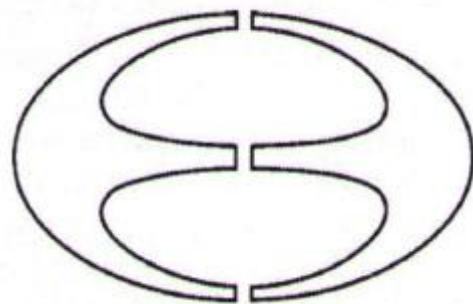


HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



La Suda Stacidomo en Budapeŝto

4
----- 65-a jarkolekto
2021



HUNGARA FERVOJISTA MONDO

65-

Revuo de la Fervoĵista Esperanto-Movado
en Hungario
Fondita de D-ro István Bácskai en la jaro 1957.

Respondeca redaktoro:

István Gulyás

Eldonas:

Hungara Fervoĵista Esperanto-Asocio

Hungara Sekcio

de Internacia Fervoĵista Esperanto-Federacio

Poŝta adreso: HU-1155 Budapeŝto

Rákos út 98. I/9.

Aperas kvaronjare

Abonprezo: al hungara adreso: HUF 2000

al eksterlanda adreso: EUR 12

*

MAGYAR VASUTAS VILÁG

A magyar eszperantista vasutasok

központi lapja

Felelős szerkesztő: Gulyás István

Kiadásért felelős

A Magyar Vasutas Eszperantó Egyesület

„Szkenguru” Nyomda Budapest

Felelős vezető: Balla László

ISSN 0230-323x

ENHAVTABELO:

62. I. Gulyás: Ĝis kiam ankoraŭ?
63. I. Gulyás: La Suda Stacidomo en Budapeŝto
65. I. Gulyás: Eminentaj hungaraj fervoĵistaj esperantistoj
67. HFEA: Nekrologo (György Nanovfszky)
67. L. Haki: 73-a IFEF-kongreso
68. J. Halász: Fervoja Pontista Renkontiĝo
71. I. Gulyás: Eŭropon kunligita eksprestrajno
72. L. Gabalda: La 6-a Esperanto staĝo en METABIEF
74. L. Gabalda: La 7-a Esperanto staĝo en METABIEF
75. L. Gabalda: Greziljono - julio 2021
76. I. Gulyás: La plej rapida trajno
77. I. Gulyás: 52-a Internacia Eŭkaristia Mondkongreso
78. I. Gulyás: Evoluigo de la ĉina eksportado

65-a jaro N-ro 4, OKTOBRO - DECEMBRO

ĜIS KIAM ANKORAŬ?

En la antaŭaj numeroj de nia faka revuo HFM, mi kelkfoje skribis esperante pri la pozitiva formiĝo de la pandemio, kaj mi pensis, ke niaj vivoj, vivmanieroj eĉ vivmedioj revenas al la malnova „radosulko”. Mi pensis, ke la fino de la „tunelo” jam flagretas pala lumo kontraŭ la koronaviruso pro la vakcinado en la tuta mondo. Jes la vakcinado helpas por multaj homoj, kaj malpliigas la danĝeron. Sed alvenis la kvara ondo de la pandemio, kiu estas pli forta, pli malbonega kiel la unuaj tri ondoj. Multaj miaj geamikoj, eĉ parencoj suferas pro tiu nova ondo. Ĉu venos la kvina aŭ la sesa ondoj? Ankoraŭ ĝis kiam tenas la regado de la pandemio?

Ni esperantistoj ekprovas akomodiĝi al la faktoj kaj eblecoj. Bonvolu trafolumi ĉi tiun revuon, kaj vi povas sperti, ke la esperantistoj serĉas la eblecojn daŭrigi la kutimajn ĉiutagajn vivojn en Esperantujo. Jam ne nur la interreto, la virtualaj „renkontiĝoj”, prelegoj k.a. donas la unikan eblecon por daŭrigi la Esperanto-vivon. Mi ege ĝojas por ĉiuj raportoj kaj sciigoj pri Esperanto renkontiĝoj, kongresoj kaj aliaj eventoj. Ankaŭ ni fervoĵistaj esperantistoj provas serĉi eblecojn organizi IFEF-kongreson, kaj mi esperas, ke la planita venontjara kongreso bonorde kaj kun multaj partoprenantoj okazos. Ni gardu niajn sanojn, kaj partoprenu en la IFEF-kongreso okazonta en la ĉeĥa urbo Beroun inter la 6-a kaj 11-a de majo 2022.

ISTVÁN GULYÁS

LA SUDA STACIDOMO EN BUDAPEŝTO



La Suda Stacidomo el flugperspektivo

La Suda Stacidomo estas unu el la plej gravaj stacidomoj de Budapeŝto kune kun la Orienta Stacidomo, Okcidenta Stacidomo kaj Kelenföld Fervojstacio. La profesia trafiko estas grava dum la tuta jaro, la refreŝigaj trafikoj somere kreas grandan trafikon al la lagoj Balatono kaj Velence. Ĉiutage meznombro 250 trajnoj trafikis en la Suda Stacidomo. Tiuj trajnoj

startas kaj alvenas la stacidomon el la stacioj Tatabánya, Győr, Székesfehérvár, Keszthely, Siófok, Puztaszabolcs, Kaposvár kaj Pécs. La stacidomo havas modernan stilon kun grandegaj vitrotabuloj kaj unikaj solvoj. Ĝi estas la plej rekonita arkitekturo de la dudeka jarcento en Hungario.

La konstruon de la Suda Stacidomo anticipis longaj debatoj en la dudekaj kaj tridekaj jaroj de la XIX jarcento. Ties kaŭzo estis, ke la ideo de la fervojkonstruo devenis el Grafo István Széchenyi, kiu jam en la jaro 1820, kaj poste en 1848 kiel trafika ministro proponis la primaran konstruon de transdanubia fervojlinio, kaj samtempe konstrui la Sudan Stacidomon de tiu fervojlinio. Laŭ tiuj proponoj la konstruo de la stacidomo komenciĝis en septembro 1859, kaj malfermiĝis en aprilo 1861 kiel la finstacio de la Buda – Kanizsa fervoja linio. La stacidomon oni nomis „Buda Stacidomo”, kiu estis la antaŭulo de la nuna Suda Stacidomo. La stacidomon funkciigis la „Déli Vasút” (Suda Fervojo) Trafika Societo, kaj tiu societo funkciigis ankaŭ aliajn gravajn fervojliniojn en la landparto Transdanubio.



Unu el la enirejoj de la Suda Stacidomo

La Suda Stacidomo konstruiĝis el ligno, kaj anstataŭ kapperono grandega turnoplato konstruiĝis por lokomotivoj. En tiu stacidomo ĉio estis trovebla, kion oni povas atendi el la fervoja finstacio, kiel la giĉetoj, atendejoj, poŝtoficejo, fervoja restoracio, doganejo, eĉ loĝejoj por fervojistoj. Iam tiu konstruaĵo estis en la rando de Budapeŝto ĉe la piedo de la Buda-monteto, kiu teritorio tiam estis ankoraŭ neprikonstruita. Intertempe la ĉefurbo ĉirkaŭkreskis la stacion, kaj nuntempe la stacidomo estas unu el la plej frekventitaj kaj gravaj terenoj de Budapeŝto.

Tiujn arkitekturajn establaĵojn en 1861 oni jam ne opiniis elstaraj konstruaĵoj, nur eble la 361,8 metrojn longan tunelon opiniis tiel. Tiu tunelo konstruiĝis sub la monto Gellért, kiu estis la dua tunelo en la hungarlanda fervoja historio. La stacidomo ekde la jaro 1883 ricevis oficiale la nomon „Suda Stacidomo” post la unuiĝo de Buda, Pest kaj Óbuda.



La suda bordego de la tunelo

Dum la dua mondmilito la stacidomon grave difektiĝis, ĉar havis multajn bombatakojn, kaj la fervojreto ankaŭ ruiniĝis. La restintajn kadukajn domojn oni malkonstruis, kaj por la vojaĝantoj pretigis nur provizorajn domojn ĝis la 1960-aj jaroj. En la jaro 1962 oni larĝigis la peronojn, kaj komenciĝis la konstruo de la nova stacidoma enirhalo. Surbaze de la planoj de György Kővári oni konstruis elegantan vitromuran konstruaĵon en

moderna stilo, pro kio la planisto ricevis Ybl-premion.

En jaroj 1969-73 konstruiĝis la finhaltejo de la 2-a METRO-linio. La planojn ankaŭ de tiu establaĵo pretigis György Kővári, kiu estis la laboristo de la fervojinstituto MÁVTI. Laŭ tiu plano en 1970 komenciĝis la plilarĝigo de la tuta stacio. Konstruiĝis la tuta stacidomo kaj paralele kun la unua trako multifunkcia pluretaĝa konstruaĵo. En la stacio rekonstruiĝis la tuta fervojreto kun 12 trakoj. La plena stacidomo pretiĝis en 1975, kaj en 1983 finiĝis la elektrizado de la trakoj. Ekde tiam multfoje okazis renovigaj laboroj ĉefe ĉe la peronoj, stacidomoj kaj ĉe la tunelo. Malgraŭ tiuj renovigaj laboroj la stato de la stacidomo kaj la tuta stacio daŭre malboniĝas, kaj estus necesa plena renovigo en la tuta Suda Stacidomo.

En la lastaj jardekoj aperis multaj imagoj pri la ĉesigo, translokigo, ambiciaj rekonstruoj de la Suda Stacidomo. Laŭ tiuj imagoj la funkciojn de la Suda Stacidomo transprenus la fervojstacio Kelenföld. Laŭ la alia imago la tutan stacion oni kovrus, kaj sur tiu kovrado oni konstruus multajn konstruaĵojn.



La multifunkcia konstruaĵo en la fono

La plej nova imago estas la kunligo de la Okcidenta kaj Suda Stacidomoj per fervoja tunelo sub la Danubo. Tiu plano bezonas grandegan monon, ĉar ne estas bezonata konstrui la tunelon, sed devas plene transformi la Okcidentan Stacidomon, kaj ĉesigi la Suda Stacidomon. Ankaŭ estus bezonata elkonstruigi la ligiĝojn al la METRO-linioj M.3, M.2, eĉ al la planitaj M.5. Budapeŝto estas malvasta kversekco en la direkto orienta kaj okcidenta, kaj estas granda problemo krucigi Budapeŝton. Tiu solvo certigus la plibonigon de la budapeŝta trafiko, eĉ ĝi helpus ankaŭ la antaŭurbajn trafikojn. Al tiu solvo oni jam pretigis kelkajn studojn, kiujn pridiskutis en la kadro de konferenco la estroj de la ĉefurbo, de la Hungaraj Ŝtatejoj, de la kompetentaj ministerioj kaj kelkaj parlamentaj deputitoj. Mi ege esperas ke tiu plano ne restos en la tablotirkesto, kaj poste longaj kaj gravaj akordigoj komencos la pretigojn de la planoj.

(El la Vikipedio)

István Gulyás

EMINENTAJ HUNGARAJ FERVOJISTAJ ESPERANTISTOJ

En la antaŭaj numeroj de nia faka revuo HFM, mi detale skribis pri la historio de la hungara fervojista Esperanto-movado. En tiuj ĉi priskriboj mi menciis multajn eminentajn fervojistajn esperantistojn, sed detale mi ne skribis pri ili, kvankam ili meritas tion. Tiuj esperantistoj senlace entuziasme, saĝe, precize kaj altnivele agadis, eĉ inter ili ankoraŭ nun agadas. Bedaŭrinde el ili multaj samideanoj, amikoj jam mortis, sed ili lasis al ni valorajn heredaĵojn.

Mi provis serĉi pri ĉiuj taŭgajn fotojn, sed ne sukcesis. Tamen la retrovitajn fotojn mi metas al la konigo. La priskribon mi pretigis laŭ la naskiĝjaroj. Dank' al Dio, ke multaj hungaraj fervojistaj esperantistoj rolas en la priskribo, pro tio atendeble la konigon eblas aperigi en multaj numeroj de la revuo.

Lajos Jakab (1859-1929)



La plej malnova, vaste konata kaj rekonata pioniro estis Lajos Jakab, fervoja ĉefkontrolisto en la sudorienta urbo Szeged, respektive pli poste en Budapeŝto. Li estis ne nur la plej unua, entuziasma instruisto, propagandisto, sed li akcelis enkonduki ĝin en la ĉiutaga vivo. Lia nomo kaj loĝadreso troveblas inter la abonantoj de la tiama unusola Esperanto-revuo: „Lingvo Internacia”. En tiu revuo jam en 1898 aperis tre gravaj artikoloj kaj informoj sub titolo „Pri Esperanto parolis”. Alia artikolo sub la titolo „Mondlingvo ĉe la fervojoj”, emfazas la bezonon de neŭtrala Internacia lingvo ĉe la eŭropaj fervojoj kaj precipe en la Aŭstra-Hungara Monarkio pro ĝia babela diverslingveco. Por tiu celo la verkisto Lajos Jakab rekomendis la lingvon Esperanto. Kelkaj artikoloj admonis la homojn konatiĝi kun tiu lingvo, eĉ donis necesajn konsilojn je la rimedoj por alproprigi ĝin. En la oficiala organo de Hungaraj Ŝtatafervojoj (MÁV) estis titolita „Vasúti Lapok” aperis artikolserio de Lajos Jakab sub titolo „La Zamenhofa Esperanto”. En tiu li konigis la gramatikon de la mondlingvo. Li ne nur informis la fervojistaron pri la grava rolo de Esperanto, sed multflanke aktivigis ilin, kiel internacie konata stenografisto. Jam dum lia vivo la fama hungara „Granda Leksikono Révai” aperigis detalajn notojn pri li. Bedaŭrinde la unua mondmilito interrompis lian valoran aktivadon, kaj en jaro 1929 li mortis en Budapeŝto. Oni disponigis honoran tombon por lia kadavro en la budapeŝta panteono „Kerepesi”

Péter Turzó (1870-1934)

Li estis fervoja ĉefinspektoro en urbo Szeged. Post la unua mondmilito en julio 1918 startis lia unua gazeto „Hungara Esperantisto”, kiun redaktis kaj eldonis Péter Turzó. Ĝis jaro 1922 tiu gazeto estis la unua Esperanto-eldonaĵo en Hungario. Tiu gazeto aperis monato post monato, kaj donis sciigon pri la nacia kaj internacia Esperanto-movado, kaj iomete detale publikigis politikajn eventojn, raportojn pri Esperanto-kursoj en Szeged kaj aliajn Esperanto-okazadojn en Hungario. La eldono de tiu gazeto funkciis ĝis 1926. Péter Turzó partoprenis en urbo Szeged kiel membro de la estraro de la civila esperanta grupo, titolita „Frateco” en jaro 1913. La membroj de la grupo rigardis la unusolan celon por lerni kaj propagandi la Esperanto-lingvon. Péter Turzó estis unu el la eminentaj personoj de la segeda fervojista Esperanto-movado. Li havis larĝajn interrilatojn, estis sperta homo en la politikaj kaj movadaj eventoj.

Tódor Kovács (1879-1961)

Tódor Kovács estis fervoja inspektoro kaj stenografisto. Li lernis la lingvon Esperanto, kaj dum mallonga tempo li jam instruis tion. Li loĝis kaj laboris en Fiume (nun Rijeka en Kroatio) inter 1902 kaj 1922. Samtempe li instruis ne nur Esperanton, sed en kelkaj lernejoj stenografion. En jaro 1907 li fondis la „Adrian Esperanto-Ligon”. En 1908 li partoprenis en la fondaĵo de la „Universala Esperanto-Asocio. Li estis komitatano ĉe tiu asocio, kaj ekde 1924 ĝis 1944 li fondis Esperanto-organizaĵojn en diversaj hungaraj urboj, kaj samtempe instruis la lingvon. Li estis entuziasma fervojista esperantisto, kiu iniciatis la devigan lernadon de Esperanto por la fervojistaj laboristoj, sed tio ne efektiviĝis. Li multfoje akcentis, ke la Esperanto faciligus la komunikadon inter la fervojistoj, kiuj uzas aliajn lingvojn. Li verkis detalan historion de MÁV, ĝi aperis en „Almanako” en 1925 en Vieno. En 1929 li verkis la ĉefan libron kun la titolo „La Esperanto kaj la stenografio estas en la liverado de fervojoj kaj trafikoj.” En 1946 en urbeto Pécel li anoncis en la loka ĵurnalo senpagan lingvistudon en Esperanto kiun multaj loĝantoj, fervojistoj partoprenis. En la tiea Fervoja Hospitalo ankaŭ malsane li instruis la lingvon kaj partoprenis en la vivo de la hungaraj kaj internaciaj komunumoj. Ĉie salutis lin kiel la „Plej malnovan hungaran esperantiston”.

Mihály Zsámboki (1885-1957)

Li estis fervojista oficisto, kaj laboris en la budapeŝta Orienta Stacidomo de MÁV. Poste li laboris en la Centra Oficejo de MÁV kaj partoprenis en la fondaĵo de la Fervojista Sindikato. Tie li okupiĝis pri pensiaj aferoj, kaj multe agadis por la fervojista Esperanto-movado. Li pretigis la libron kun titolo „Eszperantó nyelvtan” (Esperanto gramatiko) en 93 paĝoj, kion helpe de la „Landa Libera Sindikato de Hungaraj Fervojistoj kaj Ŝipistoj” li eldonis en Budapeŝto. Li partoprenis en la movada vivo de Esperanto, kaj ekz. li ĉeestis kiel fakdelegito en la ĝenerala kunsido de la asocio de la „Hungariaj Esperantistaj Laboristoj en 1926. Li estis fidela al la Esperanto, kaj ĝis la fino de sia vivo li apogis la Esperanto-movadon.

D-ro Rezső Rajczy (1886-1920)



Li estis fervoja oficisto kiel advokato en urbo Debrecen. Li ekkonis la Esperanton en 1905. En 1906 kun du samklasanoj fondis en la debrecena advokata lernejo Esperanto-organizaĵon. Li organizis Esperanto-kursojn kaj verkis diversajn Esperanto-eldonaĵojn. Tradukis multajn ĉefe politikajn eldonaĵojn, eĉ poemojn. La unua Esperanto poemo estis la „Sopiro”, kio estis verŝajne la unua E-poemo en Hungario. Liaj verkoj ofte aperis en la revuo „Verda Standardo”. Li estis oficiala delegito, kaj bonsukcese prelegis en la 9-a Universala Kongreso de Esperanto en la svisa ĉefurbo Bern en jaro 1911. Li havis gravan rolon kiel lerta organizanto, dum la unua Hungara Esperanto-Kongreso en Budapeŝto en 1912. Li akiris, ke dum la kongreso kelkaj fervojistoj pritraktu fakajn aferojn. Tial oni taksas tiun ĉi kongreson la unua fervojista faka kunveno en Hungario. Bedaŭrinde en sia 36-a vivjaro mortis en grava pneŭmonio. Lian memoron gardas memortabulo en Budapeŝto.

Fonto: Vikipedio

István Gulyás

György Nanovfszky (10.04.1942 – 10.08.2021)



György Nanovfszky naskiĝis en Budapeŝto la 10-an de aprilo 1942. Li estis honora prezidanto de la Hungaria Esperanto-Asocio, honora membro de Universala Esperanto-Asocio, profesoro kaj membro en la Akademio Internacia de la Sciencoj en San Marino kaj aliaj akademioj kaj universitatoj, altranga ŝtato-ficisto en la Hungara Registaro, emerita ambasadoro en ses landoj, ekonomo, politologo, religi-historiisto, titola altlerneja kaj universitata profesoro, plurlingva diplomato, verkinto da libroj kaj monografioj, elstara interpretisto de la lingvo Esperanto.

Li esperantiĝis en 1958. Ekde tiam li aktivis movade kaj publikigis verkojn, artikolojn kaj tradukojn. Li estis prezidanto de la Studenta E-Klubo en Budapeŝto dum 1958-1960, kaj kunorganizanto de la 14-a IFEF-kongreso en 1962 en Budapeŝto. En tiu tempoperiodo li multfoje prelegis en la budapeŝta fervojista klubo. De 1963 ĝis 1968 li aktivis en la Moskva Esperanto-klubo, vizitante la renaskiĝintajn klubojn en Siberio, Kaŭkazio, Sankt-Peterburgo kaj Irkutsko. Li doktoriĝis pri ĝenerala lingvistiko en la Budapeŝta Universitato ELTE en 1973. Li estis funkciulo de Konferenco de la Unuiĝintaj Nacioj pri komerco kaj disvolvado en Ĝenevo dum 1982-85, ankaŭ reprezentante UEA-n ĉe UN en la sama urbo. De 1983 ĝis 1988 li estis ĉefredaktoro de la revuo „Planlingvistiko”. Kiel hungara ambasadoro en Moskvo dum 1992-98 li helpis reaktivigi la E-movadon en Moskvo kaj tutlande. Li estis profesoro de la Moskva Internacia Universitato dum 1994-2011. En 1996 li denove doktoriĝis pri politologo en la Rusia Akademio de Sciencoj. Li estis membro kaj profesoro de AIS. Kiel ambasadoro en Singapuro dum 2002-2005 li aktivigis lokajn esperantistojn organizante regulajn renkontiĝojn kaj fondis la Singapuran Esperanto Organizaĵon. Ekde 1998 ĝis 2006 li estis prezidanto de HEA kaj ties komitatano „A” ĉe UEA. En la 10-an de aŭgusto 2021 György Nanovfszky mortis. La tuta esperantistaro en Hungario kaj en la tuta mondo funebras, kaj konservas lin en la memoroj.

HUNGARA FERVOJISTA ESPERANTO-ASOCIO

73-a IFEF-KONGRESO

La 73-a kongreso de IFEF okazos 06.05 – 11.05.2022 en ĉeĥa urbo Beroun, kiu troviĝas en Meza Bohemio, 35 km okcidente de Prago. Poste okazos postkongreso en urbo Pardubice inter la 12.05 kaj 15.05.2022. Vi povas ricevi aliĝilon de la prezidanto de HFEA, kaj devas plenumi paperan aliĝilon kaj sendi al la adreso:

Český železničářský esperantský svaz z.s.

Bratří Hubálků 161

CZ 560 02 Česká Třebová

Česká republika

Estas grava informo: se la kongreso ne okazos pro la pandemio, vi rricevos vian pagadon.

Ni ĝojatendas vian partoprenon!

Ladislav Hakl

Fervoja Pontista Renkontiĝo

La renkontiĝon de la fervojaj pontistoj oni aranĝis jam 11-a foje, ĉi-okaze la 22-23-an de septembro 2021, en la fama banloko *Hajdúszoboszló*, laŭ komuna organizado de Fonduso „Fervojaj Pontoj” kaj Hungara Inĝeniera Ĉambro. La slogano de la renkontiĝo estis: „25 jaroj en la servo de fervojaj pontoj”. Por la aranĝaĵo donis hejmon la kvarstela *Hotel Délibáb* (Hotelo Miraĝo). (Fig. 1)



Fig. 1
La loko de la renkontiĝo

Al la aranĝaĵo oni atendis tiujn, kiuj agadas sur terenoj de planado, konstruado kaj funkciigado de fervojaj pontoj. Samtempe volonte estis akceptitaj ankaŭ la reprezentantoj de la scienca vivo, aŭtoritatoj, kaj kunfakterenoj.

La unua Fervoja Pontista Renkontiĝo estis aranĝita en urbo *Szeged* en jaro 1993. Okaze de tiu grandsukcesa aranĝaĵo aperis la ideo, certigi organizitan kadron por evoluigo, por flegado de tradicioj, kaj teni kontaktojn de la fervoja pontista faktereno. El inter la eblaj organizaĵoj ŝajnis plej bona foduso, fondita de organizaĵoj pleje engaĝiĝintaj

al la fervoja pontista faktereno.

La Fonduson „Fervojaj Pontoj” kiel privatan fonduson laŭ preskriboj de Civila Kodo fondis la sekvaj firmaoj:

- *MÁV Rt. Vezérigazgatósága* – Ĝenerala Direkcio de Hungaraj Ŝtatfervojoj akcia societo
- *MÁV Épületkarbantartó Kft.* – Konstruaĵkonserva limigite respondeca ascio de Hungaraj Ŝtatfervojoj
- *MÁV Hídépítő Kft.* - Pontkonstrua limigite respondeca ascio de Hungaraj Ŝtatfervojoj
- *Hídépítő Rt.* - Pontkonstrua akcia societo
- *SZFINX Bt.* – SZFINX komandita kompanio

La fondintoj subskribis la fondan akton la 7-an de novembro 1995 en Budapeŝto. La Tribunalo de departemento *Csongrád* registris la Fonduson „Fervojaj Pontoj” la 1-an de februaro 1996. La engaĝiĝintecon al fervoja pontista fako signas tiu fakto, ke post iom da tempo 13 firmoj kaj unu persono aliĝis al la fondintoj.

La 15-an de majo 2006 la Tribunalo de departemento *Csongrád* la Fonduson „Fervojaj Pontoj” deklaris publikutila.

La celoj de la Fonduso:

- esplori la pasintecon de fervojaj pontoj, aperigi publikaĵojn
- subvencii fervojajn ponthistoriajn esplorojn
- organizi pluperfektigon de pontistaj fakuloj
- organizi pontistajn fakajn konferencojn, fakprelegojn
- anonci konkursojn por pontistaj temoj

- kunlabori en trafiksekurecaj evoluigoj de pontoj, kaj

aljuĝi fakajn premiojn

La Fonduso kunlaborante kun la sinsekvaj teritoriaj fervojdirektoj ĉiam aliloke en nia lando, aranĝis la Fervojajn Pontistajn Renkontiĝojn, komence po du, poste po tri jaroj. La Fervoja Direkcio de *Miskolc* en 1997 kaj en 2015 estis gastiganto de tiuj aranĝaĵoj.

La temogrupoj estis:

- inĝenieraj taskoj en la fervoja pontkonstruado
- La renkontiĝo ĉi-jare en *Hajdúszoboszló* kun riĉa programo atendis la partoprenantojn.
- rekonstruo de la Suda Fervoja Kunliga ponto super rivero Danubo
- konduko de la relvojo tra pontoj, novaj konstruaj solvoj
- specialaĵoj en la landa kaj eksterlanda pontkonstruaĵoj
- esploroj kaj evoluigoj sur tereno de fervojaj pontoj
- inĝenieraj konoj

La renkontiĝon partoprenis ĉeestante ĉirkaŭ 200 personoj kaj retkonekte same ĉirkaŭ 200 personoj. La partoprenantojn letere salutis *Dr. Mosóczy László* ŝtatsekretario pri trafikaj aferoj.

En ĉiu temogrupo prezentis interesajn prelegojn elstaraj fakuloj, prelegantoj. La ĉeestantoj kun granda intereso spektis la prelegojn pri rekonstruo de Suda Kunliga ponto. (Legantoj de nia revuo jam povis legi pri ĉi tiu ponto en numero 2018/2 de HFM)

La prelegantoj konigis la konstruadon de la ponto, produktadon de la ŝtalstrukturoj, muntadon de la ponto, movon de pontstrukturoj. Iu prelego temis pri ŝarĝotesto de la unua pretigita pontostrukturo antaŭ ĝia ekspluatapertigo.

Ĉi tiu ponto estas plej grava fervoja Danubo-ponto de nia lando. Ĝi kunligas la partojn de nia lando, situantajn ambaŭ bordoj de Danubo. Niaj antaŭuloj estis antaŭzorgemaj, kiam ili konstruis ĝin. Por la dutraka linio ili konstruis la pilierojn de la ponto tiel, ke por tria trako ili certigis lokon. Pro la kreskanta antaŭurba trafiko nun alvenis tiu tempo, kiam ni devas konstrui la trian trakon. Ĉi tiu ne estas simpla tasko.

Dum la pasinta tempo apud la fervojan ponton oni konstruis ankaŭ publikvojan ponton (Ponto *Rákóczi*). Inter la fervoja kaj publikvoja pontoj restis 9,3 m da distanco. Pro la proksimeco de la du pontoj oni ne povas uzi grupon por konstruado de fervoja ponto.

La pontkonstruistoj devis solvi komplikan taskon, por meti la pontostrukturon de la tria trako inter la fervojan kaj publikvojan pontojn. En kadro de la rekonstruado oni interŝanĝas ankaŭ la malnovajn pontostrukturojn de la ekzistantaj du takoj por novaj. Pro tio la dismuntado de la malnova strukturo kaj konstruado de la nova bezonas similan teknologion.

La maso de la tri novaj pontoj estas 8700 t. Tiu de la du malnovaj pontoj estas 5500 t. La novaj pontoj estas velditaj trus-pontoj, kies longo estas 493 m. La apogdistancoj

de la ĉeftraboj estas $49,26+4 \times 98,52+49,26$ m. La alto de la pontostrukturo estas 8 m, la aksodistanco de la ĉeftraboj estas 5,2 m. La ŝtalan pontostrukturon oni produktis sur insulo Csepel. Laŭ longa direkto la ponto estis dividita



Fig.2. La unua ponto jam estas preta, oni malkonstruas la duan (Foto: Budapest Archivum)

je 24 transport-unuoj. El ili kvar estis kargitaj sur barĝojn speciale formitajn, kaj tie La ŝtalan pontostrukturon oni produktis sur insulo Csepel. Laŭ longa direkto la ponto estis oni kunveldis ilin. Tiel formiĝis unu levo-unuo, kiun oni trenis kun la barĝo sur la rivero ĝis la loko de la konstruado. Ĉar por la levado ne eblis uzi grupon, pro tio oni devis projekti kaj konstrui specialan levinstalaĵon, levi la



Fig. 3
La migra martelo

pontostrukturon de malsupro supren. Ĉi tiu konsistis el du partoj, el transformita barĝo kaj el la levinstalaĵo. Per ĉi tiuj levinstalaĵoj oni levis sur la pilierojn la antaŭfabrikitajn ponto-elementojn. Ankaŭ la vetero kaj akvonivelo influis la kondiĉojn de la laboro. Ĉe la levado la vento ŝarĝo havis gravan signifon. Ĉe meza akvonivelo oni devis levi la pontostrukturon 15 metrojn alte (tio egalas al alto de kvinetaĝa domo). Dum la levado la konstruanto havis daŭran kontakton kun la meteorologia kaj hidrologia servoj. La levadon oni faris faze po 30 cm-oj da grado.

La ekspluatapertigo de la unua ponto okazis la 25-an de aprilo 2021, la duan oni planas ĝis 31-a de decembro 2021, kaj la trian ĝis 30-a de septembro 2022. (Fig. 2)

Vespere en kadro de la festa vespermanĝo okazis la transdono de la fakaj premioj. La plej alta distingo de la Fonduso estas la permio *Korányi* (La nomdonanto de la

distingo *Korányi Imre* estis eminenta figuro de la fervoja pontkonstruado, konata, fama universitata profesoro, kiu inter aliaj en 1947 planis tiun ekzistantan Sudan Kunligan ponton, kies rekonstruado nun okazas) La premion ĉiu jare povas ricevi nur unu persono. Ĉi-jare eksterordinare oni juĝis la premion por du personoj. La dua premiito estis la demisiita prezidanto de la Fonduso. Tradicie la premion ĉiam transdonas iu membro de la familio *Korányi*. Ĉi-jare la filo de la profesoro faris tion. Ankaŭ estis transdonitaj la premioj por alta nivelo de planistoj kaj konstruantoj.

Kutima ferma evento de la renkontiĝo estas la raporto de la proponanta komitato. Unue ili trarigardis kaj analizis la realigon de proponoj de la antaŭa renkontiĝo, poste prezentis la proponojn de la nuna renkontiĝo.

La lasta evento estis la transdono de la migra martelo. Ĝi estas speciala pontista ilo, pontesplora martelo, sur kiun la aranĝantoj de la renkontiĝo kiel memorigilon fiksis rubandon. (Fig. 3) Poste ili transdonas la migran martelon por aranĝantoj de la sekva renkontiĝo, kiuj per ĉi tiu akto transprenas la organizajn taskojn.

La teksto de la prezentitaj fakprelegoj en la nuna renkontiĝo aperis en la numero 4-5/2021 de fakrevuo *Sínek Világa* (Mondo de reloj)

Dr Halász József

EŬROPON KUNLIGITA EKSPRESTRAJNO

En la 19-an de septembro alvenis al la Orienta Stacidomo de Budapeŝto la Eŭropon kunligita eksprestrajno (Connecting Europe Express). Tiu ekstra trajno trafikis okaze de la programo de la „Eŭropa Jaro de Fervojo”, kaj startis el portugalia ĉefurbo Lisbono la 2-an de septembro en la nuna jaro. Dum la kvinsemajna vojo ĝi vizitis pli ol 120 urbojn en la tuta Eŭropo. Tiu trajno servis la popularecon kaj propagandon de la fervojo, kaj certigis komunan platformon al la diskuto pri la avantaĝo de la fervoja trafiko por la vojaĝantoj kaj entreprenoj.



D-ro József Halász apud la ekstra trajno

Por tiuj trajnoj certigis frevojajn vagonojn la diversaj eŭropaj fervojoj, al kio la Hungaraj Ŝtatejoj (MÁV) aliĝis. Sur la trajno nia fervojo prezentis ekspozicion pri la travivaĝo de la trajnvojaĝo, pri la fervojaj evoluigoj kaj pri la infrastrukturaj projektoj.

La trajno dumvoje el Budapeŝto al la slovaka urbo Košice haltis en urbo Miskolc, kie membroj de Miŝkolca Societo de Fervojistaj Esperantistoj vizitis tiun trajnon. Laŭ onia opinio tiu ekstra trajno faris bonan propagandon pri la fervoja trafiko por la vojaĝantoj kaj tiu helpis la pozitivan juĝon de la fervoja trafiko.

István Gulyás

La 6-a Esperanto-staĝo en METABIEF

La aranĝo okazis de la 23-a ĝis la 29-a de aŭgusto 2020 en montareca pejzaĝo de ĵurasa regiono en la vilaĝo *Metabief* proksime de la svisa limo. La aranĝon organizas la klubo de "Esperanto *Chalonnais*" sub la gvidado de Anne-Marie Ferrier jam la sesan fojon. Tiu ĉi jaro estos memorata kiel la jaro de tutmonda pandemio Kovim-19 (kronviroza malsano 2019).



Partoprenantoj en la staĝo

Ni loĝis en montara junulara gastejo *Les Sapins de l'Amitié* (La abioj de Amikeco), kiun prizorgas la asocio *Claj* (*Clubs de loisirs et d'action de la jeunesse*). La direktoro Djemel Zeffane afable bonvenigis nin kaj donis informojn pri la domo kaj pri la striktaj kondiĉoj pro la Kronviruso. Ni devis uzi maskojn, krom dum la manĝado kaj dum la instruado. Ekster la domo estis laŭvola uzado de ili.

La unua vespero komenciĝis per la bonveniga aperitivo kaj poste sekvis prezentado de la ĉeestantoj. La aranĝon partoprenis dudek tri geesperantistoj el Francio kaj unu el Svislando. La programo konsistis el matenaj kaj antaŭvesperaj E-kursoj, posttagmezaj ekskursoj al diversaj lokoj kaj la vesperoj estis dediĉitaj al prelegoj aŭ ludoj. Per diversaj ekskursoj la partoprenantoj povis malkovri interesan regionon, promeni en la ĉirkaŭaĝo, bicikli al diversaj partoj en tiu angulo situanta proksime al Svislando. Agrablaj por rigardi estis matenaj sunleviĝoj, vesperaj sunsubiroj kaj unufoje eĉ ĉielarko beligis la horizonton.

Plej fruajn parolantojn Renée Triolle instigis al legado de diversaj tekstoj kaj sekvis vigla diskutado. Ni traktis diversajn temojn: pri rubaĵoj, kafo, topinamburo, pandemio, atomcentraloj, sekreta vivo de lavmaŝinoj, Marjorie Boulton, judoj kaj holokaŭsto, indiĝenaj lingvoj en Sudameriko, mikrokreditoj, ktp. Ne mankis iom da gramatika ekzercado. Luc Allemand kaj Jacqueline Poux gvidis kurson por progresantoj. Libroservo proponis E-librojn. Andreo Grossmann prezentis kajerojn de TAKE pri konstruado.

Post la bona kaj abunda tagmanĝo ni povis elekti diversajn ekskursojn. Interesa estis vizito de la mezepoka kastelo *Fort de Joux* transformita al fortikaĵo. Ĝi havas la plej profundan puton (120 metrojn) en Eŭropo. Ne malpli interesa estis vizito al grotoj de *Vallorbe*, situantaj en Svislando. La kavernoj estiĝis pro la subtera elfluo de *Orbe* el la lago de *Joux*. En Svislando ni vizitis ankaŭ la muzeon *Baud* de mekanikaj muzikiloj. Kelkaj el ili estas veraj unikaĵoj.

Alia interesa vizito gvidis nin al la fromaĝejo Marcel Petite. *Fort Saint Antoine* estas malnova militfortikaĵo transformita al kelo por maturigado de la fromaĝo *Comté*. Ĝi estas unu el la plej ŝatataj fromaĝoj. Impresis altaj stokoj da plurkilogramaj fromaĝ-diskoj. Feliĉe la laboro estas aŭtomatizata.

En la "Domo de la rezervejo" sur areo je 500 m² estas instalitaj interagaj ekspozicioj dediĉitaj al faŭno kaj flaŭro de la ĵurasa montaro. En proksimeco oni povas promeni



Dum la prezentado

ĉe la lagoj de *Remoray* kaj de *Saint-Point*, kiuj estas bone rimarkeblaj el belvidejo en alteco je 940 metroj. Kelkaj el ni biciklis al pli foraj lokoj. En *Metabief* ni vizitis fromaĝejon de *Mont d'Or*, kie oni povas aĉeti diversajn fromaĝojn kaj aliajn regionajn produktaĵojn.

Ĵaude ni havis la plezuron akcepti viziton de Mireille Grosjean kun amikino ŝia. Mirejo regalis nin per ĉokoladaj bombonoj "Merci". Venis ankaŭ du instruistoj: Emmanuel Desbrières kaj Alexandre André. Ili instruas

en francaj lernejoj kaj rakontis al ni pri siaj spertoj pri enkonduko de Esperanto, pri interŝanĝoj kun aliaj lernejoj kaj pri vojaĝo kun lernantoj al Slovenio.

Vespere Renée Triolle prelegis pri la interesa vivo de Victor Lebrun, kiu estis franca esperantisto kaj iama sekretario de Leo Tolstoj. Alia ŝia prelego temis pri famaj virinoj en Esperantujo. Luc Allemand rakontis kaj per bildoj ilustris sian vojaĝon per biciklo ĉirkaŭ la Nigra maro. Alian interesan (kvarmonatan) vojaĝadon per ĉevalo prezentis Nathalie Rigaut. Ni ankaŭ ĝuis ludadon de liro fare de Luc Allemand.

Post longa tempo sen fizikaj E-renkontiĝoj ni povis ĝui agrablan semajnon en bona familia etoso.

Liba Gabalda

La 7-a Esperanto-staĝo en METABIEF 15.8 - 21.8. 2021

La staĝo, organizita, same kiel lastan jaron, de la klubo "Esperanto *Chalonnais*" sub la gvidado de Anne-Marie Ferrier, okazis meze de aŭgusto 2021-a en la vilaĝo *Métabief*. Ĉar la koronavirusa pandemio daŭris kun pli rigoraj kondiĉoj, la partoprenantoj devis havi sanatestilon por esti permesata partopreni la aranĝon. Kunvenis 25 geesperantistoj, plejparte francoj el diversaj regionoj kaj unu geedza paro el Svislando. Bona ideo estis, ke ĉiu alportu ion el sia regiono. Do, dum la kafopaŭzoj ni povis ĝui diversajn frandaĵojn kaj aperitive ni gustumis plurajn sortimentojn de vinoj kaj fromaĝoj. Bongustis ankaŭ prunoj el nia ĝardeno. Ĉiutage ni bone kaj ĝissate manĝis.

Kiel kutime, matene kaj antaŭ la vespermanĝoj okazis E-kursoj. Michel Dechy instruis ĉefe pere de bild-rakontoj, bildoj kaj gazet-artikoloj. La lernantoj ŝatis roli en la aventuroj de Tinĉjo en Tibeto, la preferata albumo de Hergé mem. Li ankaŭ prezentis Esperanton en VTF (Vilaĝo, Turismo, Familio) antaŭ dudeko da gejunuloj kaj gepatroj. Ankaŭ pluraj esperantistoj ĉeestis la prelegon. La unuan vesperon li prezentis la verkon de Hergé, serion de 24 albumoj de la *Aventuroj de Tinĉjo kaj Miluĉjo*.

Jacqueline Poux instruis aparte al du virinoj, kiuj jam havis bazajn sciojn pri la lingvo, sed kiuj deziris perfektigi pri Esperanto. La konversacian E-kurson gvidis Catherine Kremer. Ŝi mem priskribis la manieron prezenti sian kurson: *Mi zorgis pri la kurso B. Mia rolo estis paroligi la partoprenantojn. En mia grupo ok interesatoj ĉeestis. Paroligi homojn ne ĉiam estas facile. La unuan tagon ni prezentis nin: kiu mi estas, de kie mi venas, kion mi ŝatas fari (hobiojn), kio estas mia profesio... Tre rapide la homoj interparolis. Mi tutsimple petis, ke ili prezentu al ni temon, kiun ili plej ŝatas. Kiu parolis pri kio: Max donis al ni pikardan recepton. - Mi notis ĉion kaj provos fari ĝin hejme -! Paŭlo prezentis al ni la metodon por krei ĉampanon. Belege! Ĉefe, ke li alportis ĉion (t.e. ĉampanon kaj rozkolorajn biskvitojn el "Reims") por ke ĉiuj profitu bonegan aperitivan! Thérèse parolis al ni pri sia infaneco rolante kiel "fratino Paŭlino". Christian rakontis al ni kiamaniere li transformis simplan urban ĝardenon en fruktodonan legomĝardenon. Ni nomis la diversajn ilojn, la legomojn, ktp. Tre kortuŝa priskribo de "Constantine" en Alĝerio faris Jeanine helpate de Josiane. Ili vojaĝigis nin en aparta etoso. Unu rakontis, la alia desegnis la mapon de "La Roko" kun la pontoj ktp. Isabelle klarigis al ni, kial "Paray-Le-Morial" estas vojo al paradizo. Ŝi parolis al ni pri "Notre-Dame de Romay". Jean-Paul rakontis pri sia unua renkonto kun Esperanto. Bernard intervenis por paroli pri la projekto "Common Voice". Floreal kaj Liba alvenis iom pli poste. Liba, kiel kutime fotis kaj Floreal fariĝis nia kontrolisto pri la bona uzo de kelkaj vortoj - ni ne plu bezonis vortaron! Mi vere dankas al la tuta grupo! Mi denove multe lernis dank' al ĉiuj kaj en agrabla etoso.*

Post la tagmanĝo okazis piedmigradoj en la montaro *Jura*, vizitoj de la kastelo *La Château de Joux*, de mueleja muzeo, de distilejo en *Pontarlier* kun gustumado, de ekspozicio pri fabrikado de fromaĝoj kaj veturado per turisma trajno.

Vespere ni ludis tabloludojn kaj dancis. Dieter Rooke rememorigis la 100-jariĝon de SAT (Sennacieca Asocio Tutmonda) kaj Martine Demouy prezentis bildojn kaj rakontis pri vizito al la regiono de Fukuŝima kaj montris la domon de esperantistoj *Jacugatake*. Ĉiuj estis ege kontentaj kaj tre feliĉaj povinte denove renkontiĝi kaj ĝui agrablan semajnon en tiu montara loko de ĵurasa regiono. Dankon al la organizantoj!

Liba Gabalda

GREZILJONO – julio 2021

Fine de julio ni pasigis unu semajnon en nia Esperanto-kastelo Greziljono. Ĝi situas du kilometrojn de urbeto Baugé, kie ankaŭ troviĝas kastelo, kiun ni vizitis. En la Luarvalo troviĝas multaj kasteloj, burgoj, ruinoj kaj diversaj fortikaĵoj.

Ekde la 23-a de julio ĝis la 2-a de aŭgusto 2021 okazis en la Kulturdomo de Esperanto –kastelo-Greziljono pluraj Esperanto-eventoj: la „5-a Maratona E-kurso”, la „33-a Internacia Esperanto Konferenco” (IEK), pri „Naturo, Scienco, Arto”, dutaga „75-a Aktivula Maturigo” (AMO), pri „Kulturo pere de Esperanto”, kaj ekzamenoj de la „Franca Esperanto – Instituto” (FEI). La aranĝon partoprenis 40 geesperantistoj,



plejparte el Francio. Okazis trinivelaj E-kursoj, gvidataj de renomaj esperantistoj: Ilona Koutny, Renée Triolle kaj Marc Giraud. Atenteme ankaŭ aŭskultis hundino „Perla” de Catherine Kremer.

Ni ĉeestis nur partatempe por ĝui Esperanto-etoson en tiu bela kastelo. Ni frekventis la kurson de Ilona Koutny, kiu naskiĝis en Hungario, sed ekde jaro 1997 loĝas en Pollando en urbo Poznan, kie ŝi gvidas

postdiplomajn interlingvistikajn studojn ĉe la Universitato Adam Mickiewicz.

En la programo estis inkluzivitaj diversaj interesaj prelegoj pri koronaviruso, Catherine Kremer parolis pri la Renesanco antaŭ la ekskurso. Renée Triolle parolis pri franca literaturo en Esperanto kaj prezentis bildojn pri Provenco – ŝia bela regiono. Ilona Koutny parolis pri esperantlingva bildo de la mondo. Andreo Grossmann prezentis trompajn bildojn kaj rakontis ŝercojn. Prelego pri jidaj lingvo kaj kulturo prezentis Elias Seidowsky.

Dum la AMO-seminario Francois Lo Jacomo prizorgis videokonferencon kun Stefan MacGill, kiu bonvenigis la partoprenantojn kaj transdonis parolon al la aliaj prelegantoj kun kiuj ni povis komuniki surekrane. Ĉe la fino li skizis AMO-seminariojn de 1 ĝis 75.

Renée Triolle el Francio prezentis: Esperanto-kaŝita interkulturilo. Francois LO Jacomo el Francio prezentis: Esperanto-kulturo aŭ kulturo pere de Esperanto? Dima Ŝevĉenko kaj Anna Striganova el Rusio parolis pri Libro-eldonejo Impeto. Malgosia Komarnicka el Pollando prezentis: Esperanto en neesperantista medio – agoj de la Eŭropa Centro de Interkultura Edukado. Ilona Koutny el Pollando prezentis: Esperanta kulturo kaj ĝia instruado. Laure Patas el Francio prezentis: Sciensfikcio kaj Esperanto.

Vespere okazis projekciado de bildoj, diversaj prelegoj kaj diskutoj, kaj poste oni povis ludi tabloludojn aŭ nur babili kun geamikoj. Regis agrabla etoso kaj ni estis kontentaj, ke ni povis renkontiĝi kun konatoj kaj praktiki Esperanton.

Revene hejmen ni haltis en urbeto Le Lude, kie ankaŭ troviĝas impona kastelo. Mi promenis en ĝia ampleksa ĝardeno. Daŭrigante survoje ni enrigardis la korton de la kastelo Cateaudun. Restis ankoraŭ longa vojo por atingi nian hejmon.

Liba Gabalda

LA PLEJ RAPIDA TRAJNO

La plej rapida trajno en la mondo estas en Japanio. Tiu ĉi estas la **LO-Maglev**. Ties rapido atingas 603 km/h-jn. Por kompari tiun ĉi rapidon kun la rapido de meznombra aviadilo – 550 km/h - la LO-Maglev trajno gajnas. La rapido de tiu ĉi trajno ne estas la finrapido, ĉar okaze de la eksperimentaj provveturoj oni mezuris pli ol 1000 km/h-jn. Tiuj trajnoj estas magnetŝvebaj trajnoj, kiuj ne kontaktas kun la reloj dum la movo, sed nur tiam, se haltas tiu. Ties movojn estras la fortenco de la elektromagnet-kampo.

La evoluigo de la magnetŝvebaj trajnoj komenciĝis jam en la sepdekaj jaroj de la XX jarcento. Ekde tiam en multaj landoj progresas la eksperimentoj, kaj la plej



La LO-Maglev trajno en provveturo en Japanio

esperdonajn rezultojn oni atingis en Japanio, Ĉinio kaj Germanio. Eĉ en Ĉinio, en metropolo Ŝanhajo preskaŭ 20 jaroj funkcias la unua magnetvojo en la mondo inter la Pudong Internacia flughaveno de Ŝanhajo kaj la fina fervojstacio Longyan-glu. La longo de la linio estas preskaŭ 30 km-j, la projekta rapideco atingis 505 km/h, la vetura rapido estas 430 km/h. Inter la du finhaltejoj la

veturdaŭro bezonas 7 minutojn. La totala investo estis 9 miliardoj da Yuanoj (ĉina mono).

En la jaro 2006 en Ĉinio (Ŝanhajo) okazis la 58-a IFEF-kongreso. Dum la kongreso la partoprenantoj – inter ili mi – vizitis tiun magnetŝveban trajnon, kie ni ricevis detalan informon kaj klarigon de la direktoro de la trajno pri la funkciado de la magnetŝveba trajno. Li parolis pri la trajno, pri ekonomio kaj pri la estonto de la trajno. Poste ni veturis per tiu magnetŝveba trajno, kiu estis spirhaltiga travivaĵo, eĉ iomete timiga. La rapideco estis 431 km/h.

Mi rimarkas, ke Japanio planas ekde 2027 amasproduktadon de tiuj trajnoj. Al tio la japanoj bezonas renovigi la tutajn fervojajn retojn en Japanio. La plej gravan atenton oni devas dediĉi al la tuneloj, ĉar tiuj trajnoj bezonas kontinuan vakuon, kies realigo estas komplikita kaj multekosta. Se ni ekzamenas la cirkonstancojn kaj eblecojn en Eŭropo efektiviĝi saman evoluigan programon, ni devas diri, ke en Eŭropo ankoraŭ longtempe povas atendi pri tiuj planoj. Tamen tiu fervoja novaĵo montras, ke la estonto de la trafiko estos por la fervojo.

István Gulyás

52-A INTERNACIA EŬKARISTIA MONDKONGRESO

La „eŭkaristia” estas grekdevena vorto, kaj signifas tiel ceremonion kion Jesuo diris dum la „Lasta Vespermanĝo” pri la pano kaj vino. Dum la ceremonio oni ripetas la vortojn de Jesuo laŭ la maniero de liturgio. La temo de la kongreso estis la ekkono de la eŭkaristio kaj ties enprofundiĝo. Sed tiu solenaĵserio donis al la partoprenantoj eblecojn ekkoni Budapeŝton, la hungaran kulturon, la historiajn tradiciojn, la gastamajn hungarajn homojn. Al tiuj eblecoj helpis la hungara fervojo kaj la tuta trafiko. Plenumi la vojaĝojn de la pilgrimantoj estis unuavice taskoj de Hungaraj Ŝtatformoj (MÁV). La hungaraj fervojistoj daŭre informis pri tiu grava evento la vojaĝantojn, eĉ pere de favoraĵoj helpis ilin. Tiuj estis la 50%-j favoraĵo por ĉiuj vojaĝantoj, kiuj vojaĝis per trajnoj kaj aŭtobusoj al Budapeŝto. Sed ankaŭ estis grava favoraĵo, ke MÁV certigis eblecon trafiki specialtrajnojn el Transilvanio, kaj la vojaĝantoj rajtis partopreni en tiuj trajnoj senpage. MÁV matricis la lokomotivojn kaj kelkajn vagonojn anoncitajn tiun gravan okazaĵon.

Ni fervojistaj esperantistoj ankaŭ kontribuis al tiu okazaĵo, ĉar nia karmemora membro Imre Domokos, poeto kaj artradukisto - kiu bedaŭrinde intertempe mortis – tradukis el hungara al Esperanto-lingvo la himnon de la 1938-a Budapeŝta Eŭkaristia Mondkongreso. Tiun himnon la nuna kongreso elektis la plej grava kanto. Jen la himno hungara kaj paralele Esperante:

Győzelemről énekeljen
Napkelet és Napnyugat,
millió szív összecsengjen
magasztalni az Urat.
Krisztus újra Földre szállott,
vándorlásunk társa lett,
mert szerette a világot,
kenyérszínbe rejtézet.
Krisztus kenyér , bor színében
Úr, király a Föld felett,
forrassz egyé békességben
minden népet, nemzetet.

Pri la venko kantsonoru
Orient' kaj Okcident',
milionkor' kunsonoru
gloradi la Sinjoron.
Kristo nove alteriĝis,
migrad' nia kunigis,
ĉar tre amis nian mondon,
sin kaŝis en pansignon.
Kristo en sign' de pan', vino
reĝi Sinjor' super Tero,
Lutu kune en pacecon
la popolojn, naciojn.

Alia grava evento okazis parte al la Mondkongreso. Por la 1938-a Mondkongreso – ankaŭ kiu okazis en Budapeŝto – MÁV konstruis „Oran vagonon” okaze de la morto de 900 jara datreveno de la ŝtatforminto Sankta Ŝtefano. Tiu vagono transportis la relikvon „Sankta Dekstra Mano de Sankta Ŝtefano” tra la tuta Hungario. Tiu landiro okazis dum tri jaroj laŭ preciza horaro. Bedaŭrinde tiu vagono kaj la tuta speciala trajno dum la dua mondmilito neniiĝis. En la jaro 2015 MÁV komencis restarigi tiun vagonon, kiun dum kvin jaroj oni aplikis la historiajn dokumentojn. Kompreneble la restaŭristoj atentis ankaŭ la nunajn preskribojn. La novan vagonon la 20-an de aŭgusto 2020 MÁV solene ekspluatadis. Apartenas al la orovagono kvar luksaj vagonoj por la ekleziaj kaj laikaj homoj. La vagonon oni restarigis en bizanca stilo (**vidu la bildon sur la lasta paĝo**). Tiu orovagono troveblas en la Hungara Fervojhistoria Parko.

EVOLUIGO DE LA ĈINA EKSPORTADO

„Stopiĝis la Nova Silkvojo” – mi legas sur la ekrano de mia komputilo. Tiu surprizita sciigo montras la realan situacion en la Ekstrema Oriento, ĉefe en Ĉinio, de kie multaj komercaĵoj atendas la transportadon al Eŭropo. Laŭ tio Ĉinio devas refoje pripensi la ekspedan praktikon. La ĉina transporta procezo kaj la ekonomia fundo



La Trans-Siberia (BAM) fervojlinio

estas komplika aktiveco. La varojn ĉinoj metas en kontenerojn, kaj ĉefe per vagonaro kaj mara vojo transportas al Eŭropo. La mara vojo bezonas iomete longan tempon, ĝenerale 35 – 40 tagojn. La nuna epidemio montras, ke la mara transporto ne estas sufiĉe elasta, ĉar nuntempe la transporta tempo pligrandiĝas al 40 – 50 tagoj. Al tio „verŝis oleon sur la fajron” la enpinĉiĝo de la grandega ŝipo „Evergreen” en la Suez-

kanalo, kiu bedaŭrinda okazaĵo kreis malfacilaĵojn en la mara trafiko preskaŭ en la tuta mondo. La alveno de la ĉinaj produktaĵoj al Eŭropo en la estonto, atendeble estos multe pli intensa ol nuntempe, pro tio la fervojajn kapacitojn devos fortigi. Ĉinio investas grandegajn energiofontojn al la ekonomiaj interrilatoj, kaj la fortigoj de la fervojaj retoj kaj kapacitoj. Tiu fortostreĉo grave influas al la vivo de la eŭropaj regionoj, kiuj ŝatus preni sian parton el la vigliĝaj komercoj kaj eblecoj.

La plena fervoja trafiko inter Ĉinio kaj Eŭropo kontinue altvaloras, ĉar ĝi estas pli malmultekosta kiel la aertransporto, kaj pli rapida ol la martransporto. Ankaŭ ĝis nun alvenis multaj konteneroj per trajno el Ĉinio, sed la kreskantan komercan pretendon la nunaj fervojlinioj jam ne povas kontentigi. Tiuj fervojlinioj – en ĝi la nova fervoja silkvojo – jam ŝtopiĝis. Tion montras, ke tiuj trajnoj el Ĉinio uzas la transiron de pola – blankrusa, sed tiu transiro momente povas akcepti potage nur 13-15 vagonarojn. Pro tio Rusio akceptas nur malmultajn vagonarojn el la direkto de Kazaĥio kaj Ĉinio, ĉar Rusio ne povas ekspedi tra la landlimo. Tio signifas ke potage multaj trajnoj devas atendi 3 – 5 tagojn antaŭ la transiro, kio signifas gravajn pluskostojn kaj tempoperdojn. Pro tio estas bezonata plilarĝigi la orientajn – okcidentajn fervojliniojn, kaj fortigi la fervojajn kapacitojn ĉefe sur la terenoj de trakoj, transŝarĝoj kaj la logistikaj liveradoj. Dum la paso de la tempo Pollando ekkonis la neteneblan situacion, kaj jam antaŭ kelkaj jaroj komencis evoluigi la transiron pola – blankrusa. Per tiu evoluigo la kapacito de la transiro kreskos por 45 -50 trajnparoj.

Kompreneble multaj eŭropaj landoj kaj urboj konkuras pro la ĉinaj mendoj, eblecoj, kaj en tiu konkuro volas partopreni Záhony, apud la hungara – ukraina landlimo. Záhony havas nuntempe grandan transŝarĝon, grandkapacitan fervojan duŝpuran reton, riparajn laborejojn, magazenojn kaj deponejojn, eĉ kontoran domon kaj ĉiujn bezonatajn establaĵojn. Kompreneble, se Záhony gajnas parte el la eblecoj de la ĉinaj vartrafikoj, la nuna funkciigita organizaĵo rapide povos certigi kun altgrada aŭtomata pasaĝer- kaj varstaciojn, sendoganajn terenojn, magazenojn, pliajn

duŝpurajn trakojn, radaks-ŝanĝejon, plusajn parktrakarojn, modernajn vagonlavinstalaĵojn, vagonriparejon, eĉ logistikajn kaj administrajn establaĵojn, fervojan industrian parkon, helpopretajn fervojistajn kaj ĉion, kio ankoraŭ estas bezonata por moderna kaj grandkapacita fervojstacio. Grava vidpunkto estas, ke la realigo de la projekto bezonas aliajn liveradojn, kiuj donas multajn novajn laborejojn por la homoj de tiu teritorio.



Vartrajno sur la BAM-fervojlinio ie en Siberio

Co. Ltd.). Záhony jam kunligis kunlaborantan interkonsenton kun tiuj entreprenoj, kion apogas la ĉina kaj hungara ŝtatoj.

La alia ebleco por pligrandigi la ĉinajn vartrafikojn al Eŭropo, se la fervojlinio inter Grekio kaj Hungario la landaj fervojoj modernigas. Tiu vojlinio okazas el Ĉinio ĝis la greka haveno Pireus per ŝipo, kaj de tie tra Grekio, Makedonio, Serbio per trajno alvenas al Hungario. Por pligrandigi la kapaciton de tiuj fervojlinioj jam en 2014 la ĉefministroj de Hungario, Serbio, Ĉinio kaj Makedonio subskribis interkonsenton pri la modernigo de la plena linio de Grekio ĝis Budapeŝto. Laŭ la interkonsento la ĉinoj certigas 85% de la financa kosto. La modernigo en la hungara teritorio inter Budapeŝto kaj Kelebia (landlimo) kostas pli ol 590 miliardoj da hungaraj Forintoj, al kio la ĉinoj donis kreditoferton. Laŭ la interkonsento de la kvar ĉefministroj Serbio jam pli frue komencis la rekonstruan laboron en la serba teritorio, kaj mi sciiĝis, ke ankaŭ en Hungario komenciĝis la laboro. (Pri tiu temo vi trovas artikolon en la 3/2020 numero de HFM).

La ĉina vivkoncepto diferencas de la eŭropanoj, pro tio la ĉinoj serĉas tiujn partnerojn kiuj bone konas la impostadajn kadrojn kaj eblecojn. Tiujn pretendojn la nunaj partneroj en Záhony (CELIZ konzorcio) bone povas kontentigi. La funkciigo de Záhony jam rolas en la elstara kunlaboranta partnero de la ĉina ŝtata entrepreno CRRC (China National Railway Locomotive & Rolling Stock Industry Corporation), kaj la ĉina ŝtata fervojentrepreno CRSC (China Railway Signal and Communication



Larĝa kaj normala trako en Záhony

István Gulyás



La „Ora Vagono” en la Hungara Fervojuhistoria Parko



**Gracoplenan Kristnaskon
kaj feliĉan Novan Jaron !**



**73-a
Internacia Fervojujista**

**ESPERANTO-KONGRESO
BEROUN (ĈEĤIO) • 2022**

