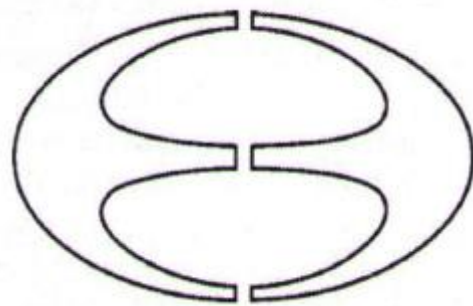


HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



La grandrapida Maglev-trajno en Ĉinio
Fonto: Han Zuwu (Ĉinio)

1
----- 66-a jarkolekto
2022



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:

2. I. Gulyás: Nova Jaro
3. I. Gulyás: Interkompreniĝo kaj konfido
4. I. Gulyás: Eminentaj hungaraj fervojistaj esperantistoj
9. I. Gulyás: La „Connecting Europe Express”
10. J. Halász: Rememoro pri 150 jara fervojlinio
12. J. Halász: Ĝoja Zamenhof festo en Nyíregyháza
13. J. Nagy: Memorekskursoj
14. I. Gulyás: La fervojlinio Győr-Szombathely
15. I. Gulyás: Komenciĝis la renovigo
16. I. Gulyás: Naturparkoj en Hungario
18. I. Gulyás: Glosoj
19. I. Gulyás: Interesaĵoj en la Budapeŝta Orienta S.

66-a jaro N-ro 1, JANUARO - MARTO

NOVA JARO

En la tago de Silvestro ni trapaŝis la sojlon de la nova jaro, kaj tiam la malĝojo de la forpaŝo trabilas la rideto de la rekomenco. La silvestra etoso estas kompleksa io, ĝi estas la renkontiĝo de la dankemo kaj espero, kalkulo kaj planado, amuziĝo kaj seriozeco, malĝojo kaj ĝojo. Tio estas nia unika festo, kiam ni elvokas la tutan jaron, la bonajn kaj malbonajn okazadojn, la belajn kaj malbelajn eventojn, la malsanojn pro la pandemio, la perdoj de niaj geamantoj aŭ geamikoj. Do mi sentas, ke ĝustadire ni devus festi en silento kaj trankvilo, sed tamen malgraŭ la multaj negativaj eventoj ni festis kun karnavalaj ĝojoj, ĉar ni ege atendis la feliĉan novan jaron, la foriĝon de la malbonaĵon, la restarigon de niaj sanoj, la eblecojn daŭrigi la kutimajn ĉiutagajn vivojn.

Ni fervojistaj esperantistoj esperu, ke la planita 73-a IFEF-kongreso en urbo Beroun enorde okazos, kaj fine denove kune kun niaj esperantistaj geamikoj ni povos festi la kuneston, kaj ĝui la kongresajn etosojn kaj eventojn. Tiam ni denove povos ĝoji neforgeseble la ŝanĝiĝan vivon.

Ankaŭ ni hungaroj atendas la estrarelekton, kaj la raporton pri la antaŭaj jaroj, la aktivecon kaj la staton de nia asocio. Malgraŭ la pandemio ni povis iomete agadi, redakti kaj regule eldoni nian fakan revuon HFM. Do la nova jaro estos grava kaj interesa, eĉ kurioza jaro, kiu redonos al ni la kredon pri la renoviĝo de nia aktiveco en la kadro de la hungara kaj internacia fervojista Esperanto-movado.

Kun tiuj pensoj mi deziras al ĉiuj geamikoj kaj legantoj „Feliĉan, prosperan kaj sanan Novan Jaron!”

István Gulyás

INTERKOMPRENIĜO KAJ KONFIDO

Okaze de la Zamenhofa Tago, la Universala Esperanto-Asocio (UEA) sendis mesaĝon pere de interreto kun du gravaj titoloj: Interkompreniĝo kaj konfido. Jen la mesaĝo:



„Ĉiun 15-an de decembro ni festas la naskiĝtagon de L.L.Zamenhof, la iniciatinto de Esperanto. Ni festas ne nur lian rolon en la ekapero de tiu internacia lingvo, sed precipe liajn homamajn principojn. Per liaj streboj, krom la plej disvastiĝinta internacia planlingvo, Esperanto estas ankaŭ klopodo por kompreniĝo inter homoj el diversaj kulturoj.

La mondo trapasas krizon de malkonfido. Tutmondaj multdimensiaj krizoj subfosas nian kapablon unuiĝi por solvi komunajn problemojn. Tamen ĝuste alfronte al krizoj ni devas memori, ke ni estas unu sola homaro, ke ni estas egalaj en digno kaj rajto. Ni devas alproksimiĝi kaj rekoni unu la aliajn, kaj helpas por tio konscia atento al lingvoj, al la kultura diverseco, kaj al tiuj aliroj, kiujn ni elektas por komuniki unuj kun la aliaj. La alvoko de la Ĝenerala Sekretario de UN Antonio Guterres pri nova multflankismo en la raporto 'Nia

Komuna Tagordo' estas alvoko por konfido, legitimo kaj realigo. Tio eblas nur per kunlaboro de ĉiuj. Necesas konstrui daŭripovajn, inkluzivajn sociojn kaj ekonomiojn, bazitajn je homaj rajtoj kaj homa digno por ĉiuj. Tiu sendube tuŝas laboron pri internacia inkluzivemo, kreante pontojn inter grupoj izolitaj de lingvaj baroj kaj konscion pri nia komuna tutmondeco.

Tutmonda civitaneco, homaj rajtoj, interkultura dialogo kaj solidareco estas bazoj por revigligi kaj refirmigi multflankismon. Tamen ĉio komencas per interkompreniĝo kreanta konfidon. En tiu senco ni utiligas Esperanton kiel vojon al kunlaboro, al konstruado de konsentoj, al internacia kompreniĝo, al komunikado inter homoj kaj popoloj kaj kiel ilon por paco.

En la unua Universala Kongreso de Esperanto, en 1905, Zamenhof salutis la grandan tutmondan homan familion kaj invitis ĉiujn al nova komenciĝinta estonteco. Tiam li diris: '...en nia kunveno ne ekzistas nacioj fortaj kaj malfortaj, privilegiitaj kaj senprivilegiaj, neniuj humiliĝas, neniuj sin ĝenas; ni ĉiuj estas plene egalrajtaj; ni ĉiuj sentas nin kiel membroj de unu familio.' En 2021, la Internacia Jaro de Paco kaj Konfido, tiuj vortoj restas daŭre aktualaj kaj reprezentas la plej homan flankon de la laboroj de nia Asocio.

En memoro al Zamenhof kaj lia revo pri tutmonda unuiĝo, Universala Esperanto-Asocio fieras pri siaj rilatoj kun UN, Unesko kaj aliaj internaciaj organizaĵoj. Kun-respondeco, esenco de multflankismo, estas la principo, sur kiu ni konstruas pli bonan mondon por ĉiuj."

Laŭ tiu mesaĝo nia asocio festis la Zamenhofan Tagon en la 15-a de decembro 2021. Ni estas fieraj, ke memorigante al la 162-jara naskiĝtago de nia kreinto de Esperanto, la movada vivo transvivas malgraŭ de pandemio.

István Gulyás

EMINENTAJ HUNGARAJ FERVOJISTAJ ESPERANTISTOJ (Dua parto)

En la 4/2021 numero de nia faka revuo HFM, mi komencis konigi pri la esperantista aktiveco en la kadro de la hungara fervojista Esperanto-movado pere de la eminentaj hungaraj fervojistaj esperantistoj. Tiuj esperantistoj agadis entuziasme, saĝe kaj altnivele. Bedaŭrinde el ili tro multaj samideanoj kaj amikoj jam mortis, sed ili lasis al ni valorajn heredaĵojn. La priskribon mi pretigis laŭvice de la naskiĝjaroj.

D-ro Ferenc Szilágyi (1895-1967)



Li estis hungardevena eminenta esperantisto, fondinto kaj redaktoro de la revuo Norda Prismo en Svedio. Kiam li restadis en Hungario, li vizitis konstante la fervojistan klubon, eĉ faris prelegojn kaj helpis la hungaran fervojistan movadon per artikoloj kaj saĝaj konsiloj. Li apogis ankaŭ nian movadon per monhelpoj por nia faka revuo HFM. Li estis afabla, bonhumora, vigla amiko, inteligenta kaj scioplena batalanto por Esperanto. Siatempe li estis forta kolono de la revuo Literatura Mondo, kunlaboranto al la Hungara kaj la Sveda Antologioj kaj la Enciklopedio de Esperanto. Li verkis lernolibron, eĉ apartan gramatikon de Esperanto ktp.

Ferenc Egry (1897-1985)



Li esperantiĝis en 1960 (kiam li jam estis pensiulo), kaj aniĝis al la Fervojista Fakgrupo de la Vagonriparejo Dunakeszi. Li gvidis Esperanto.lingvokursojn, kaj li estis prezidanto de la Teknikista Komisiono de Hungara Esperanto-Asocio (HEA), kaj kunlaboranto de la revuo Hungara Esperantisto. Li tradukis multajn teknikajn tekstojn kaj verkis artikolojn por la revuoj Hungara Vivo kaj nia faka revuo Hungara Fervojista Mondo. Li estis ano de la Terminara Komisiono de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF). Li gvidis dum ok jaroj la Centran Fervojistan Klubon en Budapeŝto kun alta kapableco, eĉ li vizitis aliajn budapeŝtajn Esperanto-klubojn por prelegi pri diversaj teknikaj kaj movadaj temoj.

Lajos Takács (1898-1963)

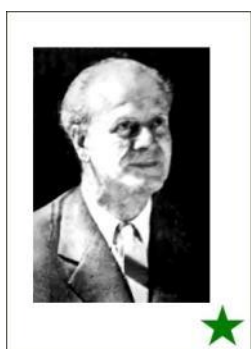
Li estis fervoja ĉefinspektoro kaj laboris ĉe la Hungaraj Ŝtatformoj dum 40 jaroj. Pro lia bona kaj utila laboro ĉe la trafiko kaj transportado li fariĝis ĉefoficisto en la fervoja direkcio de Debrecen. Li estis fidela kaj entuziasma esperantisto dum 31 jaroj. Li estis la plej malnova ano de IFEF en Hungario. Li ĉiam aktive partoprenis en la agado de la Esperanto-grupo de sia urbo Debrecen. Li gvidis kursojn kaj havis multajn korespondantojn en la tuta mondo. Per tiuj eblecoj li multe vojaĝis eksterlande uzante la lingvon Esperanto. La morto de nia neforgesebla amiko okazigis grandan perdon ne nur por la fervojistaj esperantistoj, sed por la sudorienta parto, eĉ la tuta Hungario.

Ambrus Tóth (1899-1993)



Li naskiĝis en ok-infana kamparista familio. Lia patro frue mortis, pro tio li devis labori kamparan laboron. Malgraŭ la malfacilaj cirkonstancoj li povis lerni en gimnazio, kaj finis du gimnaziklasojn. Kiam li estis 19 jara, li komencis labori en vagonfabriko, kaj li laboris tie ĝis sia emeritiĝo. La teruraj militaj memoroj faris lin progresema batalanto por la paco inter esperantistoj. Kaj politike kaj fake li studis multajn kursojn. Grandskale li korespondadis en la tuta mondo kaj per ties helpo li multe agadis sukcese por serĉi familianojn, kiuj malaperis dum la milito. Lia tuta vivo estis laborplena al kiu Esperanto donis apartan racion. Lian publikan vivon karakterizis senlaceco, kiun spegulas multnombraj ŝtataj, sindikataj, pacmovadaj kaj Esperanto honorigoj. Li emeritiĝis en 1957, sed li plu agadis en la Esperanto-movado. Li aranĝis multajn ekspoziciojn kaj regule agadis inter la fervojistaj esperantistoj.

János Jurányi (1900-1974)



Li estis ĉefinspektoro de Hungaraj Ŝtatejoj (MÁV). Li laboris en la Veturilriparejo de MÁV en urbo Szombathely ĉe la administracio. Li gvidis la tiean virĥoron kaj li kun la ĥoro gajnis multajn premiojn dise en la lando kaj en Eŭropo. Dum la lastaj jardekoj li deĵoris en la Ĝeneraldirekcio de MÁV en Budapeŝto. Li iĝis ano de HEA kaj de IFEF en 1961. Li laboris entuziasme por la sukceso de la 14-a IFEF kaj de la 51-a Universala Kongreso de Esperanto, okazintaj ambaŭ en Budapeŝto. Ekde 1967 li helpis la laboron de la tiama Fervojista Fakdelegato de HEA, kaj multfoje partoprenis en la Budapeŝta Fervojista Klubo, kie li faris interesajn kaj altvalorajn prelegojn. La 11-an de oktobro 1974 li subite forpasis.

Lajos Korsós (1902-1990)



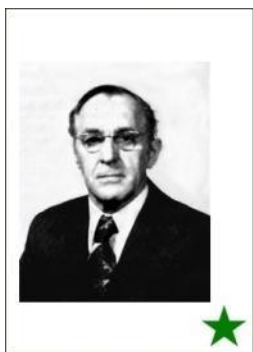
Lia patro estis fervojisto, kaj la gepatroj havis 13 infanojn, kiujn ili povis eduki en tre malfacilaj cirkonstancoj. Lajos Korsós jam en sia infanaĝo interesiĝis pri fremdaj lingvoj, pro tio li studis la lingvojn rumanan, francan, rusan, germanan, italan kaj serbo-kroatan. En 1927 li ekkonis esperantistojn, kaj tiam li aliĝis al la Esperanto-movado, kaj lernis la lingvon. Li estis senlaca „Apostolo de Esperanto”, ĉiam laboranta, bonkora, modesta fervojista esperantisto. Li partoprenis, organizis post la dua mondmilito longajn vicojn de gravaj movadaj eventoj. Li kolektis, kompilis povesperantajn propagandajn materialojn kun abundaj argumentoj, kaj li sendis tiujn al diversaj ŝtataj kaj fervojaj funkciuloj. Li instruis Esperanton kaj fondis vicojn de E-grupoj, inter aliaj la Fakgrupon de la fervojstacio Hódmezővásárhely. Li estis la „motoro” de la landa Hungara Esperanto-Kongreso, kaj de la kongreso de Hungaraj Fervojistaj Esperantistoj en urbo Orosháza, kaj samtiel de la konferenco de Fervojista Esperanto-movado en Hódmezővásárhely. Li partoprenis multajn E-kongresojn, konferencojn, ekspoziciojn, renkontiĝojn kie ajn organizitajn, eĉ li multfoje faris prelegojn, aŭ alparolas al la diversaj temoj, kompreneble preskaŭ ĉiam pri la fervojista Esperanto-movado.

Simon Csóra (1904-1968)



Li estis unu el la plej aktivaj esperantistoj. Li estis la redaktoro de nia faka revuo HFM ekde la unua numero (1957) ĝis la 1-2/1965 numero, kiun taskon li faris altnivele kaj entuziasme. Li estis iomete longe komitatano de Hungara Esperanto-Asocio, kursgvidanto per Ĉehmetoda instruado, dum longaj jaroj li estis motoro de nia movado, konvinkiĝa kaj entuziasma propagandisto de Esperanto. Li estis LKK-ano de la 14-a IFEF-kongreso, kiu per manlaŭtparolilo kontinue informis la kongresanojn pri la necesaj sciindaĵoj. Dum multaj jaroj li instruis la lingvon Esperanto en la Oficirkleriga Instituto de MÁV. Li multfoje prelegis en la Centra Fervojista Klubo en Budapeŝto. Li ĉiam estis disponebla, se devis labori aŭ reprezenti nian organizaĵon, kaj la entreprenitajn taskojn li preparis precize kaj akurate. Lia nomo kaj aktiveco estis eĉ estas konate ne nur en nia lando sed ankaŭ eksterlande.

László Boronkay (1907-1989)



Li iĝis fervojisto en jaro 1936. Dum jardekoj li laboris ĉefe en diversaj fervojkonstruaj kaj prizorgaj fakoj kaj gvidis gravajn laborojn. Ekde 1952 ĝis lia emeritiĝo en 1968 li estris gravan sekcion de la Projektinstituto ĉe MÁV. Li ricevis oran diplomon de la Budapeŝta Teknika Universitato, kie li diplomiĝis pri la ĝeneral- kaj inĝenierosciencoj en 1932. Li estis vaste konata esperantisto kiel eminenta fakulo kaj instruisto. Li estis konstanta redaktanto de fakaj artikoloj kaj nivela preleganto. Kiel membro de la hungara teamo de la Terminara Komisiono de IFEF, li partoprenis la traduklaboron de la seslingva Leksikono de UIC. Aparte menciindas lia multjara kontribuo por la vigligo de la klubvivo en la Centra Fervojista Klubo „Julio Baghy”. Li estis distingita per „Honorinsigno de HEA pro lia meritplena Esperanto-agado.

György Divald (1908-1974)



Li estis adepto de la internacia lingvo Esperanto, kunlaboranto de la tiama Fervojista Fakoj de HEA. Li laboris ĉe MÁV en diversaj respondecplenaj postenoj, laste en la Projekta Instituto de MÁV (MÁVTI) ĝis lia pensiuliĝo. Li aniĝis al HEA kaj IFEF, kaj ofere partoprenis kaj enlandan kaj eksterlandan laboron por Esperanto. Kiel inĝeniero li publikis multajn valorajn prelegojn, skribojn kaj teknikajn studojn en Esperanto, pri kiuj li multfoje raportis en la Budapeŝta Fervojista Klubo. Ekde 1973 li iĝis nia kunlaboranto ĝis la tragika morto. La morto forrabis lin de lia amikaro dum feria aŭtoekskurso en Francio la 3-an de oktobro 1974.

D-ro István Bácskai (1908-1996)

Li estis la plej konata esperantisto, kiun konis/as la esperantistaro en la tuta mondo. Li estigis la hungaran fervojistan Esperanto-movadon, establis la Fervojistan Fakon en Hungario, fondis la fakan revuon Hungara Fervojista Mondo (HFM), kiu jam ekzistas la 66-a jarkolektoj. Li estis fondinto de la Fervojista Fakoj de la tiama Hungara Esperanto-Konsilantaro (HEK) kaj li fariĝis la prezidanto de tiu. Li estis la prezidanto, eĉ honora prezidanto de nia organizaĵo, li estis la vicprezidanto de HEA, komitatano „A” de IFEF ĉe



UEA, li sukcesis restarigi la rektan internacian kontakton kun la estraro de IFEF, li estis la prezidanto de la LKK de la bonsukcesa kaj grandioza 14-a IFEF-kongreso en Budapeŝto (1962), kunlaboranto de la 34-a IFK en Balatonfüred (1982) kaj tiu de la 47-a IFK en Pécs (1995). Tre aktive li partoprenis la organizajn laborojn de la 61-a Kongreso de la Universala Esperanto-Asocio (1966), kaj la 68-a UK (1983) ambaŭ en Budapeŝto. Li pretigis nenombreblajn fakajn artikolojn, eĉ la unuan fervojistan fakvortaron, kaj la Komercean Vortaron. Li organizis kaj gvidis la hungaran fervojfakan Terminaran Komisionon kaj eldonis fervojfakan poŝvortaron. Li ricevis multajn distingojn, inter tiuj la honoran membrecon de UEA kaj IFEF. Li estis

honora membro de HEA kaj la fervojista fako de HEA, li ricevis oran medalon de FISAIC kaj tiun de la Fervojista Sindikato. Li ricevis multajn ŝtatajn distingojn kiel fervojisto, inter aliaj „Laborordenon”, „Meritplenan Fervojiston”, „Eminentan Fervojiston” ktp. Li estis unu el la plej malnovaj fervojistaj esperantistoj en Hungario. Li estis unu el la plej malnovaj fervojistaj esperantistoj en Hungario. Li estis unu el la plej malnovaj fervojistaj esperantistoj en Hungario.

Szilárd Bálint (1909-1995)



Profesie li estis elektroteknikisto. Li devenis el fervojista familio, kaj per sia patro li ekŝatis la fervojan laboron. Li faris plurajn fakekzamenojn ĉe MÁV, kaj li ricevis diversajn oficojn ĝis sia emeritiĝo. Plurajn diversajn honorigojn li ricevis por la eminenta faka laboro. En 1924 li komencis studi la Internacian Lingvon Esperanto. Post la milito li aliĝis al Hungara Esperanto Konsilantaro. En 1959 li estis la kunfondinto de la Fervojista Fakgrupo Esperantista en la Budapeŝta Fervojdirekcio, kaj estis gvidanto de tiu. Li gvidis multajn lingvokursojn, organizis turismajn esperantajn grupojn al eksterlandoj (Bulgario, Pollando, Ĉeĥoslovakio, eĉ Uzbekistano). En 1968 la

jarkunsido de nia organizo elektis lin kiel dua komitatano de la landa asocio de IFEF. Li verkis multajn artikolojn, eĉ aktive kunredaktis la kulturan-literaturan revuon de HEA „Hungara Vivo”. Li estis LKK-ano de la 14-a IFEF-kongreso. Li entuziasme kaj efike varbis novajn membrojn, ĉefe gejunulojn, por la fervojista Esperanto-movado.

Lajos Dér (1910-1974)



Li estis teknika ĉefkonsilanto de MÁV, kiu naskiĝis en Transilvanio. Liajn studojn li finis en la maŝinĝeneria fakultato de la Budapeŝta Universitato en 1933. Kiel juna inĝeniero li estis dungito de MÁV en la lokomotiv-vartejo, poste en la vagonriparejo en Debrecen. En 1942 li ricevis postenon en Kolozsvár kaj poste en 1945 en la ĉefriparejo Budapeŝto-Istvántelek. Lia efektiva laborloko estis en la Ĝeneraldirekcio de MÁV en Budapeŝto. Krom lia multflanka teknika scio li sukcese faris el multaj fremdaj lingvoj supergradan lingvoekzamenon, kiel angla, franca, germana, rusa, rumana, sveda kaj Esperanto. Li verkis multajn teknikajn kaj belliteraturajn artikolojn en Esperanto. Li estis prezidanto de la Centra Fervojista Esperanto-

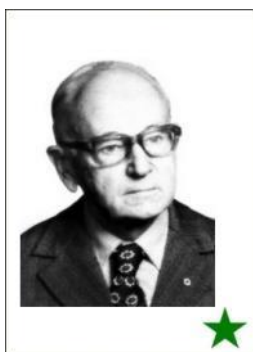
Fakgrupo, kaj en ties kadro unu el la fondintoj kaj konstanta organizanto de la Fervojista E-Klubo. Li partoprenis la laboron de la hungara Fakvortara Komitato de IFEF, eĉ la tradukon la vortoj kaj esprimoj de seslingva fakvortaro de UIC. Li ricevis plurajn altajn distingojn kaj ŝtataj kaj en Esperanto.

Lajos Kapitány (1911-1995)



Li laboris en la Vagonfabriko de MÁV en urbeto Dunakeszi. Li estis lignajindustria faklaboristo de 1945 ĝis sia emeritiĝo en 1971. Li esperantiĝis en 1932. Post la fino de la dua mondmilito li aktive agadis en la Esperanto-movado. Ekde 1947 li partoprenis plurajn Universalajn kaj IFEF-kongresojn. Li estis la vic-prezidanto de la LKK de la bonsukcesa 14-a IFEF-kongreso en Hungario. Li estis dum du jaroj ĉefsekretario de HEA. Li organizis la E-lingvan eldonon de la romano de Imre Madách: „La tragedio de l' homo”. Li partoprenis en la agado de la Terminara Komisiono de IFEF. Li estis kunfondito de la Fakgrupo Vagonriparejo Dunakeszi. Li esperantigis 187-paĝan turisman informilon por la 51-a UK. Li verkis nenombrelajn fakajn artikolojn por aperigi en diversajn E-periodaĵoj. En 1982 kun D-ro Imre Ferenczy li organizis la fondiĝon de la Asocio de Hungaraj Radioamatoroj. Li estis unu el la plej malnovaj fervojistaj esperantistoj en Hungario. Li estis unu el la plej malnovaj fervojistaj esperantistoj en Hungario.

László Zseni (1913-2004)



Li devenis el kamparana familio. Li finis industriajn faklernejojn kaj superan komercan lernejon, kaj li faris abituriantan ekzamenon. Ekde 1940 li laboris ĉe MÁV. Li faris plurajn diversajn fakekzamenojn, poste li laboris en diversaj postenoj de fervojaj deĵorejoj. Li emeritiĝis en 1961, aliĝis al la Fervojista Esperanto-Fakgrupo en la Budapeŝta Fervojdirekcio. Li estis entuziasma esperantisto, kiu – kiel estrarano de nia asocio – precize kaj akurate plenumis siajn taskojn, kaj ĉefe en la administraciaj terenoj laboris perfekte. Li tute reformis la mastrumadon de nia asocio, kaj determinis la precizan financon registradon ne nur en la Centra Asocio, sed ĉe tutaj fervojistaj fakgrupoj en Hungario. Li kontinue kontrolis tiun aktivecon, kaj helpis solvi la problemojn. Li estis LKK-ano en la 34-a IFEF-kongreso en Balatonfüred. Li kontinue laboris ĝis la morto.

Sándor Kádár (1918-1999)



Li estis la ĉiutaga helpanto de nia asocio. En sia juna aĝo li komencis labori ĉe MÁV. Lia laborloko estis en la intendantejo de la Ĝeneraldirekcio de MÁV. Li faris ĉiam tre entuziasme, sindone kaj precize siajn fakajn, socian kaj familian devojn. Post la alproprigo de la lingvoscio pri Esperanto, li ne restis simpla membro de la movado, sed seninterrompe aktive li kunlaboris kun la estroj de la ĉiama enlanda fervojista movado. Li estis preciza administranto de nia asocio, kaj nia movado bezonis laboron, sed ĉiam modeste, silente, kvazaŭ ne rimarkeble en la fono li penadis kiel diligenta „infanterio” de nia movado. Estis malfacile anstataŭigi lin post lia morto.

LA „CONNECTING EUROPE EXPRESS”

Post 20 mil kilometroj la 7-an de oktobro 2021 alvenis al Parizo la „Connecting Europe Express”, kiun oni ekfunkciigis en la kadro de la programo de la „Eŭropa Jaro de Fervojo”. La Eŭropon kunligita eksprestrajno startis el portugala ĉefurbo Lisbono la 2-an de septembro 2021. Ĝi servis la popularecon kaj propagandon de la medioamika kaj daŭripova fervojo, kaj donis komunan platformon por pridiskuti la eblecojn, farigi la plej allogajn fervojojn kaj por la pasaĝeroj kaj por la entreprenoj. La eksprestrajno tuŝis dum la 36 tagaj vojaĝo 26 landojn, kie ĝi haltis en pli ol 120 urboj, i.a. en Budapeŝto la 19-an de septembro, kaj poste en urbo Miskolc.

Ankoraŭ antaŭ la starto de la eksprestrajno el Lisbono, Adina Vlean la responsulo de la fervoja trafiko ĉe Eŭropa Unio, deklaris i.a. al la ĵurnalistoj: „*La fervoja trafiko estas unu el la difina elemento de nia riĉa komuna historio. En la fervojo kaŝiĝas ankaŭ la estonto de Eŭropo, ja la fervojo helpas efektiviĝi la solvon por la mildigo de la klimatsanĝo, eĉ ĝi helpas moderigi la ekonomiajn problemojn de la pandemio. En la sekvaj semajnoj la Connecting Europe Express funkcios kiel moviĝanta konferencacentro, laboratorio kaj publika diskutformo. Tie la partoprenantoj povos pritrakti la efikojn de la fervoja trafiko*”.

La alia parolanto Andreas Mattha prezidanto de CER kaj prezidanto-ĝeneraldirektoro de ÖBB akcentis la gravecon de la komuna projekto, kaj rimarkis: „*La Connecting Europe Express estas grava pruvo al la sukceso de la programo de la „Eŭropa Jaro de Fervojo”, sed samtempe determinas la komunajn defiojn. La membroj de CER estas devigitecoj por la sukceso de la verda interkonsento. La forta eŭropa fervojo estas ekzistgraveco al la atingo la celoj de la klimapolitiko de EU. Nuntempe tro multaj teknikaj obstakloj malhelpas la fervojan trafikon tra la landlimoj. Ni devas helpi la transporton de la vartrafiko el la publikvojo al la fervojo, al tio ni devas certigi konvenajn kondiĉojn. Mia konvinkiĝo estas, ke la Connecting Europe Express alvokos la atenton al tiuj eblecoj*”.

La pariza fina evento estis konvena okazo por resumi la konkludojn kiujn oni akiris dum la tuta vojo. En la fina evento taksis la spertojn la responsulo de la Eŭropa Unio, kaj la prezidanto de CER.

Al la vojo de la eksprestrajno la fervojajn veturilojn certigis la diversaj eŭropaj fervojaj kompanioj, al kio ankaŭ MÁV aliĝis. En la trajno MÁV-START donis lokon al ekspozicio por prezenti la travivaĵojn de la trajnvojaĝo, la rezultojn de la fervojaj evoluigoj kaj la gravajn infrastrukturajn projektojn, kiujn apogas la EU.

Tiu eksprestrajno estiĝis per komunaj fortostreĉoj de la eŭropaj fervojkompanioj kaj la uniaj institucioj. Pro la fervojaj ŝpurdiferencoj tiu eksprestrajno efektive konsistis el tri trajnoj – unu ibera, unu standarda kaj unu balta trajnoj – kiuj renkontiĝis unu kun la aliaj sur la vojlinio. La projekto pruvis la mankhavecon de la rektaj trairebloj de la diversaj fervojoj, sed ĝi tamen atestis la kunlaboron de la unuopaj fervojoj kaj la funkciigoj de la fervojlinioj.

La eksprestrajno konsistis el konferencvagono (SNCF, Francio), du normalaj pasaĝervagonoj (DB, Germanio, SBB, Svisio), unu restoracivagono (FS, Italio), unu dormvagono (ÖBB, Aŭstrio) kaj unu vagono por ekspozicio (MÁV, Hungario). La iberan trajnon certigis la hispana RENFE Fervojkompanio, la baltan trajnon la litova LTG funkciigis.

Rememoro pri 150 jara fervojlinio

Legantoj de nia revuo en numero 2019/4 de HFM povis legi sciigon pri modernigado kaj elektrizado de la fervojlinio *Szerencs – Sátorajújhely*. Nun alvenis grava datreveno de ĉi tiu fervojlinio. Okaze de ĉi tiu evento mi sendis la sekvan mesaĝon al miaj iamaj kunlernintoj, al Amika Rondo de Lernantoj en *Sátorajújhely*, kaj pere de ili al loĝantoj de mia naskiĝurbo.

Karaj amikoj!

Mi turnas vian atenton al datreveno ludanta gravan rolon en la vivo de nia amata urbo. Antaŭ 150 jaroj alvenis la fervojo en sidejon de la historia departemento *Zemplén*. Sur la fervojlinio *Szerencs – Sátorajújhely* komenciĝis la trafiko la 24-an de oktobro 1871. La graveco de la fervojlinio baldaŭ altvaloriĝis. En tempo de la Balkana krizo pro akriĝo de la aŭstra – rusa konflikto estis eĉ ŝanco de milito. Ĉi tiu situacio motivis, ke al direkto Galicio tiel al direkto de la Rusa Imperio oni kapablu fari la plej grandan militan transporton dum la plej mallonga tempo. Tiutempe por ĉi tiu tasko la fervojo estis la plej konvena. Ĉe la orienta landlimo de la Aŭstra-Hungara Monarkio la plej grava milita establaĵo estis forikaĵo de *Przemysl*, kiu sekve tiun de *Antwerpen* kaj *Vedun* estis la tria en Eŭropo. La senpera fervoja kunligo inter Budapeŝto kaj *Przemysl* realiĝis en 1872, kaj parto de ĉi tiu strategia-graveca kunligo estis ankaŭ nia fervojlinio entrafigita antaŭ 150 jaroj. (Fig. 1) Ilustri la mezuron de la transportaj taskoj estas menciinde, je komenco de la unua mondmilito en la fortikaĵo troviĝis 128 000 personoj da garnizono, 14 500 ĉevaloj, kaj 1 022 kanonoj. La provizo de vivantaj tie, certigo de la milita ekipaĵo, la daŭra rekompлетigo okazis sur ĉi tiu fervojlinio. Memkompreneble, dum tempo de la militaj preparoj ĝis 1890 oni evoluigis la fervojlinion dutraka. En la fortikaĵo multnombre militservis hungaroj, kaj dum la sieĝoj de la fortikaĵo multaj el ili perdis sian vivon. (Vd. poemon de *Gyóni Géza*: *Csak egy éjszakára küldjétek el őket* - Nur por unu nokto sendu ilin tien ...)

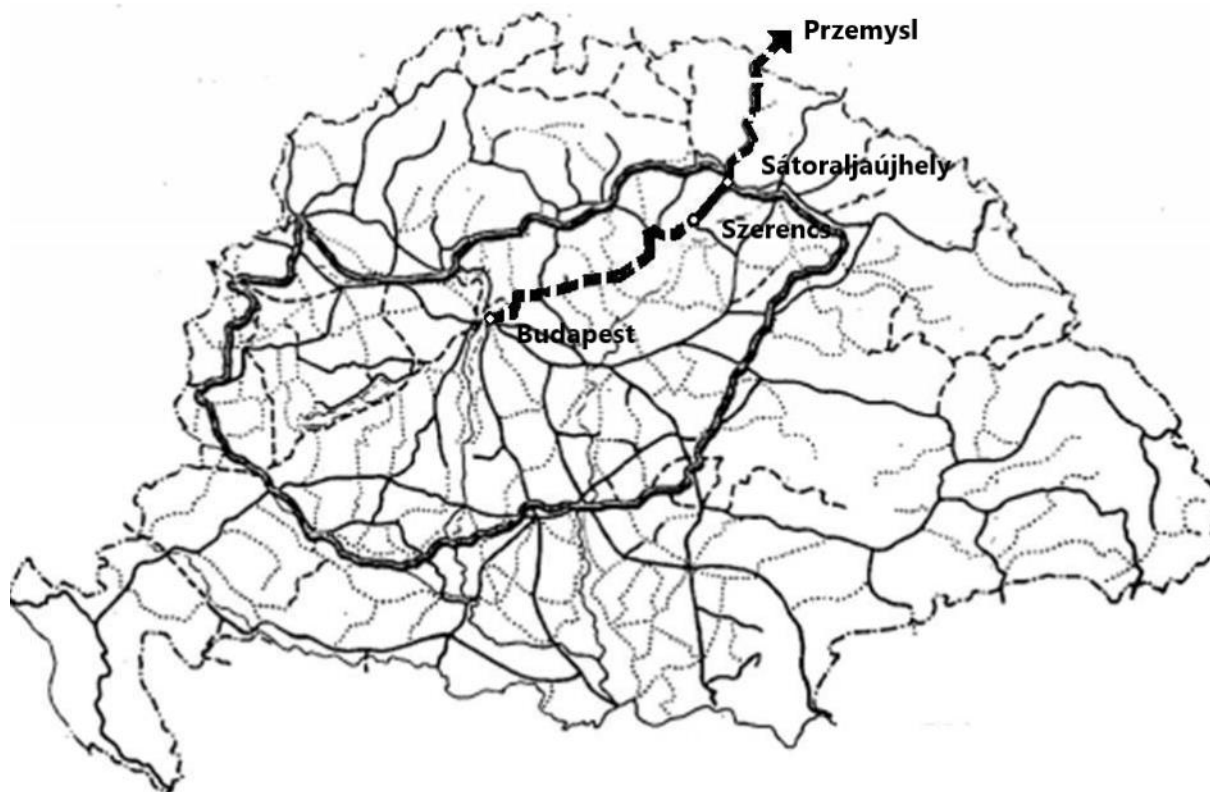


Fig. 1

La fervoja kunligo inter Budapeŝto kaj Przemysl

El nia urbo oni konstruis la fervojon laŭ du direktoj al *Kassa* (nun *Kosice* en Slovakio) kaj al *Csap* (nun *Čop* en Ukrainio), pro tio ĉi tie formiĝis fervoja nodo, kie funkciis fakaj organoj de diversaj fervojaj servoj. En la stacidomo la laboruloj de la ekspuatado kaj trafikservo; en la lokomotivejo tiuj de la trakcia servo; en la du traktbontenadaj estrecoj la traktlaboristoj; en la deponejo laboristoj de la materialprovizado trovis laboron. Ili certigis la vivkondiĉojn por multaj familioj. En *Sátoraljaújhely-Gyártelep* (nun *Slovenské Nove Mesto* en Slovakio) funkciis vagonriparejo.

Bedaŭrinde ankaŭ malfeliĉo de nia urbo ligiĝas al la fervojo. Dum la marĉadadoj antaŭantaj la packontrakton en *Trianon*¹, la reprezentantoj de la formiĝanta Ĉeĥoslovakio pretendis por si la fervojlinion inter *Kassa* kaj *Csap*. En la packontrakto en *Trianon* oni determinis la lokon de la landlimo tiel, ke ĝi tranĉis je du partoj ne nur la historian departementon *Zemplén*, sed ankaŭ urbon *Sátoraljaújhely*. Oni donis al la novnaskita Ĉeĥoslovakio la fervojlinion inter *Kassa* kaj *Csap* kaj tio fiksas ankaŭ la lokon de la landlimo.

El urbo, havanta bonajn eblecojn, iĝis mutilita landlima urbo. Okaze de reorganizado de la administracio en 1950, la restitan departementon *Zemplén* oni asimilis en la tiam estigitan departementon *Borsod-Abaúj-Zemplén*. Nia urbo perdis sian departementan sidejan rangon, ĝi iĝis distrikta sidejo.

Pro la malkreskaj eblecoj sekvis la periodo de silenta vivo. Pli multe da aferoj oni forportis de ni ol kiom ni ricevis. Eĉ ni ne estis partoprenantoj de la fervojevoluigoj. Oni ĉesigis unu trakon de la dutraka fervojlinio. Ekde 3-a de januaro 1980 la fervojlinio funkcias kiel unutraka. (Ĉi tiu jaro ne estis feliĉa por ni, ĉar sur la etŝpura fervojlinio *Füzérkomlós – Kenézlő – Tisza part* la lasta trajno trafikis la 29-an de novembro 1980, ankaŭ ĉi tiu fervojlinio estis ĉesigita. Vd. *Dr. Lenar György: Az eltékozolt kisvasút – La disipita fervojeto*)

Sekve tiom da plagoj kaj longdaŭran stagnadon fine nia sorto pliboniĝis. Rezulte de persista fortostreĉo kaj longa lobiado alvenis la tempo de la rekonstruado kaj elektrizado de la restita unu trako. (Inter la kontraŭantoj kaj blokuloj de la rekonstruado de nia fervojlinio ne malofte estis ankaŭ altranguloj. Por elektrizado de la preskaŭ 40 km-jn longa fervojlinio ni devis atendi 50 jarojn sed fine, feliĉe, tio sukcesis).

La inaŭgura festo de la rekonstruita, elektrizita linietapo okazis la 13-an de julio 2019, okaze de la Fervojista Tago en stacio *Sátoraljaújhely*. Nun ni havas fervojlinion, funkciantan per elektra trakcio, kaj kun trajnoj konsistantaj el modernaj vagonoj. Ni uzu kaj aprezu ĝin. Mi deziras ke, la rekonstruita fervojlinio dum longa tempo senmanke plenumu sian taskon, kaj priservu la trafikajn bezonojn de vivantaj en la regiono. Mi esperas, ni ne devos longe atendi ĝis tiam, kiam por kelkaj trajnoj ne nia urbo estos la finstacio ĉar ili trairos la landlimon.

Karaj amikoj!

Estis fervojlinioj, kie okaze de la 150 jara datreveno trafikis nostalgia trajno, kiu haltis en la stacioj, tie en kadro de loka festo la loĝantoj venis saluti ĝin. Mi ne scias pri tio, ke ĉi-okaze estus tiuspeca plano. Eble povas rememori pri ĉi tiu datreveno pli kompetenta persono ol mi. Mi fidus ke okazos tiel. Se tamen ne, kontentiĝu per mi.

Fina rimarko: parte de la fervojsocieto la festado de ĉi tiu grava evento bedaŭrinde ne okazis.

Dr. Halász József

¹ La kastelo *Grand Trianon*, troviĝas proksime al Parizo, en la granda parko de la Palaco *Versailles*. La reprezentantoj de la venkintaj potencoj kaj Hungario en ĝi subskribis la packontrakton, kiu fermis la unuan mondmiliton por nia lando.

Ĝoja Zamenhof-festo en Nyíregyháza

La Esperanto Asocio „Verda Stelo” la tradician Zamenhof-feston aranĝis la 11-an de decembro en Nyíregyháza. La aranĝaĵon partoprenis pli ol 20 personoj.

La memorfesto komenciĝis per kantado de la Esperanto-himno.

Prezidanto de la Asocio *Zuberecz Miklós* mallonge rememoris pri vivo kaj agado de Zamenhof. Poste li informis la ĉeestantojn pri la vivo de Esperanto Asocio „Verda Stelo”, retrorigardante ĝis la komencoj. Li rakontis, pro la pandemio ili ĉesigis povizore la kunvenojn dum la lastaj ses monatoj. Grava evento estis de ilia agado eldono de nova libro de *Nemere István*.

La rolantoj de la sekva programparto alvenis el la proksima vilaĝo *Levelek*. Temas pri amatorteatra grupo de emerituloj, kies nomo estas „Aŭtuna folio el *Levelek*²”. La gvidanto de tiu grupo estas *Ákli Mártonné* (Marinjo), kiu estas emerita instruistino, kaj membro de la Esperanto Asocio „Verda Stelo”, loĝanta en la menciita vilaĝo. Ŝi prezentis la grupon kaj parolis pri la rezultoj atingitaj per siaj ĝisnunaj rolludoj. La agadon de la grupo subtenas la loka vilaĝa registaro. Ili ofte rolas en aranĝaĵoj, familiaj tagoj, Pro siaj programoj en diversaj lokoj de nia lando ili ricevis multajn diplomojn, medalonojn. Nun la grupo havas 15 aktivajn membrojn. Kelkaj personoj pro la pandemio ne partoprenas la komunan agadon, kaj bedaŭrinde kelkaj el iliaj membroj mortis. La slogano de la grupo estas: gajeco, bonhumoro eĉ en la virusoportanta tempo.



La partoprenantoj de la Zamenhof memorfesto en Nyíregyháza (Foto: Bolyán Sándor)

Unue ili kantis la kanton titolitan „Vivu Esperanto”. Poste parodie ili prezentis la ĉiutagajn problemojn en la vivo de emerituloj. La ĉeestantoj per granda aplaŭdo dankis la gajan programon.

Bolyán Sándor, vicprezidanto de Esperanto Asocio „Verda Stelo”, revokis en la memoron plej gravajn eventojn de sia esperantista vivo.

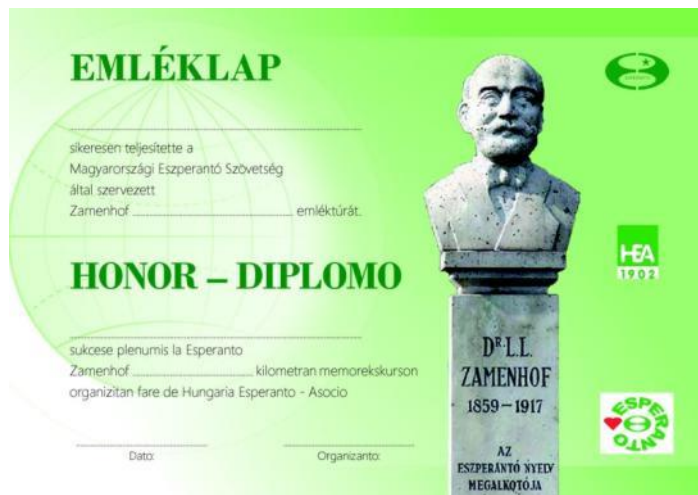
Fine *Csaba Mihály Ferró* informis la ĉeestantojn pri eldona agado de ilia Asocio. En 2019 ili aperigis la libron de *Nemere István* titolitan „Jesa”. Poste li prezentis la novan, nun eldonitan verkon de *Nemere István*, kies titolo estas „Kiu serĉas, trovas”. La libro estas dulingva. (Sama teksto troviĝas sur la maldekstra folio hungare, sur la dekstra folio. Esperante). La libron eldonis la Esperanto Asocio „Verda Stelo”, en 300 ekzempleroj. gaja aranĝaĵo daŭris per libera diskutado.

Dr. Halász József

² Levelek hungare signifas folioj.

MEMOREKSKURSOJ

La Hungaria Esperanto-Asocio komencis organizi memorekskursojn en septembro 2017, kiu estas parto de la Esperanto-ekskursmovado, kaj estas unika en la mondo. Ĝia mesaĝo estas antaŭenigi sanan vivstilon per regula ekzercado en la naturo, kombinita kun spektakloturniro kun la prezento de Esperanto-monumentoj kaj turismaj vidindaĵoj. Ĉi



tiuj programoj pruvigis utilaj por proksimigi homojn eĉ pli kiel la spirita trezorejo de la 120-jara Hungaria Esperanto-Asocio. Ĝiaj ĉefaj celoj estas propagandi Esperanton, fari varbadon kaj krei novan fonton de enspezo por la hungara Esperantomovado.

Prezento kaj reklamado de Esperanto inter familioj kaj gejunuloj. Ĉiuj partoprenantoj estis informitaj pri Zamenhof kaj Esperanto en la itinerpriskribo. Ni sukcese kolektis simpatiantojn kaj subtenantojn el la

emerituloj kaj mezaĝaj grupoj. La fonto de enspezo estis provizita per la enirkotizoj. Ni sukcesis akiri kelkajn interesiĝantojn por lerni Esperanton en la kadro de niaj lingvokursoj. Mi dankas al la multaj partoprenantoj pro ilia kontribuo la sukceson de la ekskurso. La Budapeŝtaj Ekskursoj estis parto de la Budapeŝta Pokalo kaj la TTT Pokalmovado. Nia Asocio aliĝis al multaj aliaj pokalmovadoj, kie estis ĉiam bona etoso. La organiza laboro komenciĝas la ideokolektado, organizado de la stabo, la antaŭorganizado al kio apartenas la vojplanado kaj ties irado, indiki de la kontrolpunktoj, mapopretigo, akiri de permeso de la aŭtoritatoj, reklamo kaj anonco, pretigo de la buĝeto, monkolektado, teamkonstruado, disdivido de la taskoj, administraj farenadaĵoj, presaĵoj, rezervo de la presĉambro, refreŝigaj trinkaĵoj ktp.

Ekde 2017 ĝis la fino de 2021 HEA organizis 20 memorekskursojn kovrantajn ĉiujn sezonojn, tuŝante plurajn regionojn kaj montojn (Montoj Buda, Pilis, Gerecse, Börzsöny kaj Vértes). Tie la partoprenantoj vizitis memorlokojn kaj ZEO-jn, kiuj estis ekzemple la statuo de Zamenhof kaj la memorŝtono en Tabán, Esperanto-fonto en Piliscsév, Esperanto-memorŝtono kaj Esperanto-Placo en urbo Tata, la Esperanto-Monto kaj Zamenhof-belvidejo en la montaro Börzsöny, Esperanto memortabulo en Visegrád-Nagymaros ktp. Eblis partopreni en diversaj distancoj: 5 / 21 / 33 / 42 kaj 120 kilometroj. Okazis individuaj kaj popularaj memorekskursoj, kiel la Nikolao-ekskursoj por geinfanoj, kaj la grandan defion montrita 120 km-oj. La distancon plenumitaj partoprenantoj ricevis memorkarton kaj hungare kaj esperante, eĉ refreŝigajn trinkaĵojn ĉe la fino.

En la memorekskursoj entute partoprenis ĉirkaŭ dumil homoj, kaj multaj el ili estis regulaj revenintoj. Dum ĉiu ekskurso – depende de la distancoj - oni devis kunordigi 10 – 20 helpantojn, kaj estis du helpantaj membraj organizoj: Danubkurbiĝa Esperanto-Grupo en Vác, kaj la Esperanto-Asocio de Tata kaj ĝia ĉirkaŭaĵo.

János Nagy
Vicprezidanto de HEA

LA FERVOJLINIO GYŐR – SZOMBATHELY ESTAS 150 JARA

Ni hungaroj ege ŝatas festi kaj kapti la okazon pri la diversaj eventoj por la festo. Ni festas la naskiĝtagon, nomtagon, la diversajn ŝtatajn kaj religiajn festotagojn, la datrevenojn kaj ĉion, kion estas indaj por mencio, aŭ tiujn eventojn, kiujn ni elektas por festi kaj soleni.



Stacidomo de Celldömölk

Ĉi tia okazo estis la 150 jara fervojlinio inter urboj Győr kaj Szombathely. Tiun elstaran datrevenon oni solenis feston en du lokoj de la fervojlinio. La 1-an de oktobro 2021 la haltejo Gyömöre-Tét estis la unua loko de la okazaĵo, kie la aŭtonomio de la vilaĝo Gyömöre, la loĝantaro de la vilaĝo kune festis kun la fervojistoj. MÁV ekfunkciigis ekstran „nostalgia“- trajnon, sur kiu kune vojaĝis la urbestroj de ĉi tiu regiono, kelkaj ŝtataj kaj fervojaj

estroj. La rememoro komencis la urbestro Gyömöre, kaj tion sekvis la anstataŭanto de la ĉefdirektoro de MÁV, eĉ la deputito de la hungara parlamento. En ĉiuj salutaj paroladoj ili akcentis la gravan rolon de la fervojo en la landa ekonomio, en la vivo de la loĝantaro, la vilaĝoj kaj urboj. Sur la muro de la haltejo oni metis memortabulon, kiu fiere anoncas la 150 jarojn de la historio de ĉi tiu fervojlinio. La solenaĵo finiĝis kun muzika programo.

La alia solena rememoro okazis la 2-an de oktobro 2021 en la stacidomo de urbo Celldömölk. La festa programo komenciĝis kun la surmeto de memortabulo. La prezidanto de la Departementa Ĝenerala Kunsido en sia parolado menciis la historion de la fervojlinio, kaj poste la partoprenantoj florkronis la statuon de Gábor Baross. La solenaĵo daŭrigis en la Kulturdomo, kie diris festan saluton la urbestro de Celldömölk, la respondeca ŝtatestretario de la trafikpolitiko en Hungario, la anstataŭanto de la ĝeneraldirektoro de MÁV, la deputito de la hungara parlamento kaj fine la pensiula lokomotiveja estro. Ili parolis pri la historio de la fervojlinio, pri la grava temo kun titolo: „Pasinteco kaj estonteco en la trafiko de Hungario“, pri la alia grava temo kun la titolo: „175-jara la hungara fervojo, kaj ties evoluigo“. La partoprenantoj kun granda atento aŭskultis tiujn interesajn prezentadojn, ja tiuj temoj grave tuŝis ĉiujn homojn, ĉar la trafiko, ĉefe la fervoja trafiko estas unu el la plej gravaj aktivecoj en la lando. En la aŭlo de la Kulturdomo la fervojistoj organizis ekspozicion, en kies kadro la partoprenantoj povis vidi multajn fervojajn memoraĵojn, eĉ ili rajtis elprovi BGOK simulilon, kaj ludi kun terentablo. Fine la solenaĵo finiĝis kun la koncerto de la Fervoja Blovorkestro de Pécs.

István Gulyás

KOMENCIĜIS LA RENOVIGO DE LA BUDAPEŝTO – KELEBIA FERVOJLINIO

En la 3/2020 numero de la fakrevuo Hungara Fervojista Mondo (HFM) jam verkis iomete detalan artikolon István Sutka pri la evoluigo de la Budapeŝto – Kelebia – Beogrado fervojlinio. Li skribis pri la antaŭaĵoj de renovigo de tiu fervojlinio, pri la neceso, la cirkonstancoj kaj kondiĉoj de la efektivigo de tiu investado. Li menciis, ke jam en 2014 ĉefministroj de Hungario, Serbio, Ĉinio kaj Macedonio subskribis interkonsenton pri la modernigo kaj la kapacitostrategio de la plena linio de Grekio ĝis Budapeŝto. Laŭ la interkonsento la ĉinoj certigas 85%-jn de la financa kosto. Per la renovigo de la fervojlinio Hungario ofertas la plej rapidaj transportaj vojlinioj tra la greka haveno Pireus inter la Ekstremoriento kaj Okcidenta Eŭropo. La rekonstruaj laboroj jam en 2020 komenciĝis en la serba teritorio. István Sutka finis la artikolon kun ĉi tiu frazo: „Ni havas esperon, ke baldaŭ komenciĝos la rekonstruo ankaŭ ĉe ni en Hungario”. Do tiu espero jam estiĝis, ĉar en novembro 2021 kun la demeto de la solena bazŝtono komenciĝis kun la preparo de la laborkampoj, la transporto de la bezonataj materialoj (rompŝtonaj balastoj, betonŝpaloj, reloj kaj aliaj fakmaterialoj).

La longo de la fervojlinio estas 150 km-j, kie konstruos la dutraka linio. Entute 339 trakkilometroj longaj fervojevoluigo okazos, al kio la financajn subtenojn certigas la Ministerio kun atento de la kompetenta kontrakto. Post la dutrakigo de la linio certigos kaj al la vojaĝantoj kaj al la vartrafiko konkurkapablan liveradon.

La permesita rapido estos 160 km/h. Konstruiĝos 188 mil kvadratmetroj kontraŭbrujaj muroj, la nivelo de la peronoj estos 55 cm-oj alto super la relsupronivelo. Tio certigos por ĉiuj vojaĝantoj la senobstaklajn en- kaj eltrajniĝojn. Sur la linio konstruos kvin novaj stacidomoj en Délegyháza, Kiskunlacháza, Dömös, Fülöpszállás, Kiskőrös. La ekzistantajn stacidomojn de la sekvaj stacioj oni renovigos: Soroksár, Dunaharaszti, Taksony, Dunavarsány, Kunszentmiklós-Tass, Szabadszállás, Kiskunhalas kaj Kelebia. Krom tio konstruiĝos 410 novaj P+R parkejoj, kaj 440 novaj B+R. Novaj subvojoj transirejoj kaj al tio novaj liftoj efektiviĝos en la stacioj Soroksár, Dunaharaszti, Taksony, Délegyháza, Kiskunlacháza, Kunszentmiklós-Tass, Fülöpszállás, Csengőd, Kiskőrös, Soltvadkert, Kiskunhalas kaj Kelebia. Elkonstruiĝos la unueca eŭropa trakinfluhava sistemo ETCS 2 (European Train Control System), kaj novaj, modernaj sekurigaj instalaĵoj, kiuj garantias la pli grandan sekurecon. Oni evoluigos porklientan servon, kaj loksidiĝos novajn viv- kaj posedaĵdefendajn aranĝaĵojn kun kajokameroj.

Por la vartransporto ebligos la novan linion la 225 kN radaksŝarĝon, kaj en la stacioj la vartrajnaj alventrakoj estos taŭgaj por trafiki 740 metrojn longaj trajnoj. Dum la efektivigo de la investado la trajnoj trafikos laŭ la anoncitaj horaroj. La tutan renovigon realigos internacia konzorcio, en kiu rolas ĉinoj, kiuj havas kompleksajn teoriajn fakkonojn, grandegajn praktikajn spertojn kaj la plej modernajn fervojajn teknologiojn. Tiujn konstataĵojn pruvas la elkonstruado de la pr. 40 mil km-oj ĉinaj grandrapidaj retoj, kiu estas pli ol 70%-oj de la plena fervoja mondreto.

Laŭ la plano la investado pretiĝos en la jaro 2025.

István Gulyás

NATURPARKOJ EN HUNGARIO

En la 2/2017 numero de nia faka revuo HFM mi detale verkis pri naŭ naturparkoj en Hungario. La plej gravajn konojn pri la naturparkoj diris al mi la tiama prezidanto de la „Hungara Naturpark-Asocio” – S-ro Béla Báthly – vicurbestro de urbo Kőszeg. Mi faris kun li gazetraporton, kaj li – kiu jam estas la urbestro Kőszeg – detale respondis al mi. Mi legis en la „Fejsbuko” lian gratulleteron al la nuntempe formiĝantaj novaj naturparkoj. En Hungario ekde 2004 reglamentas la funkciadon de la naturparkoj laŭ la 1996-jara LIII leĝo pri la defendo de la naturo. La grava rimedo de defendo estas la kunlaboro kun la tutaj naturparkoj, la funkciigo de la partneraj rilatoj al ĉiuj.

La establoj de la naturparkoj estas lokaj iniciatoj. La celoj de la fondaĵo de la hungaraj naturparkoj estas la protektado, konzervado, regionevoluo, turismo kaj la prezentado de



La kelovico de Hajós

tiuj regionoj. La kondiĉoj de la establo de naturparko estas, ke ĝi kreas kun apartenajn regionajn unuecojn, ĝi etendiĝas plene ŝtata-administrada teritorio de almenaŭ tri kolonioj, la teritorio de la naturparko havu naturbelajojn kaj protektantaj naturajn parkojn, kaj la etendiĝo de la naturparko estu pli ol 10 mil hektaroj. Inter la fakaj kondiĉoj rolas establo de laborgrupo, kiu es-

tas taŭga por akordiĝi la taskojn, la partopre-

nantoj devas pretigi kunlaboran interkonsenton kaj evoluigan proponon eĉ laborplanon. La laborgrupo de la naturparko ĉiujare devas pretigi fakan raporton por la Agrarministerio. La naturparka reto ĝis nun havas 17 membrojn. En pluraj naciaj teritorioj jam komenciĝis la prepariĝo de naturparkoj, kiel ekz. la „Budakörnyéki Naturparko” en la departemanto Pest. La pandemio iomete malrapidigis tiun procezon, sed la hungaraj kolonioj – rigardante la avantaĝojn de la naturparkoj – fervorigas establi novajn naturparkojn. La naturparkoj etendiĝas 9,7%-oj de la teritorio de Hungario, kiu signifas 871290 hektarojn, kaj 10,3%-oj de la landaj kolonioj, kiu signifas 305 koloniojn. El 19 departementoj jam 15 rilatas parte aŭ plene en iuj naturparkoj.

Mi prezentas tiujn naturparkojn laŭ la vico de la fondiĝo. En tiu prezentado mi denombros la centron de la naturparkoj, la jaron de la fondaĵo, la grandecon de la teritorio, la nombron de la kolonioj kiuj apartenas al la naturparko, la lokiĝon de la naturparko en la landparto. Jen la prezentado de la hungaraj naturparkoj:

1./ Vértesi Naturparko. Fondiĝo: 2005, centro: Csákvár, grandeco: 35,8 mil hektaroj, nombro de la kolonioj: 17, lokiĝo: Departemento Fejér.

- 2./ Irottkő Naturparko.** Fondiĝo: 2006, centro: Kőszeg, grandeco: 23,5 mil hektaroj, nombro de la kolonioj: 16, lokiĝo: Departemento Vas.
- 3./ Pannontáj-Sokoro Naturparko.** Fondiĝo: 2006, centro: Pannonhalma, grandeco: 62,7 mil hektaroj, nombro de la kolonioj: 29, lokiĝo: Departemento Győr – Moson – Sopron.
- 4./ Cserhát Naturparko.** Fondiĝo: 2009, centro: Hollókő, grandeco: 38,3 mil hektaroj, nombro de la kolonioj: 22, lokiĝo: Departemento Nógrád.
- 5./ Szatmár-Beregi Naturparko.** Fondiĝo: 2010, centro: Kistar, grandeco: 103,8 mil hektaroj, nombro de la kolonioj: 67, lokiĝo: Departemento Szabolcs – Szatmár – Bereg.
- 6./ Hét Patak Gyöngye Naturparko.** Fondiĝo: 2011, centro: Alsómocsolád, grandeco: 10,2 mil hektaroj, nombro de la kolonioj: 8, lokiĝo: Departemento Baranya.
- 7./ Gerecse Naturparko.** Fondiĝo: 2013, centro: Tata, grandeco: 76,6 mil hektaroj, nombro de la kolonioj: 29, lokiĝo: Departemento Komárom – Esztergom.
- 8./ Koppányvölgy Naturparko.** Fondiĝo: 2014, centro: Törökkoppány, grandeco: 16,4 hektaroj, nombro de la kolonioj: 10, lokiĝo: Departementoj Somogy kaj Tolna.
- 9./ Körösök Völgye Naturparko.** Fondiĝo: 2015, centro: Békéscsaba, grandeco: 207,2 mil hektaroj, nombro de la kolonioj: 14, lokiĝo: Departementoj Békés.
- 10./ Szigetköz Naturparko.** Fondiĝo: 2018, centro: Lipót, grandeco: 50,7 mil hektaroj, nombro de la kolonioj: 26, lokiĝo: Győr – Moson – Sopron.
- 11./ Felső-Bácska-Homokhát Naturparko.** Fondiĝo: 2018, centro: Bácsalmás, grandeco: 68,3 mil hektaroj, nombro de la kolonioj: 12, lokiĝo: Departemento Bács – Kiskun.
- 12./ Kapos-Hegyháti Naturparko.** Fondiĝo: 2018, centro: Dombóvár, grandeco: 34,4 mil hektaroj, nombro de la kolonioj: 13, lokiĝo: Departemento Tolna.
- 13./ Zselici Ezüsthárs Naturparko.** Fondiĝo: 2019, centro: Kaposmérő, grandeco: 27,3 mil hektaroj, nombro de la kolonioj: 15, lokiĝo: Departemento Somogy.
- 14./ Tápió Naturparko.** Fondiĝo: 2019, centro: Tápiószentmárton, grandeco: 73,0 mil hektaroj, nombro de la kolonioj: 18, lokiĝo: Departementoj Pest kaj Jász – Nagykun – Szolnok.
- 15./ Pilisi Sziklák Naturparko.** Fondiĝo: 2019, centro: Keszthely, grandeco: 10,6 mil hektaroj, nombro de la kolonioj: 5, lokiĝo: Departemento Pest.
- 16./ Örvég és Szőlőhegyei Naturparko.** Fondiĝo: 2020, centro: Hajós, grandeco: 31,3 mil hektaroj, nombro de la kolonioj: 5, lokiĝo: Departemento Bács – Kiskun.
- 17./ Vasi-Hegyhát Naturparko.** Fondiĝo: 2021, centro: Vasvár, grandeco: 32,7 mil hektaroj, nombro de la kolonioj: 20, lokiĝo: Departemento Vas.

GLOSOJ

Virina disputo

Kristoforo Kolombo malkovris Amerikon. Tion li povis fari, ĉar li ne estis edziĝinta. Se li estus havinta edzinon, li estus aŭdinta: Kristoforo!!!

- Kien oni sendas vin denove?
- Kial ne vojaĝas alia homo, ĉu vi estas neanstataŭigebla?
- Finfine levu vian voĉon por protesti kontraŭ la vojaĝo, aŭ vi estas senvortulo aŭ idioto?
- Kiam vi konfesas, ke la homoj nur eluzas vin?
- Vi ne konas miajn familianojn, sed koni iun novan mondon vi vojaĝus?
- Kristoforo vi kaŝas vian intencon kaj planon!
- Kial vi ne diras al mi, kien vi vojaĝus?
- Vi diras, ke la Tero estas globforma, do vi divenas ĉion, por ke vi povu fuĝi!
- Ĉu vi ne povas pli kredeble mensogi?
- Vi diras, ke nur viroj vojaĝos, mi ne povas kredi, ke ne vojaĝos kune kun vi iuj virinoj!
- Konfesu, ke tiu vojaĝo estos pli nova virsekula programo!
- Kial mi ne rajtas vojaĝi kun vi eksterlande?
- Kial vi kunportas min nenie?
- Kristoforo, se vi eliras, mi tuj reiros al mia patrino!
- Vi divenas ĉion, pro vi povu kunesti kun viaj amatinoj!
- Mi tute ne kredas, ke la reĝino vendis la juvelojn, por ke vi povu vojaĝi!
- Ĉu vi havas ion inter vi du?
- Se vi amas min ankoraŭ, vi ne vojaĝos!
- Se vi restos hejme, tial la Tero ankoraŭ restas plata!
- Do Kristoforo, ne vin vestas, vi iras nenien, vi restas hejme, kaj mi fermas la disputon!
- Punkto!!!

Mesaĝo

Tion oni devas kompreni, kiel pasas la tempo kaj ni iĝos pli maturaĝa, ni divenas, ke:

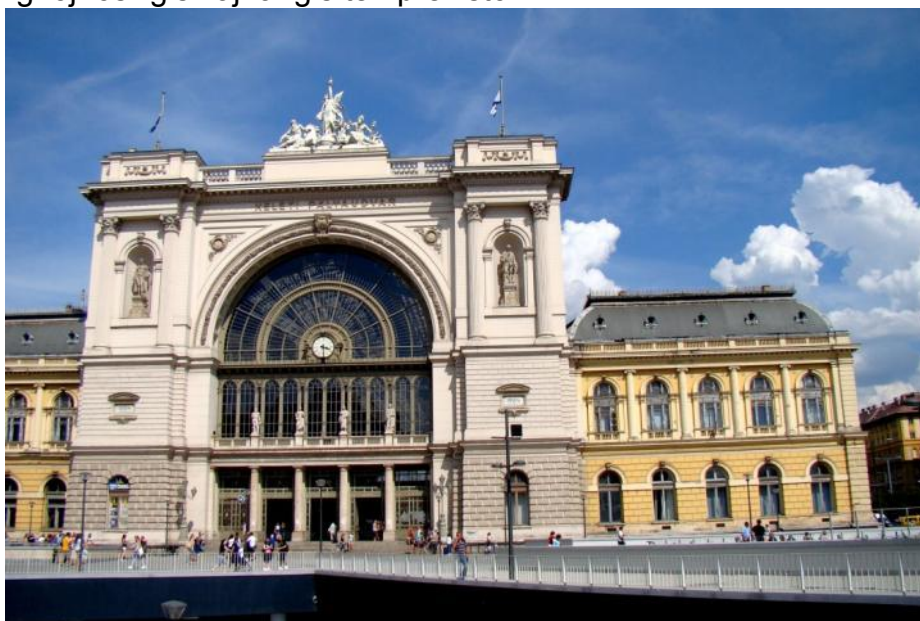
- tiu brakhorloĝo kiu kostas 3000 Eŭrojn montras la saman tempon, kiel la valoro de 30 Eŭroj;
- tiu monujo kiu kostas 300 Eŭrojn enhavas la saman monsumon, kiel la valoro de 30 Eŭroj;
- la soleco en 70 m²-j domoj estas sama, kiel en la 300 m²-j domoj;
- vi devas kompreni, ke via interna feliĉo ne devenas el la materialaj aferoj;
- ne estas grava, por ke vi vojaĝas per unuklasa loko, aŭ triklasa loko, ĉar la valoro de la bileto estas sama se la aviadilo kraŝas;
- la vera feliĉo estas tio, se vi havas geamikojn, gefratojn, kaj se vi povas paroli, ridi kaj kanti kun ili;
- ĉeestas la vera feliĉo, se vi edukas viajn infanojn, ke ili vidu la valoron de la afero, se la persono, kiu amas vin neniam forlasas vin ankoraŭ nek tiam, se li/ŝi trovas 100 kaŭzojn, ĉar li/ŝi trovas unu kaŭzon por resti kun vi;
- vi havu ĉiam tempon por viaj familianoj kaj geamikoj.

István Gulyás

INTERESAĴOJ EN LA BUDAPEŝTA ORIENTA STACIDOMO

La planojn de la stacidomo pretigis Gyula Rochlitz (1825-1886) la inspektoro kaj arkitekta inĝeniero de MÁV. Li partoprenis antaŭ la planado eŭropan studvojon, kie li vizitis multajn grandurbajn stacidomojn, kaj studis ties strukturojn, situojn kaj logikojn. Tiu studo grave influis al la planizo, kion montras kelkajn similecojn al kelkaj eŭropaj stacidomoj. Mi rimarkas, kel i planis la Ĝeneraldirektoron konstruaĵon sur la strato Andrásy en Budapeŝto. Ankaŭ li planis la budapeŝtan danuban fervojan kunligan ponton.

Estas konate, ke la Orientan Stacidomon oni konstruis sur marĉa tereno, pro tio – laŭ la venezia modelo – la fundamentado de la konstruaĵo okazis per cedroarbaj fostoj, ĉar tiuj lignoj fosiliĝis kaj fariĝis tempreziston.



Sub la plena tereno de la stacidomo situas kelaro, kiu estas netuŝita dum unu jarcento, kaj la diversaj lokoj kaŝas tial memoraĵoj kiujn ni povas vidi en muzeoj. Dum la du mondmilitoj oni transformigis tiun kelaron al ŝirmeo, kie plurmil homoj povis trovi rifuĝejon. Nuntempe oni povas vidi en la keloj bezonatajn elektrajn motorojn, grandiozan genera-

toron, malnovan telefoncentralon kaj multnombrajn diversajn aĵojn.

Al la tegmento de la stacidomo kondukas 137-jaraĝa malvasta helika ŝtuparo. De tie oni povas vidi la kvar statuojn, kiuj staras antaŭ vitrofasado. Tiujn statutojn kreis Gyula Bezerédi (1858-1925), kiu lernis en la viena arta akademio. La simbolo de la statuoj estas interesaj: la unua figuro aperigas oficiron pri minejoj, la dua figuro estas virino, kiu tenas en siaj manoj spinilon kaj bukodon, kiuj simbolas la industrion, la tria kreitaĵo estas virino, kiu tenas serpon kaj grengarbon, kaj ĝi simbolas la agrokulturon, fine la kvara figuro tenas monsaketon kiel komercisto.

La pinta alegoria statugrupo estas 43 metroj alte, kiun pretigis ankaŭ Gyula Bezerédi. Li deziris simboli la naskiĝon de la vaporo pere de la dioj de la fajro kaj akvo. Tiujn montras la statuoj de la du viroj kaj unu virino. La originala statuo pretiĝis el ferlado, sed pro la korodo la statuon oni ŝanĝis al aluminio.

La monumentan tegmentstrukturon planis János Feketeházy (1842-1927) pontkonstrua-inĝeniero. Ankaŭ li planis la tegmentstrukturon de la Ŝtata Operejo kaj la ponto „Szabadság”. La interna flanko de la tegmento elkonstruiĝis servovojo de kie rigardante el tiu vidpunkto oni povas vidi la grandan halon, la relojn, trajnojn kaj la pasaĝerojn.

La Budapeŝta Orienta Stacidomo kaj la tuta stacio enhavas ankoraŭ multajn interesaĵojn, sed momente tiom estas sufiĉa.

István Gulyás



MÁV-lokomotivoj en la fervojstacio Pécsbánya-Rendező

Fonto: Interneto

