021-23), la analizon pri la situacio kaj la estonto de IFEF. Trarigardis la rilatojn al aliaj organizoj kiel FISAIC, SAT, ILEI, UMEA, ISAE, TAKE, IKEF.

La komitatanoj malĝoje sciiĝis la multajn mortintojn, inter ili multajn konatulojn el la movada tereno de IFEF. Tiuj estas: Johana Bayer, Greta Gössl, Hilda Rauscher, kaj Franz Scharf el Aŭstrio; Lucien De Sutter el Belgio; Jiri Vencl kaj Ivo Laniĉek el Ĉeĥio; Erik Mortensen el Danio; Monique Grall el Francio; Fritz Lautenbach el Germanio; Rafael

Peris Solaz el Hispanio; Imre Domokos el Hungario; Anka Ŝtantoliĉ el Kroatio; Pasquale Ceci, Antonio De Salvo, Delvina Gimelli kaj Lucia Boschin el Italio.
Okazis entute 9 fakprelegoj kadre de la IFEF-programo:

- Guido Brandenburg (Germanio): German-polaj limtranspaŝaj fervojaj projektoj;
- Wang Tianyi Chielismo (Ĉinio): Komercaj ŝancoj de ĉinaj lokomotivoj;
- Manfred Trenne (Germanio): Tririmeda transkargadinstalaĵo de la magdeburga haveno;
- Roland Schnell (Germanio): D-ro Ernst Klimke - respondeculo por la orientafrika fervojo;
- Ladislav Kovar (ĈeĥIio): El la nova mondo – Antonin Dvorák kaj la fascino de fervojo;
- Jan Niemann (Danio): Akcidentoj kaj epizodoj – poŝvagonoj kaj duonremorkoj;
- Zlatko Hinst (Kroatio): 160 jaroj de fervojo en Kroatio –ĉefaj detaloj el koncerna historio;
- Andreas Diemel (Germanio): Renesanco de noktaj trajnoj;
- Jaroslav Matuŝka (ĈeĥIio): Fervojtrafiko translima inter ĈeĥIio kaj Pollando.

En la kadro de la muzikaj vesperoj rolis la konataj muzikistoj kiel Ĵenja kaj Lena Wilke, Jerzy Mandzlik, Jomo kaj Kjara.
Resume la kongresajn eventojn, mi povas konstati, ke malgraŭ la malbonaj cirkonstancoj, la virtuala IFEF-kongreso bone sukcesis, dank' al Rodica Todor, Vito Tornillo, Guido Brandenburg kaj ankoraŭ multaj helpantoj kaj kunlaborantoj.

En la **Reta Konferenco de KAEST** (Konferenco pri Aplikoj de Esperanto en Scienco kaj Tekniko) partoprenis plurcent interesiĝantoj el 45 landoj. La ĉijara ĉeftemo estis: „Scienco kaj tekniko kiel rimedoj por efektivigi daŭripovan evoluon".
La aranĝo okazis eksterordinare pure enrete, pere de la interreta platformo „Retevent", per kiu okazis la Virtuala Kongreso de UEA. La programo konsistis el:

- prelegoj (en du paralelaj blokoj – ĉeftemaj kaj alitemaj),
- trejnado (Vikipedio, komputila laboro, metiejoj ks),
- fakaj diskutoj (pri certa temo),
- vespera programo (koncerto, diskutoj ks).

Dum la virtuala KAEST okazis realtempaj fakaj prelegoj kun eblo komenti kaj starigi demandojn, paneldiskutoj de fakuloj, trejnadoj por praktika scienco, diskutĉambroj pri la fakaj, sciencaj kaj aliaj temoj, kunsido por fakaj sekcioj, kultura programo, AMO seminario (ĉeftemo: „Konkretigo de daŭripovo) ktp.

La **Ĝenerala Kunsido de HEA** (Hungaria Esperanto-Asocio) okazis la 31-an de majo 2021. En la invitilo la prezidantaro de HEA sciigis la membraron, ke la kunsido okazos elektronike pro la pandemio, do tio estos virtuala kunsido. Entute sep tagordpunktojn pritraktis la partoprenantoj, inter ili la simpligitan jaran raporton pri 2020, la financan raporton, la buĝeton pri 2021 kaj la raporton de la Kontrola Komitato. Ĉiujn raportojn la estraro de HEA sendis al la deputitoj petante la studon de la materialoj kaj voĉdoni aparte pri ĉiuj temoj. Do la rezulto estis preskaŭ ĉiuj por.

Laŭ la raportoj la membronombro de la asocio estas 118 personoj, el kiuj ekzistas nur 13 aktivaj membroj, 21 pensiuloj, 78 „eternaj membroj", 4 honoraj membroj kaj 2 honoraj prezidantoj. Tiuj ciferoj montras, ke la membronombro kontinue malpliiĝas kompare kun la antaŭaj jaroj. HEA havas 13 membroasociojn kaj grupojn entute kun 700 membroj. La

enspezoj de HEA konsistas el instruado, librovendado, membrokotizoj, konkursoj organizado de memorekskursoj kaj donacoj. Pro la pandemio ne okazis aranĝaĵo, sed okazis kelkaj memorekskursoj en Budapeŝto kaj ties regiono. Sur la tereno de la instruado okazis kelkaj kursoj, sed ĉefe pere de komputilo. Pro la malfacila financa situacio HEA kalkulis nur la plej necesaj elspezoj, kaj preskaŭ ĉiujn aktivecojn plenumis kun „sociala laboro". En la kadro de la internacia agado okazis nur kelkaj aktivecoj, kiel la interrilato kun UEA kaj la redaktoro de la revuo „Juna Amiko", la bezonataj aktivecoj pere de la ĉefdelegito, eldono de la grandsukcesa vojaĝlibro fare de la honora prezidanto k.a.
Do mi povas konstati, ke malgraŭ la pandemio HEA tamen efektivigis la plej gravajn taskojn, kaj tiel povas funkciigi la asocion.

La **Ĝenerala Kunsido de HFEA** (Hungara Fervojista Esperanto-Asocio) okazis pere de komputilo. La estraro de HFEA pretigis la detalan raporton pri la agado de la pasinta jaro, la financan raporton pri la kalkuloj 2020, la raporton de la Kontrola Komitato, kaj la buĝeton pri la jaro 2021. La fakgrupoj kaj la membroasocioj ricevis tiujn materialojn perrete kaj unuanime akceptis tiujn raportojn kaj proponojn.

La raporto pri 2020 enhavas multajn gravajn konstatadojn. Inter ili la plej gravaj estas la ŝanĝoj de la membronombroj, la graveco de la estrarelekto, la financa situacio, pri nia faka revuo HFM kaj la aktiveco de la estraranoj, fakgrupoj kaj membroasocioj.
La membronombro de la asocio havas 178 personojn. El tiuj membroj estas aktivaj 93 personoj, pensiuloj kaj lernantoj estas 85 personoj. La nombroj de la protektantaj membroj estas 212 personoj, se dili ne estas membroj de nia asocio, ili ne pagas jarkotizon, do ili nur simpatias al Esperanto, kelkaj el ili helpas nian ĉiutagajn agadojn, eble partoprenas en niaj aranĝaĵoj.

Estas granda problemo, ke la prezidanto kaj la kasisto de la estraro, la gvidanto de la Kontrola Komitato anoncis la demision pro la altaj aĝoj. Bedŭrinde ĝis nun ni ne trovis konvenajn fervojistajn esperantistojn, kiuj entreprenus iun oficon. Tiu malfacilaĵo endanĝerigas la funkciadon de nia asocio. Sed mi esperas, ke post la ĉeso de la pandemio nia asocio trovos taŭgajn esperantistojn, kiuj entreprenas tiujn oficojn, kaj kontente povos plenumi la taskojn.

La estrara raporto skribas pri nia faka revuo – Hungara Fervojista Mondo (HFM) - laŭ tio la revuo regule aperis kvaronjare, kaj estas dissenditaj parte elektronike kaj parte surpapere al entute 35 landoj resp. Esperanto-organizaĵoj. Estus bona afero, se la membroj de nia asocio helpus la agadon al la redaktoro per artikoloj kaj informoj ĉefe pri fervojaj novaĵoj kaj travivaĵoj.La financaj problemoj havas grandan gravecon, sed nia asocio sciiĝas la malfacilaĵojn, kaj laŭ tiuj eblecoj povas mastrumi kaj ekonomii. En ĉi tiu jaro la Landa Kultura kaj Libertempa Asocio de Fervojistoj en Hungario (VOKE) denove helpas al ni per financaj apogoj kaj aliaj helpoj.

Legante le raportoj de la fakgrupoj kaj membroasocioj mi povas rimarki, ke la hungaraj fervojistaj esperantistoj akceptas la negativajn cirkonstancojn, kaj klopodas agadi inter tiuj kondiĉoj.

István Gulyás

NI MEMORU !

Antaŭ 25 jaroj - la 23-an de januaro 1996 – en sia 88-a jaraĝo mortis la plej konata fervojista esperantisto **D-ro István Bácskai.**
Li estis fondinto de la Fervojista Fako de la tiama Hungara Esperanto-Konsilantaro (HEK), kaj li fariĝis la prezidanto de tiu. Li estigis la hungaran fervojistan movadon, li fondis la fakan revuon “Hungara Fervojista Mondo” (HFM), kaj li estis ĝia responda redaktoro inter 1957 kaj 1984, respektive responda eldonanto ĝis 1990. Li estis la prezidanto eĉ la honora prezidanto de nia organizaĵo kaj vicprezidanto de la Hungara Esperanto-Asocio (HEA).
Li sukcesis restarigi la rektan internacian kontakton kun la estraro de IFEF. Inter la jaroj 1960 kaj 1967 li estis komitatano “A” de IFEF ĉe UEA. Li estis la ĉefa organizanto kaj prezidanto de la LKK de la grandsukcesa 14-a IFEF-kongreso en Budapeŝto.
Li pretigis nenombreblajn fakajn artikolojn kaj disertaciojn, eĉ la unuan Fervojistan Fakvortaron kaj la Komercan Vortaron. Li iniciatis kaj realigis aperigi en Esperanto la klarigan tekston en la fervoja horarlibro ekde 1961. Havanta gravan kaj altrangan postenon ĉe la Hungaraj Ŝtatfervojoj, li iniciatis kaj realigis la instruadon de Esperanto ĉe la Fervoja Oficireduka Instituto. Ofte li prelegis pri movadaj, kulturaj kaj fakaj temoj en Esperanto-kluboj, same en la Somera Esperanto-Universitato en urbo Gyula.
Li ricevis multajn distingojn, inter tiuj la honoran membrecon de UEA kaj IFEF., kaj li ankaŭ estis honora membro de Hungara Esperanto-Asocio kaj nia asocio, eĉ li ricevis oran medalon de FISAIC, kaj tiun de la Fervojista Sindikato, ktp.
Li estis saĝa, ideoriĉa, humana kaj bonhumora gvidanto, amiko kaj homo. Lia morto estis granda perdo por ĉiuj fervojistaj kaj nefervojistaj esperantistoj. Ni memoras pri li kun la plej granda estimo.

HFEA

DENOVE PRI LA “EŬROPA JARO DE FERVOJO”

La temo estas: “Ekstra trajno sur linio el ĉefurbo de Portugalio (Lisbono) al ĉefurbo de Slovenio (Ljubjana)”.
La unuan fojon en la historio de Eŭropa Unio estas tiamaniere honorigita speco de transporto, kiu bone kontribuas al vivmedio. Ĝi dinamike evoluas kaj evidentiĝas la plej sekura el surteraj motorizitaj transportmanieroj entute. Festoj kulminos kun ekstra trajno, kiu veturos dum kvin semajnoj tra la eŭropa kontinento.

KIAL FAKTE DEKLARIS LA EŬROPA UNIO EŬROPAN JARON DE FERVOJO ?
La celo estas evidenta: demonstri al socio, ke trajnoj multsignife kontribuas al pliboniĝo de la vivmedio – senemisia movebleco.
La eventon iniciatis jam en la jaro 2019 la kompanio Europalia. Ĝi planis prepari en la jaro 2021 programon pri “Fervojo kaj kultura heredaĵo”. Ĉi tiu intenco trovis pozitivan

respondon ĉe la Eŭropa Komisiono, kiu kune kun Eŭropa Parlamento kaj Konsilantaro de Eŭropa Unio envicigis “Jaron de fervojo” inter eventojn, kiuj subtenos tiel nomatan verdan akordon por Eŭropo. La fervojo evidentiĝas por atingi la celojn de senemisia movebleco absolute kerna. Aktuala forceja efiko de la gaso-emisioj de transporto reprezentas 25 %-jn de la totala volumo kaj la plano estas redukti ilin je 90 %-j.

EKOLOGIA TRANSPORTMANIERO

Eŭropaj fervojoj produktas malpli ol 0,5 %-jn de forcej-efikaj gasoj el totalaj transportaj emisioj. Tio signifas multoble malpli ol en ŝosea aŭ aviadila transporto – po pasaĝero aŭ tuno da ŝarĝo. Tamen la fervojoj transportas bedaŭrinde nur 7%-jn de personoj kaj 11%-jn de ŝarĝo averaĝe en Eŭropo. La realeco estas tio, kion ni devas ŝanĝi. Ni havas por tio tre bonan bazon, kio estas la fervojo. Eŭropo estas lulilo de fervojo kaj samtempe gvidanto en fervoja novigado. La “Jaro de fervojo” tiel prezentas okazon por pasaĝera kaj vara transporto konsiderante bezonon de integriĝo en la pli larĝan, multimodan transportan sistemon.

ANSTATAŬ KONFERENCO DEVUS VETURI PER TRAJNO

Dum la “Jaro de fervojo” oni nepre parolu pri trajno, ĉu ne. Ĉi kaze temas la eŭropa trajno. Portugalio prezidas la Eŭropan Union en la unua duono de 2021. Jam pasintjare la portugaloj proponis okazigi regulan kunvenon de spertuloj pri transportreto en Lisbono-dum monato junio (“TEN-T”, “Trans-Europan Transport Network”). Tamen ĉi tiu bona ideo ne povis realiĝi pro koronvirusa pandemio. Ekspozicio en la trajno prezentas gravecon de eŭropaj transportaj retoj en la eŭropa ekonomio, la gravecon de la transporta investado kaj kompreneble ankaŭ la rolon de la fervojo.

Laŭ la originalaj planoj la ekstra trajno devus forveturi de Lisbono la 10-an de junio 2021, kaj fini sian itineron la 14-an de julio en Ljubljana. Pro daŭrigo de la pandemio la evento estis prokrastita al septembro.

En la plej multaj landoj de la Eŭropa Unio ekzistas la normala ŝpuro, kiu estas 1435 mm, en la Ibera Duoninsulo ĝi estas 1668 mm, kaj en ĉebaltaj landoj 1520 mm. Laŭ la rezulto de la pritraktoj la ekstra trajno ne estos unusola, sed entute tri ekstraj trajnoj vojaĝus laŭ la originalaj planoj. Laŭ la planoj la ibera trajno komencos la vojaĝon en Lisbono kaj veturos tra Santiago de Compostela kaj Madrid ĝis la stacio Hendaye, kie kuniĝas la du ŝpuroj : 1668 kaj 1435 mm. La ĉefa trajno atendos tie. Ĝi havos la plej longan itineron, ĝi veturos tra Eŭropo al Ljubljano. Specialaĵo estos la renkontiĝo de ĉi tiu trajno kun la balta trajno en urbo Kaunas, kien ĝi alvenos el Talino, Rigo kaj Vilno.

KIEL ASPEKTOS LA EKSTRA TRAJNO ?

La ekstra trajno havos laborantan kaj ripozigan parton, kaj havas entute ses vagonojn. Ĉiuj ses vagonoj havos unuforman aspekton, tute alian ol aliaj trajnoj. La laboranta parto de la trajno konsistos el du ekspoziciaj vagonoj, konferenca vagono por kunvenoj, informkunvenoj, kunvenoj kun politikistoj kaj ĵurnalistoj. La ripoza parto havos unuklasan vagonon kun panoramaj fenestroj. Ne mankos lita vagono por noktaj translokigoj kaj restoracivagono. Oni ankoraŭ ne decidis pri ekstera aspekto de la trajno. Ni ĝoje atendu ĝin !

Jitka Skalicka

FERVOJAJ NOVAĴOJ

Hungario

Pro la pligrandigo de la konkurkapableco de la fervoja vartrafiko la registaro de Hungario decidis en la fino de 2020 pri la preparo de la VO vartransporta fervojlinio. Laŭ la plano tiu linio evitos Budapeŝton en suda direkto. Kadre de tiu projekto pretiĝos landa fervoja vartransporta koncepto. Emfazinta klopodo por ke Hungario fariĝu vartransporta-, logistika- kaj distribua centroj. Laŭ la plano la nova fervojlinio konstruiĝos sur nova traceo en okcidenta-orienta direkto kiel elektrizita linio kun 120-160 km/h-j rapidoj. En la kadro de la preparlaboro oni preparas median efikanalizon, realigeblecan studon kaj kostefikecan analizon. Oni ekzamenos la harmonion de la nova fervojlinio kun la planita grandrapida fervojlinio inter Budapeŝto kaj Varsovio.La preparlaboro verŝajne finiĝos en la jaro 2023, kaj tiam laŭ la realigebleca studo oni povas komenci la detalan planadon, kaj eldoni la medioprotektadan permeson.

Eŭropa Unio

La originale konata „Project Marathon" antaŭplanis en la kadro de la fervoja vartrafiko la veturadojn de la 1500 metrojn longaj vartrajnoj. Tiu projekto ĝis nun ankoraŭ ne efektiviĝis, kvankam okazis kelkaj eksperimentoj ĉefe ĉe la Francaj Fervojoj (SNCF). Tamen la longo de la vartrajnoj ne ŝanĝiĝis, kaj restis 850 metrojn longa. En la kuranta jaro la eksperimentojn daŭrigas la germana „DB Cargo", kaj verŝajne unuafoje entrafikigas 1000 metrojn longajn vartrajnojn. Sed bezonas la evoluigo de la fervoja infrastrukturo per la plilongigo de la stacidomaj trakoj, eble la kajoj per la disvastiĝoj de la kombinitaj transportaj laborkampoj. Ankoraŭ bezonas la pligrandigo de la rapido ĝis 100 km/h-j. Per tiuj evoluigoj kaj ŝanĝoj la fervoja vartrafiko povus atingi grandegan konkurkapablecon.

Italio

La Eŭropa Komisiono aprobis 511 milionojn da eŭroj italan ŝtatan apogon. Per tiu sumo la Komisiono kompensas la fervojajn pasaĝertrafikajn entreprenojn pro tiuj damaĝoj, kiuj atingis ilin pro la koronvirusa epidemio. Estas konate, ke la itala registaro enkondukis diversajn aranĝojn por haltigi la efikon kaj disvastigon de la koronviruso. Inter la aranĝoj inter aliaj estis la malpermeso de la vojaĝo inter la regionoj, la alia estis la deviga pograda sidlokokupada sistemo, laŭ tio la numeroj de la sidlokoj malmultiĝis al 50%-j. Tiuj devigaj obstakloj grave tuŝis la fervojajn pasaĝertrafikajn entreprenojn. Pro tio la nombro de la pasaĝeroj grave malmultiĝis, kio kaŭzis la refalon de la enspezoj. Samtempe la entreprenoj flue devis pagi la plilarĝigajn elspezojn de la sanitaraj kaj higienaj aktivecoj, la kostojn de la materialoj, la koservadajn kostojn, salajron de la dungitoj ktp. Tiu situacio okazigis gravajn likvidajn problemojn ĉe multaj entreprenoj.Italio jam anoncis tiun apogan sistemon, kaj la entreprenoj jam povis pretendi la prijuĝitan sumon.

Belgio

La registaro de Belgio anoncis pri la financa apogo por la fervoja transporta sekcio. Per tiu aranĝo la registaro entute 6,8 milionojn da eŭroj helpis la fervojajn vartransportojn. Per tiu apogo la vartransportoj kapablas malpliigi la negativajn efikojn de la pandemio. En tiu kadro oni grave malpliigas la alirpagon al la fervoja infrastrukturo, eĉ oni ĉesas la rezignajn kaj rezervitajn kostojn de la fervojaj veturvojoj. Tiuj aranĝoj estis validaj inter la 1-a de januaro ĝis la 30-a de junio en la nuna jaro. La plua periodo dependas de la

pandemio. En januaro la vartrafiko en Belgio estis 12%-j malpli kompare kun la januaro de la pasinta jaro. En Belgio la dekadenco de la fervoja transporto negative efikas la belgan ekonomion. Per tiu ekonomia politiko restas „vivkapabla" la fervoja transporta sekcio. Estas interese, ke multaj eŭropaj landoj malpliigis eĉ ĉesigis la alirpagon al la fervoja infrastrukturo. Ekz. Germanio kaj Nederlando duonigis la pagon, eĉ Aŭstrio, Luksenburgo kaj Francio plene ĉesigis tion.

Francio

La Francaj Fervojoj (SNCF) enkondukis komparan sistemon, kiu etendiĝas al la ŝanĝoj de la ekologio sur la trafiko de la fervojo, aŭtobuso, aŭtomobilo, ŝarĝaŭto kaj kamiono, eĉ aviadilo. Tiu sistemo atentas ne nur la ellason de la karbona dioksido, sed etendiĝas dum la vojaĝo dediĉitan atenton al la utilaj tempodaŭroj, kiam la pasaĝeroj povas legi, ripozi eĉ labori. Laŭ la opinio de la ĝenerala direktoro de SNCF, ke la fervojo devas helpi al la vojaĝantoj por favore elekti la fervojon. Al tio SNCF devas akcenti la avantaĝon de la fervoja trafiko. Tiun komparan sistemon SNCF volas uzi al komercpolitikaj celoj kaj varbado por novaj klientoj inter la pasaĝeroj kaj ekspedaj entreprenoj. Bedaŭrinde pro la efiko de la epidemio la nombro de la vojaĝantoj grave malpliigas, kaj sur la tereno de la vartrafiko la situacio estas sama. Pro tio helpe de ĉi tiu rezulto de la kompara sistemo la fervojo povas konvinki unuavice la entreprenojn por ekspedigi per la fervojo, kiu grave malpliigas la negativajn efikojn de la medio. Kompreneble por la pasaĝeroj estas la plej grava vidpunkto la prezo de la vojaĝo. SNCF ekzamenis tiun temon, kaj konstatis ke akceptebla prezo signife povas plimultigi la nombron de la vojaĝantoj.

Eŭropa Unio

La Eŭropa Parlamento akceptis juronormon la 29-an de marto por plilarĝigi la rajton de pasaĝeroj veturantaj per trajno. La koncerna juronormo proponas plurajn solvojn pri la eventualaj malfruoj, pri nuligita trajno aŭ por la handikapitoj veturantaj. La akceptita juronormo validas, kaj por la enlandaj kaj por la internaciaj rilatoj en Eŭropa Unio.
Iomete detale:
La nova juronormo certigas elekton por la pasaĝeroj, el inter la repago de veturbilet-kosto aŭ pluveturo sen pluaj kostoj por atingi la celstacion per ajna alia veturebleco, se la malfruo estas pli ol unu horo. Oni devas oferti tian vetureblecon, kies kvalito kongruas al tiu vagonklaso, kiu estas laŭ la origina veturbileto.
Se la reprezentanto de la fervoja entrepreno ne donas klarigon al la pasaĝeroj pri la ebloj ene de la 100-minuta tempolimo, kalkulanta tiu de la starto laŭhorara, en tiu okazo la veturanto havas rajton uzi alian amasveturilon, la kostojn pagende fare de la fervoja entrepreno.
Ne nuligas la devon proponi alternativajn pluvetur-eblecojn, se la malfruo okazas pro eksterhoma forto („vis maior"). Se estus bezonata, la fervoja entrepreno devas certigi senkoste manĝaĵojn, trinkaĵojn kaj loĝeblecojn.
La nova juronormo listigas ankaŭ tiujn eksterhomajn kazojn, je kiuj la fervoja entrepreno ne estas devigata por kompensi la pasaĝerojn, se okazas pro tiuj malfruo aŭ nuligo de trajno. Tiuj eksterhomaj kazoj estas la eksterordinara vetero, la naturaj katastrofoj, la gravaj sanitaraj krizoj kaj la teroristaj atakoj. La striko fare de fervojistoj ne nuligas la devon de la entrepreno.
La handikapitoj en la estonto pli facile povos organizi veturadon, ĉar antaŭ la veturo ne 48, sed 24 horoj devos informi la fervojan entreprenon pri veturintenco. Tian pasaĝeron akompananta persono havos rajton veturi senpage. Ankaŭ tion oni devos certigi, ke en konkreta okazo helphundo povu kunveturi.

Plue, oni devas certigi al ĉiu pasaĝertrajno apartan eblon por transporti fiksite almenaŭ kvar biciklojn.
La nova juronormo estas valida por la tutaj enlandaj kaj internaciaj fervojlinioj en Eŭropa Unio, sed la membroŝtatoj en la enlandaj rilatoj havas tempon ĝis la jaro 2022 realigi la devojn. En kelkaj konkretaj kazoj oni povas certigi plejmalfrue ĝis 2027.

Hungario

En Hungario la registaro anoncis programon kun la nomo „Ni purigu la landon”. En ties kadro ni devas plenumi gravajn taskojn kontraŭ la nelegalizaj rubaĵoj. La celo de la programo estas la likvido de la defalaĵoj kiujn oni demetis ĉe la fervojlinioj sen permeso. Laŭ la programo al la purigado necesigas kunlaboron inter MÁV kaj la loĝantaro, eĉ okazas kunlaboro kun la Hungara Publikvoja Entrepreno, kun la arberkulturaj societoj kaj la naturparkoj, eĉ kun multaj aliaj organizoj. Laŭ la mezuro de MÁV ĝis nun landskale troveblas apud la fervojlinioj 11mil m^3 rubaĵoj, kion MÁV transportis al la landaj deponejoj, kiu kostis pli ol centmilionojn da Forintoj. La defalaĵoj ĉefe konsistas el konstruruboj, pneumatikoj eĉ foruzitaj aŭtoruinoj. Kompreneble ne mankas la mastrumaj kaj ceteraj industriaj rubaĵoj. Laŭ la esploroj la grandpartoj de la ruboj troveblas sur la fervojtalusoj kaj fervojtranĉeoj. En la kadro de la programo multaj fervojistoj memvole kolektas la rubojn kune kun la loĝantaro. La kvanto de la kolektitaj defalaĵoj dum unu semajno estis 3,5 tunoj. Kiujn oni kaptas ĉe freŝa faro, tiuj ricevas gravan sankcion. Tamen tiu sankcio ne detenas la mediomalpurigajn homojn, pro tio la punon oni devas severigi.
Ni devas konstati, ke tiu programo helpas malpliigon de la nelegalizaj rubaĵoj, kaj tiel en Hungario la fervojlinioj kaj ties ĉirkaŭaĵoj iĝas vere purigan landparton.

Hungario

Korpkameron ricevis la fervojaj biletkontrolistoj ĉe MÁV. Antaŭe multaj insultoj atingis la konduktorojn, ĉefe en la duarangaj fervojlinioj, precipe nokte. Ekde tiam la insultoj malpliiĝis. Tiuj korpkameroj estas uzataj en la persekutado de krimo, kaj tiun oni povas funkciigi ok horajn tempodaŭrojn. Dume ĝi povas kontinue pretigi fotografaĵojn, eĉ dum noktoj, kaj tiujn fotografaĵojn ĝi povas rezervi pli ol 13 horojn. La uzanto de la kamero iam ajn povas ekirigi kaj haltigi ĝin per unusola butono sur la aparato. Ĉiuj fervojdirekcioj de MÁV ricevis kolektantajn staciojn, kie oni ŝarĝas la akumulatorojn, kontrolas la kamerojn, gardas la fiksitajn indikojn kaj faras la bezonatajn aranĝojn. La pretigitajn fotografaĵojn nur la polico rajtas rigardi, kaj la sankciojn decidi. La fiksitaj indikoj – konvene la laŭleĝaj preskriboj – post 16 tagoj aŭtomate forviŝiĝas.
Mem la vidaĵo de la kamero estas fortimiga efiko al la minacaj pasaĝeroj. Do la hungaraj fervojistoj ege ĝojas pro la korpkamero, sed kelkaj malinklinas al la kamero. Pro tio la gvidantoj de la fervojaj biletkontrolistoj proponas ke ili provu la uzon de la kamero, kaj poste taksu la spertojn. Post kelkaj semajnoj tiu eksperimento estis sukcesa, kaj de tiam ĉiuj konduktoroj volonte uzas la kameron. La rezulto estas pozitiva, ĉar apenaŭ okazis kelkaj negativaj agoj en la lasta jaro.

István Gulyás

ORIENTA STACIDOMO EN BUDAPEŜTO

La Orienta Stacidomo estas la plej frekventata pasaĝerstacio en Budapeŝto. La stacio estas deirpunkto de kvar ĉeflinioj: Budapeŝto – Győr – Vieno (1-a linio), Budapeŝto – Hatvan – Miskolc (80-a linio), Budapeŝto – Szolnok – Békéscsaba – Arad (120-a linio) kaj Budapeŝto – Kelebia – Beogrado (150-a linio,). La stacio estas ankoraŭ la start- kaj finstacio de la plej multaj enlandaj InterCity trajnoj, respektive ĝi estas la plej grava internacia fervojnodo en Hungario.

La fasado de la Orienta Stacidomo

La hungara parlamento en 1868 decidis estigi centran stacidomon en Budapeŝto, ĉar la pasaĝertrafiko necesigis tion. La projekton nur post tri jaroj aprobis la parlamento. La stacidomon oni planis – laŭ la originala plano – sur la hodiaŭa placo Blaha Lujza ĉe la Granda Bulvardo, kiel la okcidentan stacidomon. Sed tiu efektivigo estus pretendita altajn kostojn kaj specialajn altfervojajn solvojn. La alian konkursverkon pretigis Gyula Rochlitz, laŭ tio la Okcidentan Stacidomon li planis konstrui sur la nuna loko, do en la akso de la strato Rákóczi ĉe la placo Baross. Gyula Rochlitz vizitis multajn eŭropajn grandurbajn stacidomojn, kaj studis ties strukturojn, situojn kaj logikojn. Tiuj antaŭstudoj grave influis al la planizo, kaj la eklektika stila montras kelkajn similecojn al kelkaj eŭropaj stacidomoj.

La efektivigo de la konstruado de la stacidomo komenciĝis en 1881 kaj finiĝis en 1884. Tiu stacidomo estis la plej moderna stacidomo en Eŭropo en tiu tempoperiodo. Dum la fundamentaj laboroj okazigis malagrablan surprizon la malstreĉa marĉa tero, pro tio tiuj fundamentaj laboroj bezonis longdaŭrajn kaj multekostajn fostofundamentajn laborojn. Kiel en Venezio en Italio ankaŭ ĉe la konstruado de la Orienta Stacidomo tiuj fostoj transportis la ŝarĝon de la konstruadoj al la ŝarĝkapabla subgrundo. Oni uzis cedroarbajn fostojn, ĉar tiuj lignoj fosiliĝis kaj fariĝis tempreziston. La fost-fundamentan laboron planis kaj direktis per granda faksperteco la norvega Gregersen Guilbrand. En la fino de la sesdekaj jaroj en la pasinta jarcento konstruiĝis la M2 metrolinio sub la stacidomo, kaj en la komenco de la jaro 2010 konstruiĝis la M4 metrolinio ankaŭ tie, kiam la konstruistoj trovis tiujn fostojn en plena konservado.

La granda halo de la stacidomo

La granda halo havas 42 m-jn larĝojn, 31,4 m-jn altojn, kaj la longeco estas 180 m-j. La antaŭhalon ornamas murpentraĵoj de Mór Than kaj la freskoj de Károly Lotz. Sur la frontispico de la konstruaĵo oni metis la statuojn de James Watt (la inventisto de la

vapormaŝino) kaj Georges Stephenson (la planisto de la vaporlokomotivo „Rocket”). Super ili troveblas en 32 m-j alteco la alegoria statuogrupo. Parto de la fasado de la stacidomo pretiĝis el vitro, sur kio troveblas granda horloĝo kaj kvar statuoj pri famaj homoj. La plej suba parto de la fasado estas la enirejoj al la granda halo. Menciinda estas la elektra lumigo de la konstruo, kiu en tiu tempoperiodo vekis sensacion en la tuta mondo. Tiun lumigon Károly Zipernowsky planis kaj efektivigis. Sepdek arklampoj lumigis la grandan halon, kaj en la oficejoj 644 inkandeskaj lampoj certigis bezonatan lumon. Do la arkitekturisto estis Gyula Rochlitz, kaj la ŝtalstrukturisto de la granda halo estis János Feketeházy hungara inĝeniero. En la halo konstruiĝis kvar trakoj, kiujn kompletigis kvin trakoj sur la norda parto kaj tri trakoj sur la suda parto de la stacidomo. Troveblas ankoraŭ en la stacio kvar grupoj da parkadtrakoj. Kadre de la efektivigo de la konstruado de la stacidomo konstruiĝis kvar garaĝa parkaro, vagonriparejo, lokomotivejo kaj en ĝi radakstornmaŝino kaj turnoplato por trakveturiloj, moderna vagonlavinstalaĵo, industritrako al la iama gumfabriko, sekuriga instalaĵo k.a. En la unuaj jaroj post la konstruado de la stacidomo nur du trakoj ligis la stacidomon al la landa reto. Per la rezulto de la evoluigo de la stacidomo, la nombro de la peronoj estas 13, kaj la nombro de la kontinue uzitaj trakoj estas 18. Al la stacidomo Józsefváros aliĝantaj trakoj priservis ambaŭ stacidomojn, eĉ inter la jaroj 1884 kaj 2005 la stacio Józsefváros kompletigis multajn funkciojn de la Orienta Stacidomo, sed post la jaro 2005 la stacio Józsefváros perdis sian gravecon.

La granda salono kun la freskoj Lotz.

Poste pro la trafikaj perturboj oni devis konstrui pli novajn trakojn, kion dum la jardekoj oni plilarĝigis eĉ rekonstruis. Pro la malsufiĉa tereno de la stacidomo la rapidan evoluon de la fervoja trafiko oni povis solvi per novaj trakinterligoj.

La granda halo kun la LED-signalilo

En la unua kaj la dua mondmilitoj la stacidomo suferis multajn bombatakojn kaj detruojn., kion nur post la militoj oni povis restarigi. Ĉefe la dua mondmilito kaŭzis grandajn damaĝojn, ĉar la granda halo kaj ĉiuj haloj kuŝis en ruinoj, la alvena flanko de la stacidomo tute forbrulis, la trakojn oni ne povis uzi, eĉ la granda halo estis neutiligebla. La restarigaj laboroj daŭris dum multaj jaroj. En tiu kadro post la restarigo de la militaj damaĝoj oni plivastigis la nombrojn de la trakoj, konstruiĝis la dua lokomotivremizo kun la turnoplato por trakveturiloj kaj vagonriparejo eĉ poŝtejo. Kompreneble la plej gravaj riparoj okazis en la konstruaĵoj, peronoj kaj ĉiuj alligiĝoj.

Mi rimarkas, ke en la jaro 1898 antaŭ la stacidomo oni starigis statuton de Gábor Baross la iama trafika ministro. En 1968 pro la rekonstruaj laboroj de la stacidomo, kaj de la placo

Baross oni translokis la statuon al la norda parto de la granda halo, kaj en 2013 denove oni starigis ĝin sur la originalan lokon.

Alegoria statuogrupo sur la tegmento

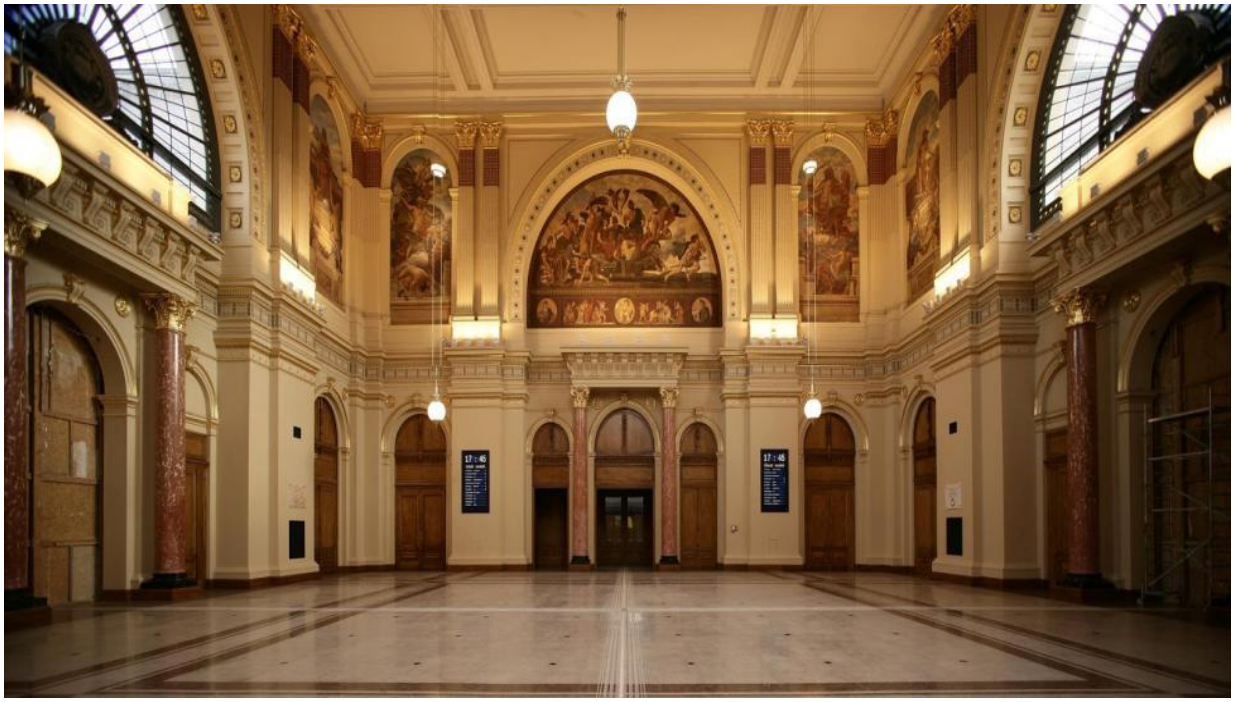
La Orientan Stacidomon dum la jardekoj oni plurfoje plivastigis kaj transformis. Ekzemple la rekonstruon de la meza fasado kaj la granda halo oni finfaris inter 2002 kaj 2004. En la pasinta jaro oni fermis la tutan stacidomon dum unu semajno – dume la trafikon oni deturnis al aliaj stacioj – kaj la grandan halon oni farbis, la peronoj ricevis novan kovraĵon, renoviĝis la sekurigan instalaĵon kaj la katenarion, oni ĉesigis la butikojn, ŝanĝis la trakojn en la tuta stacio pli ol 700 m-jn, la ŝpalojn kaj la balastojn, la laternajn korpojn, la granda halo ricevis novan, 24 m^2 LED-signalilon, kiu helpas al la pasaĝeroj por pli bona informado. Per tiu rekonstruado la tuta stacidomo plibeliĝis, kaj la pasaĝeroj rekone parolas pri la laboro.

La evoluigo de la stacidomo daŭras. En la granda halo en marto de ĉi tiu jaro komenciĝis la konstruo de la nova pasaĝercentro. Kadre de tiu konstruo jam pretiĝis la malkonstruoj de la malnovaj ŝtuparoj, la kasoj kaj kelkaj muroj. Komenciĝis la fundamentaj laboroj kaj la konstruo de la tenilaj muroj. La investado kostas pli ol1,6 miliardojn da Forintoj, kion la hungara registaro kaj la Eŭropa Unio komune financas. Tiun pasaĝercentron oni konstruas sub la peronnivelo, kaj havos pli ol 1540 m^2-jn. Ĉi tie efektiviĝos klientarservo sur 250 m^2-j, naŭ biletgiĉetoj, oficejo por la fervoja liveradvendo. La internajn murojn, eĉ la intertegmentojn oni konstruos el vitro. Inter la peronnivelo kaj la pasaĝercentro konstruiĝas lifto kaj ankaŭ movŝtuparo. La konstruado finiĝos atendeble en la fino de la kuranta jaro.

La stacidomo el la direkto de la placo Baross

La Orienta Stacidomo post multaj, gravaj kaj timigaj ĵetiĝado restas la plej grava fervoja stacidomo de la Hungaraj Ŝtatfervojoj (MÁV). Tiu stacidomo havas la plej multnombrajn pasaĝerojn kaj enlande kaj internacie. Ĝi bezonas konstantajn konservadojn, efikan horaron, akuratecon, purecon kaj – se eblas, ekz. pro la malvasta tereno, aŭ pro la monmanko – senĉesajn evoluigojn. Al efika funkciado ĝi necesas bone klerajn kaj entuziasmajn fervojistojn. La Orienta Stacidomo havas tiajn fervojistojn, kiuj kun grandaj spertoj faras siajn laborojn.

István Gulyás



La granda halo kun la freskoj Lotz
en la Orienta Stacidomo

La statuo Baross antaŭ la Orienta Stacidomo