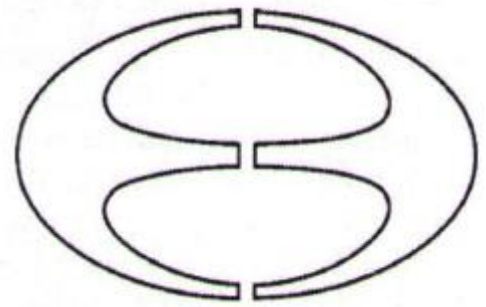


# HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



Vilaĝa ĝerno en Hungario

2

----- 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:

22. I. Gulyás: Ĉu Milito?
23. I. Gulyás: Ĝenerala Kunsido de HFEA
24. L. Gabalda: VERDEN kaj AMO-seminario
25. I. Gulyás: Eminentaj hungaraj fervojistaj  
esperantistoj
30. J. Horváth: Per ĉeestaj okuloj
32. I. Gulyás: Semmering ekspreso
34. I. Gulyás: Jendrassik György
36. I. Gulyás: Kioma horo estas?
38. I. Gulyás: Stulta kampano
39. I. Gulyás: Hungara vilaĝa programo

66-a jaro N-ro 2, APRILO – JUNIO

## ĈU MILITO?

Jes milito, eĉ militoj okazas en la tuta mondo, kaj nun pli nova milito en Eŭropo. Jam ekde kelkaj jaroj suferigas nin la pandemio, eĉ en la tuta mondo timas la homoj kontraŭ la virusoj, kiuj atakas ĉiujn homojn, kaj nenion eĉ neniun ĝi konsideras. Plurmilionaj homoj timegas pri la pandemio, kaj plurmilionaj homoj mortas en la mondo. Neniu estas sendanĝereco pro la virusoj, kion ni jam spertis. Tio estas unu el la plej danĝera milito en la mondo por la sano.

Nuntempe estas en Eŭropo alia terura milito inter la rusoj kaj ukrainoj. Vidi la rifuĝintojn, kiuj malespere rifuĝas kun geknaboj, kaj kunportas en la kofro malmultajn pakaĵojn, estas malĝoja vidaĵo. Ili forlasas en siaj hejmoj ĉion, kial ili laboris dumvive, kaj la milito dum kelkaj horoj ruinigas ĉion. Kiam finiĝas eĉ ĉesas la du militoj? Mi esperas ke tio okazos baldaŭ.

Mi bone scias, ke en la mondo okazas ankoraŭ kelkaj, eble multaj militoj. En la Proksima Oriento, en la Centra-Afriko, eĉ ankoraŭ en multaj kontinentoj okazas malgrandaj kaj pli grandaj militoj kontraŭ la malsatmizero, la akvomanko kaj kompreneble pro la teritorioj. Mi tute ne komprenas tiujn homojn, kiuj preferas la militon kontraŭ la paco, la trankvilo eĉ la vivo. Ili havas profitejon, kaj por ili estas tute egale, kiuj suferas kaj mortas pro tio, do la esenco estas la profito.

Kion ni esperantistoj povas fari kontraŭ la militoj? La ideo de la Esperanto estas la paco, kaj la esperantistoj estas pacemaj homoj. Do ni povas kaj bezonas levi la voĉojn kontraŭ la militoj. Krome okazis konsiderinda iniciato fare de UEA, subtene de ILEI kaj TEJO por starigo de helpo-servo responde al tiuj kondamnataj militaj agresoj. Tiu komuna servo klopodas pripensi, kunordigi kaj efektiviigi strategiojn por helpi homojn, precipe esperantistojn kaj ties familianojn. Mi scias, ke tio estas malmulta, sed per malmultaj vortoj kaj agoj tamen ni povas „batali” por la paco, kaj ni povas montri al la homoj niajn klopodojn por batali kontraŭ la diversaj militoj.

István Gulyás

## ĜENERALA KUNSIDO DE HFEA

En la komenco de aprilo 2022 okazis nia virtuala jarkunsido. La kunsido okazis pere de komputilo, ĉar pro la pandemio, eĉ la milito inter Rusio kaj Ukraino membroj de nia asocio ne povis proprapersono partopreni tiun. La estraro de nia asocio pretigis detalan raporton pri la agado de la pasinta jaro, finanĉan raporton pri la efektivigo de la 2021 jara buĝeto, buĝeton pri la jaro 2022 kaj la raporton de la Kontrola Komitato. La fakgrupoj kaj la membroasocioj ricevis tiujn materialojn perrete, kaj ili unuanime akceptis tiujn raportojn kaj proponojn. Grava parto de la raporto estis la estrarelekto. En ties kadro la estraro proponis reelekti la nunan estraron, kaj membrojn de la Kontrola Komitato. Laŭ tio la prezidanto de nia asocio estas István Gulyás, la sekretario estas D-ro József Bacsárdi, la kasisto (ekonomia respondeculo) estas D-ro József Halász. La gvidanto de la Kontrola Komitato estas D-ro Imre Ferenczy, la membroj de tiu ĉi Komitato estas István Sutka kaj Miklós Zuberecz. Tiuj estraranoj kaj membroj de la Kontrola Komitato estis elektitaj por tri jaroj, do ĝis la jaro 2025.

La membro-nombro de la asocio estas 121 membroj (36 aktivaj, 85 pensiuloj) inter ili estas 10 IFEF-membroj. En la membro-nombro ne estas skribitaj la protektantoj, ĉar ili nur simpatias al Esperanto kaj apogas la fervojistajn esperantistojn, sed ili ne estas membroj. Iliaj nombroj estas 196 personoj. Se ni nur la kvar fakgrupojn kalkulas la membro-nombro estas 40 (11 aktivaj kaj 29 pensiuloj), kaj la nombroj de la protektantoj estas 86. La membro-nombro de la tri membroasocioj estas 81 (25 aktivaj kaj 56 pensiuloj), la nombroj de la protektantoj estas 110. Nia asocio havas nur kvar grupojn en la urboj Budapeŝto, Győr, Kelebia kaj Zalaegerszeg. Nia asocio ankoraŭ havas tri membroasociojn en urboj Miskolc, Nyíregyháza kaj Tata. Bedaŭrinde – ekster kelkaj klubkunvenoj – ne okazis eĉ ne okazos alia renkontiĝo, sed se la pandemio definitive ĉesos ni dŭrigos nian agadon.

La estrara raporto skribis pri nia revuo Hungara Fervojista Mondo (HFM). Laŭ tio la revuo aperis kvaronjare, kaj estis dissenditaj parte elektronike kaj parte surpapere al entute 35 landoj resp. Esperanto-organizaĵoj. Estus bona afero, se la membroj de nia asocio helpus la agadon de la redaktoro – kiu estas nia prezidanto – per artikoloj kaj informoj ĉefe pri fervojaj novaĵoj kaj travivaĵoj.

La finanĉa situacio de nia asocio ne estas tro rozkolora, ĉar nek 2019, nek 2020 ni ricevis apogon de VOKE, kaj la malpliigo de la membro-nombro malpliigis la enpagon de la jarkotizo, pro tio ni devis pagi parte niajn elspezojn per membra-pruntedono. En 2021 ni tamen ricevis 100000 Forintojn de VOKE, kaj ni povis pozitive fari nian mastrumadon.

Legante la raportojn de la fakgrupoj kaj membroasocioj mi povas rimarki, ke la hungaraj fervojistaj esperantistoj konscias pri la konsekvencoj de la nuna situacio de la pandemio kaj milito, akceptas la negativajn cirkonstancojn, kaj ili klopodas agadi inter tiuj malbonaj kondiĉoj.

**István Gulyás**

## VERDEN kaj AMO-SEMINARIO EN GREZILJONO

La seminario okazis inter la 31-a de marto kaj la 5-a de aprilo 2022-a en la Esperanto-kastelo Greziljono. Ĝi estis la dua kunsido post *Parma* en Italio. La seminarion partoprenis 20 geesperantistoj kaj kelkaj pliaj per intereto.



La projekto VERDEN estas subvenciata de Eŭropa Unio kaj kunordigata de la Universala E-Asocio. En ĝi kunlaboras IFEF (Internacia Fervoja Esperanto-Federacio) kaj BEMI (Biciklista Esperantista Movado Internacia), faka sekcio de TEJO (Tutmonda Esperanto-Junulara Organizo), kun la subteno de Parma Es-

peranto-Grupo kaj Flandra Esperanto-Ligo. Temas pri internacia kunlaboro pri daŭripovo kaj transporto. Ĝi ricevas subvencion de la nederlanda Erasmus-agentejo. En la projekto partoprenas la jenaj landoj: Belgio, Ĉeĥio, Francio, Italio, Nederlando. Francesco Maurelli, kunordigas la projekton nome de UEA.

La renkonton en Greziljono iniciatis la prezidantino de IFEF Rodica Todor. La seminarion malfermis Stefan MacGill. Sara Spanò kaj Francesco Maurelli konigis al ni la programon Erasmus+ kaj la projekton VERDEN. Poste sekvis pluraj prelegoj: Jaroslav Matuška el Ĉeĥio parolis pri fakultatoj kaj projektoj, la juna studento Matěj Berka pri siaj spertoj en la projekto, Christine Brücker pri la danĝeroj de varmiĝo kaj Lars Sözüer pri efiko de la trafiko al la klimato. Rodica Todor parolis pri la politiko de EU rilate al fervojo. Bert Schumann priskribis al ni la verdan vojon sur iama fervojo ĉe Greziljono. Ladislav Hakl legis prelegon de Ladislav Kovář pri eksteraj kaj internaj kondiĉoj por daŭripova fervojtransporto. Boris Mandirola parolis pri "La Eŭropa Verda Pakto - daŭripova moviĝeblo". Franco Bressanin prezentis plurajn filmetojn pri agrikulturo, akvomastumado, verdaj muroj kaj verdaĵoj eĉ en trajno-vagonoj. Vito Tornillo prezentis al ni la hibridajn trajnojn. Ambicia estas la projekto de Lars Sözüer pri retpaŝo por helpi al la planado de trajnaj vojaĝoj kun bicikloj.

Kadre de AMO 84 parolis Stefan MacGill pri fervojoj por daŭripovo. Laurent Vignaud instruis Esperanton al juna Matěj, kiu tre entuziasme mem eklernis Esperanton antaŭ kvar monatoj. Dum libera tempo la partoprenantoj promenis en la ĉirkaŭaĵo kaj vizitis la urbon *Baugé* kaj ankaŭ ĝian malnovan parton kun spiral-tordita turo. Malgraŭ la ŝanĝiĝema vetero ni pasigis agrablajn tagojn inter esperantistoj. Bongusta manĝo kontribuis al bona etoso. Bert Schumann tre bone prizorgis la ĉeestantojn.



*Partoprenantoj en la seminario*

**Liba Gabalda**

# EMINENTAJ HUNGARAJ FERVOJISTAJ ESPERANTISTOJ

(Tria parto)

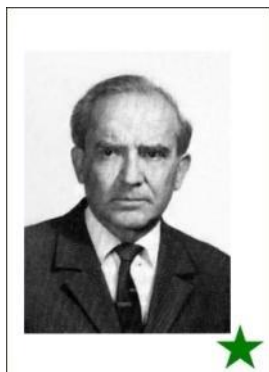
En la 4/2021 kaj 1/2022 numeroj de nia faka revuo HFM mi konigis pri la esperantista aktiveco en la kadro de la hungara fervojista Esperanto-movado pere de la eminentaj hungaraj fervojistaj esperantistoj. Nun mi daŭrigas tiujn konigojn. Bedaŭrinde el tiuj fervojistaj esperantistoj jam ĉiuj mortis, sed ili lasis al ni valorajn heredaĵojn. La priskribon denove mi pretigas laŭvice de la naskiĝjaroj.

## Géza Szabados (1919-1995)



Li estis kunfondinto de la fervojista Fakgrupo en urbo Hódmezővásárhely kune kun sia edzino kaj la konata esperantisto Lajos Korsós. La fakgrupon ili fondis en 1961, kaj ili ĉiujare organizis la lokan movadon. Géza Szabados gvidis lingvokursojn, kaj paralele li agadis daŭre varbi pliajn membrojn. Rezulte de tiu, en 1970 nombraj sanitaraj dungitoj aliĝis al la Fervojista Grupo, sed en 1976 ili fondis memstaran medicinan fakgrupon. Poste li varbis membrojn el la loka porcelan-fabrika, sed en 1979 ankaŭ ili memstariĝis, tamen li daŭris la varbadon kaj atingis denove sukcesojn. Li instigis vastan korespondadon de la membraro al eksterlandoj, eĉ kelkfoje la grupo interŝanĝis gastojn. Ĉiusemajne li okazigis klubkunvenon kun riĉaj kaj variaj programoj. En tri IFEF-kongresoj, okazintaj en Hungario, li kunlaboris entuziasme, eĉ li ofte vizitis multajn IFEF-kongresojn, kie li aktive partoprenis. Lia morto estis granda perdo por nia asocio, kaj al la fervojista esperantistaro.

## Ferenc Jáki (1919-2010)



Li lernis la pedagogan fakultaton de Universitato, kaj li estiĝis mezlerneja profesoro pri hungara kaj latina lingvoj. Poste li iĝis profesoro de Pedagogia Altlernejo en urbo Esztergom, kie krom la menciitaj lingvoj li instruis ankaŭ Esperanton. Li esperantiĝis en 1962. Komence li aktivadis en la Pedagogia Esperanto Grupo, kaj ankaŭ en la Centra Fervojista Esperanto-Fakgrupo. Post la diplomiĝo pri Esperanto li instruis la lingvon Esperanto en Hungario, eĉ ankaŭ eksterlande, ekz. en Finnlando, Bulgario. Li estis kunlaboranto de hungaraj revuoj „Világ Ifjusága” (Junulara de Mondo), kaj „Füles” (enigma periodaĵo), kaj en tiuj revuoj li aperigis revuo-kursojn de Esperanto. Ofte li faris prelegvojaĝojn en eksterlandoj ekz. en Danio, Belgio, Svedio. Inter la jaroj 1965-1968 li estis kunlaboranto de la Esperanto-sekcio de Radio-Budapeŝto. Ekde 1966 daŭre li estis la prezidanto de la Ŝtata Lingvoekzamena Komitato en E. Ekde 1982 li estis kunlaboranto de nia faka revuo Hungara Fervojista Mondo. Senlace li agadis dum la internaciaj kongresoj organizitaj en Hungario, nome en 1962 IFEF-kongreso, 1966 UK, 1982 IFEF-kongreso, 1983 UK. Li estis aktiva membro de la Landa Komitato de HEA. Tre aktive li agadis kiel prelegvojaĝanto en la mondo.

### **Pál Kristek (1920-1992)**



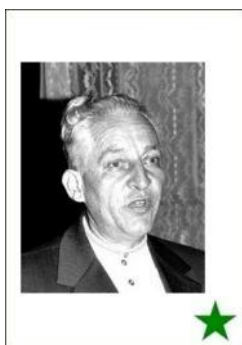
Li abiturientiĝis en budapeŝta gimnazio, kaj poste li iĝis dungito de la Hungara Fervojo en 1938. Li laboris en gravaj laborterenoj de la Budapeŝta Fervoja Direkcio, poste ĉe la Ĝeneraldirekcio de MÁV. Li emeritiĝis en la jaro 1980. Li esperantiĝis en 1959 kaj dum mallonga tempo li iĝis lerta aktivulo. Jam en 1962 li faris instrukapabligan ekzamenon, kaj poste li gvidis diversgradajn Esperanto-lingvokursojn, kaj fariĝis sekretario de nia Centra Grupo. Li estis komitatano de la Hungara Esperanto-Asocio kaj partoprenis eĉ organizis en- kaj eksterlandajn Esperanto-eventojn. Post la grava malsano de Simono Csóra li transprenis la postenojn de „afervgvida sekretario” de nia asocio, kaj inter 1969-1980 li memstare redaktis nian fakan revuon HFM. Li estis modesta, ĉiam helpopreta, diligenta homo. Li mortis neatendite dum la ekskurso en la montaro Tatra sur la trajno la 26-an de decembro 1992.

### **D-ro Ferenc Phersy (1920-2015)**



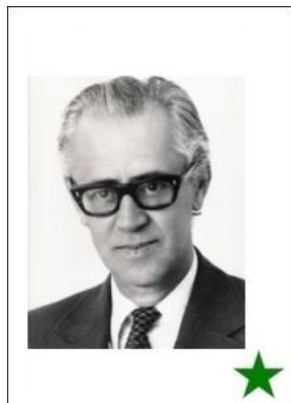
Li komencis sian fervojistan deĵoron en 1944 en la fervojstacio Miskolc kiel trajnekspedisto. Poste li ricevis taskon en la Fervoja Direkcio Miskolc en la personal- kaj laborafera fako. En 1953 la fervojo dungis lin en la Fervoja Ĉeffako de la Trafika Ministerio en Budapeŝto. Li daŭrigis la studadon en la Eötvös Loránt Scienc-Universitato en la jura fakultato. En 1958 li diplomiĝis kaj doktoriĝis pri jura scienco. En Esperanto-movado li partoprenis en lingvokursojn, kie ĉe Julio Baghy sukcese faris ekzamenon. Li estiĝis prezidanto de la Centra Fervojista Fakgrupo, komitatano de IFEF. Li partoprenis en multaj kongresoj de IFEF, kaj post D-ro Bácskai li ricevis la taskon Komitatano „A” de IFEF ĉe UEA. Badaŭrinde tragika malsano devigis lin fini kaj la fervojistan juran ĉefkonsilistan deĵoron kaj la agadon en la Esperanto-movado. Li emeritiĝis en sia 60-a jaraĝo.

### **József Mátyás (1923-1995)**



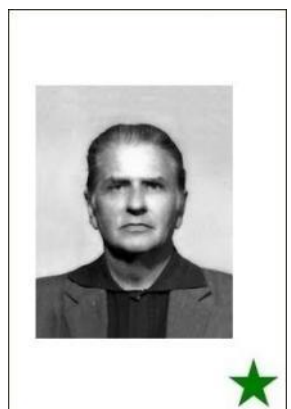
Li estis altklerita inĝeniero, eksterordinare modesta kaj helpopreta. Dum juna aĝo li akiris diplomon de aviadista inĝeniero. Li laboris ĉe la Debrecena Trakcia Servo de MÁV kiel ĉefinĝeniero ĝis sia pensiĝo. Li estis entuziasma aktivulo, kiu jam en sia familio suĉis la ideon de Esperanto. Lia patro kiel instruisto de la grekkatolika bazlernejo estis agema adepto de la tiam Esperanto-movado dum sia tuta vivo. József Mátyás esperantiĝis jam en 1940 kiel gimnaziano. En 1948 li akiris diplomon pri lingvoinstruado de Esperanto. Dum jardekoj li instruis la lingvon Esperanto plej altnivele. Lia instrua modelo altiris multajn homojn, unuavice gejunulojn al la lernado de Esperanto. La partoprenantoj de la klubkunvenoj de semajno al semajno ebligis amikan interrilaton per riĉa programo precipe dum la okdekaj jaroj, kiam la klubon vizitis 25-35 personoj. József Mátyás estis kunfondito de la Fervojista Fakgrupo de HEA, kaj funkciulo de la Teritoria Komitato de HEA en Debrecen. Li estis gvidanto de la fakgrupo kaj preleganto de la fervojista klubo, aŭtoro de pluraj fakaj artikoloj por HFM.

## D-ro István Szerdahelyi (1924-1987)



Li naskiĝis en rumania vilaĝo „Avarfelsőfalu” en 1924. La morto atendis nur unu tagon post lia 63-jara naskiĝdatreveno. Li abiturientiĝis en franclingva kaj hungara mezlernejo, kaj poste daŭrigis la studadon en urbo Kolozsvár. Li diplomiĝis en la Jura Fakultato de Universitato, kaj poste li akiris diplomon en la Filologia Fakultato de la Sciencuniversitato en Budapeŝto. En 1949 li konatiĝis kun Esperanto, kaj rapide alproprigis la lingvon Esperanto. Li verkis serion de lernolibroj, sciencaj kaj popularaj verkoj por kaj per Esperanto. Li plenumis gravajn gvidajn funkciojn kaj en fakaj kaj en movadaj medioj. Liaj lernolibroj, broŝuroj estis eldonitaj en pli ol 100 mil ekzempleroj. Li instruis milojn da adeptoj en- kaj eksterlande. Kiel preleganto, oratoro kaj universitata profesoro estis konata dise en la esperantistaj medioj. Li faris multajn prelegvojaĝojn, kaj prelegis multfoje en nia Budapeŝta Centra Fervojistaj Esperanto-Klubo. Lian valoregan laboron taksis la kompetentuloj. UEA deklaris lin „Honora Membro”, li elektiĝis akademiano kaj delegito de UEA, kaj li ricevis ankaŭ diversajn ŝtatajn kaj esperantajn distingojn.

## Antal Járó (1924-2008)



Li iĝis esperantisto en 1948 kaj lernis la internacian lingvon de József Kondor. Ekde la 50-aj jaroj li vizitis la fervojistan kulturdomon en Nyíregyháza, kie agadis la „Verda Stelo” Fervojistaj Esperanto –Societo. Li estis fondinta membro de la Fervojistaj Esperanto- Fakgrupo en Nyíregyháza, en kiu komence li estis kasisto, poste kontrolisto. Pro la sindonema agado en tiuj postenoj, la membraro de la fakgrupo elektis lin sekretario kaj fine gvidanto. Li estis aktiva partoprenanto de la movada vivo ankaŭ en la Departemento Szabolcs-Szatmár. Komence li estis sekretario, poste prezidanto de la Departementa Komitato de Hungaria Esperanto-Asocio (HEA). Ekde 1976 li estis membro de la Universala Esperanto Asocio (UEA), kaj agadis kiel fakdelegito pri fervojoj en Nyíregyháza. En 1982 li organizis la 18-an Landan Fervojistaj Esperanto-Renkontiĝon, en kiu multaj fervojistaj eĉ ankaŭ nefervojistaj esperantistoj partoprenis. Li partoprenis diversajn Esperanto aranĝaĵojn kaj kongresojn, kie li aktive reprezentis la fervojistajn esperantistojn. Li organizis multajn eksterlandajn vojaĝojn ĉefe por la lokaj fervojistaj esperantistoj. La nefervojistaj partoprenantoj dum la vojaĝo povis sperti la utilecojn de la lingvo Esperanto, post la vojaĝo ili iĝis membroj de la Fakgrupo „Verda Stelo”.

## Lajos Sleiner (1924-2009)



Li naskiĝis la 22-an de januaro 1924 en urbo Körmend. Li komencis sian deĵoron kiel traktorlaboristo ĉe la fervojo en 1943, kaj pli poste li laboris kiel trajnestro ĝis 1982, kiam li iĝis pensiulo. Li konatiĝis kun la Esperanto en 1962, kiam la faka movado komenciĝis en urbo Győr. Li estis kunfondinto de la loka fervojista Esperanto-Fakgrupo en 1963. En la kadro de la fakgrupo li plenumis diversajn postenojn. Dum la lastaj jardekoj li estis la sekretario kaj delegito de la fakgrupo. Li partoprenis

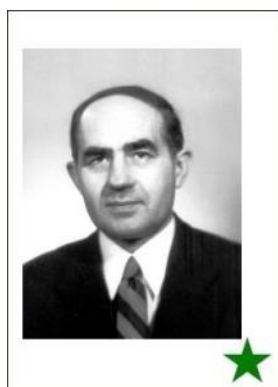
en kelkaj en- kaj eksterlandaj IFEF-kongresoj, pri kio li verkis tre interesajn raportojn. Post la kongresoj li faris detalajn raportojn en la fervojista klubo en urbo Győr. Li helpis en la organizado de la Landan Fervojistan Esperanto-Renkontiĝon, kiu trifoje okazis en urbo Győr. Li flegis bonajn amikajn kontaktojn kun la lokaj nefervojistaj esperantistoj, ankaŭ kun aliaj fervojistaj fakgrupoj. Li multfoje bonrezulte reprezentis la lokajn fervojistajn esperantistojn dum la diversaj kunvenoj kaj konferencoj. En jaro 1989 la Hungaria Esperanto-Asocio distingis lin per „Honorinsigno” pro sia multjara meritplena Esperanto-agado.

### **Miklós Leveléki (1924-2009)**



Li naskiĝis la 17-an de marto 1924. Li estis pedagogo en urbo Nyíregyháza, kie li laboris kiel vicdirektoro de metilernejo. En jaro 2001 li translokiĝis al urbo Debrecen, kie li vivis kiel pensiulo ĝis sia morto. Li jam en sia frua junaĝo konatiĝis kun Esperanto, kaj ekde 1959 li estis membro de la Fervojista Esperanto-Fakgrupo en Nyíregyháza. Kiel pedagogo dum longaj jaroj li instruis Esperanton en la metilernejo. Ekde 1968 li gvidis Esperanto-kursojn en Nyíregyháza, kaj multaj liaj disĉiploj sukcese ekzameniĝis. De jaro al jaro li interkonatigis multajn gejunulojn kaj plenkreskulojn ĉefe ĉe la fervojo kun la lingvo Esperanto. Eĉ kiel pensiulo li daŭrigis la instruadon en studenthejmo. Dum multaj jaroj li estis la prezidanto de la Departementa Esperanto-Komitato de Szabolcs-Szatmár. Li regule vizitis la klubkunvenojn de la „Verda Stelo” Esperanto Societo en Nyíregyháza, kaj post la translokiĝo li kontinue partoprenis en la agado de la fervojista fakgrupo en Debrecen, kie li bone sciis pludoni sian Esperanto-lingvistikon.

### **István Temesi (1925-2006)**



Li laboris en la Vagonriparejo Miskolc, kaj lernis la lingvon Esperanto en 1946-47, kaj li iĝis entuziasma esperantisto. Inter la jaroj 1950 kaj 1955 nia movado devis silenti, tamen István Temesi konservis la kontaktojn kun budapeŝtaj esperantistaj gvidantoj ankaŭ dum la jaroj de la prohibicio, tiel li estis informita pri la movadaj eventoj. Li estis la stariganto de Esperanto en urbo Miskolc. En 1954 li organizis lingvokurson en la Vagonriparejo. Poste li komencis redakti kaj aperigi informilon, kies titolo estis „Verda Vojo”. Dum ĉi tiuj jaroj la Verda Vojo estis la ununura Esperanto-gazeto en Hungario. Li fondis en 1957 fervojistan E-grupon en la Vagonriparejo, kiun li gvidis ĝis 1967. Li estis organizanto de la 1-a Nordhungarlanda Esperanto-Renkontiĝo, kaj en 1969 partoprenis la organizan laboron de la 5-a Landa Fervojista Esperanto-Renkontiĝo. Bedaŭrinde pro politikaj kaŭzoj oni forigis lin el la Esperanto-grupo de la Vagonriparejo. Malgraŭ la politikaj premoj en 1969 li fondis novan fervojistan Esperanto-grupon kun la nomo „Vörösmarty”. Li ofte gvidis vojaĝon al la najbaraj landoj. Post la reĝimŝanĝo li iĝis membro de la Fervojista Esperanto-Societo en Miskolc.

## D-ro Mihály Szegedi (1925-2000)



Li naskiĝis la 30-an de septembro 1925. Li laboris ĉe MÁV de sia juna aĝo ĝis pensiio. Li havis gravan postenon ĉe la Ĝeneraldirekcio de la Hungaraj Ŝtatejoj (MÁV) kiel jura ĉefkonsilisto. Li estis esperantisto ekde jaro 1961 kiel membro de la Budapeŝta Centra Fervojista Esperanto-Fakgrupo. La membraro elektis lin gvidanto de tiu fakgrupo, kaj poste la membroj elektis lin vicprezidanto de la Landa Fervojista Esperanto-Asocio. Li laboris tre aktive sur la tereno de Esperanto, multe helpis kaj antaŭenigis la propagandon pri Esperanto per aranĝoj de altnivelaj ekspozicioj dise en la lando. Samtempe li estis membro de IFEF. Li gvidis la hungaran sekcion de la Terminara Komisiono de IFEF dum pli ol dudek jaroj. La hungara terminara grupo ĉiam prenis la plej grandan taskon, kaj ĉiam akurate, je la fiksita limdato plenumis la taskon, eĉ plurfoje transprenis taskojn de aliaj membrandoj. Li ofte aperigis fakajn artikolojn pri fervojaj novaĵoj en nia faka revuo HFM. Li multfoje partoprenis eĉ gvidis landajn esperantistajn kunvenojn, kaj kelkfoje li reprezentis nian organizaĵon eksterlande okaze iliaj jarkunvenoj. Li multe helpis en la efektivigo de la taskoj de la estraro de nia asocio. Li estis modesta sed diligenta kaj preciza homo, kaj akiris internacian reputacion. Li estis distingita per „Honorinsigno de HEA”, kaj li ricevis multajn ŝtatajn distingojn pro lia grandsukcesa laboro.

## István Pál (1926-2012)



Li estis eminenta fervojisto, estimata kolego, elstara figuro de la fervojista Esperanto-movado. Li estis gvidanto de la plansekcio de Vagonriparejo en urbo Miskolc. Krom sia faka laboro li ĉiam trovis tempon kaj eblecon por sia multkolora agado, kiun li faris por la kolektivo. En 1975 aperis lia verko, kies titolo estas: „Sur la transa flanko de la fervojo”. En tiu verko informis la legantojn pri historio de sia laborejo, kiu enhavas 270 dokumentojn kaj fotojn. Li verkis ankoraŭ kelkajn librojn kaj aliajn verkaĵojn. Li verkis siajn skribojn laŭ sia plej bona scio, pro tio kaj en la laborejo kaj en la Esperanto-movado ricevis multajn rekonon kaj laŭdojn. Li estis aktiva esperantisto inter 1957 kaj 1992. Li agadis en la Esperanto-Grupo „Verda Vojo” troviĝanta en la Vagonriparejo. Li instruis la lingvon Esperanto, al kio li pretigis kursmaterialon. Pro siaj deca maniero, helpemo kaj bona organiza kapablo li iĝis prezidanto de la Esperanto-Grupo „Verda Vojo”. Plej ofte li reprezentis sian grupon en la jarkunsidoj de la hungaraj fervojistaj esperantistoj. Li estis entuziasma motoro de la Esperanto-movado en urbo Miskolc, precipe la fervojistan movadon.

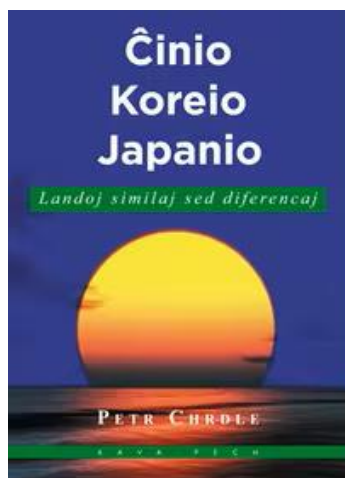
Fonto: Vikipedio

Daŭrigota

István Gulyás

## Per ĉeestaj okuloj en tri Mirlandoj

Librorecenzo: Petr Chrdle: *Ĉinio, Koreio, Japanio, Landoj similaj sed diferencaj*.



La nomo de la aŭtoro ne estas nekonata inter fervojistoj. Petro Chrdle studis elektronikon kaj okupiĝis pri ties apliko en fervojo, laboris en la Fervoja Esplorinstituto en Prago kaj prelegis pri fervojaj temoj, ekz. pri aŭtomatigo de akcelaj ranĝodeklivoj.

Li estas unu el la plej multflankaj esperantistoj: li okupiĝas, prelegas kaj verkas pri terminaraj problemoj, verkis lernolibrojn, organizas la dujarajn sciencajn konferencojn KAEST, fariĝis docento de la Akademio Internacia en Sanmarino, estris la Ĉeĥan Esperanto-Asocion, estas honora membro de UEA kaj fondis kaj gvidas la agentejon kaj eldonejon KAVA-PECH en Dobřichovice, kiu eldonis centojn da libroj en la ĉeĥa, angla kaj Esperanto.

La supra titolo estas unu el la riĉa rikolto de lia poresperanta laborado ĉi-foje eksterfaka, kun eksplicite persona etoso; temas ja pri liaj vojaĝoj al Ĉinio, Koreio kaj Japanio. La agentejo, fondita de li, organizas nome ankaŭ konferencojn, renkontiĝojn kaj vojaĝojn al diversaj landoj. Kadre de tiaj vojaĝoj li rolas kiel ĉiĉerono, prelegas pri sciencaj, ekonomiaj kaj politikaj temoj aŭ instruas Esperanton. Ĉi tiuj vojaĝoj celas ofte landojn, ekzotikajn kaj malmulte konatajn por eŭropanoj.

En sia ĵus elirinta libro li rigardas ĉi tiujn tri landojn tra sia subjektiva lorno. Oni ne atendu turism-oficejajn, reklamecajn priskribojn, pezajn de datumoj kaj vojaĝaj sciindaĵoj. Petro Chrdle ekhavis dum sia longa movada laboro multajn amikojn, kiuj gvidis lin al lokoj, kiujn averaĝa turisto neniam povas vidi, donis al li enrigardon al hejmaj intimaĵoj, popolaj moroj, lokaj specifaĵoj. Min fascinis pleje ĝuste ĉi tiu subjektivismo, la personaj okulvitroj, ja ili donas la impreson, ke mi mem vidas kaj partoprenas la mirindaĵojn, specifaĵojn kaj ekzotaĵojn de tiuj landoj, kvazaŭ mi kunirus kun li kiel vojamiko.

Malgraŭ tio enkonduke li donas tamen ĝeneralan priskribon mallongan pri la historio kaj specifaĵoj de ĉi tiuj tri landoj, menciante la komunaĵojn kaj elstarigante la diferencojn, necesajn por kompreni kaj ĝuste interpreti liajn postajn vojaĝimpresojn. Ni, eŭropanoj, ĉefe nevojaĝemaj, havas ofte tre ŝablonajn imagojn pri Azio, ne kapablas diferencigi ekz. japanon de ĉino, multe malpli iliajn kulturojn kaj specifaĵojn. Petro Chrdle rakontas per viva, babila, ĉiutaga lingvaĵo senmanka pri tio, kion li vidas, kion li spertas, kvazaŭ ni mem persone irus kun li kaj aŭskultus liajn klarigojn.

Mi vetus kuraĝe, ke tre malmultaj el ni scias ekzemple, ke ruktado estas ĝentilaĵo en japana hejmo, kiel aspektas bambua barilo betona, kiom oni devas marŝi ĉirkaŭirante la Tienamen-placon en Pekino, kiaj pladoj estas nedigesteblaj por eŭropanoj, kiel ne decas riverenci, kiam kiel oni sidas, kial oni ne manapogas la kapon de suĉinfanoj en Japanio, kial oni portas infanojn surdorse en Koreio kaj surbruste en Japanio, kial japanoj povas aparteni samtempe al du religioj ktp, ktp.

Krom rigardi kaj trasperti tiajn ĉiutagajn detalojn de la vivo, Petro Chrdle vidas kompreneble ankaŭ per fervojistaj okuloj. Kiel ni scias, la fervoja teĥniko estas tre evoluinta en Japanio, sed ankaŭ la maniero transporti pasaĝerojn. Jen detalo el lia libro pri kelkaj specifaĵoj de la japana fervoja sistemo.

„En Japanio preskaŭ ne ekzistas fervoja ŝarĝtrafiko. Sed kiel estas ĝenerale konate, Japanio estis la unua lando, kiu komencis konstrui reton de altrapidaj trakoj inter grandurboj nomatan *ŝinkanzen* (en traduko spina trako). Kvankam la esprimo

*šinkanzen* estas nomo de la sistemo de trakoj, iam ĝi estas uzata ankaŭ por la trajnoj, kiuj trafikis sur tiuj trakoj.

La veturbiletoj estas kompare kun Eŭropo pli kostaj, sed por eksterlandaj turistoj ekzistas fervojaj pasportoj por minimume sep, maksimume 21 tagoj, kiuj ebligas vojaĝadon en la tuta fervoja reto, kaj kiuj validas ankaŭ por iuj aŭtobusaj kaj ŝipaj linioj. Tiuj estas pli favorprezaj, precipe se oni volas fari longajn vojaĝojn. Tiun eblon ankaŭ mi uzadis, kiam mi antaŭvidis trajnadon dum mia planata restado en Japanio. Ununura problemo de tiu sistemo estas, ke oni ne rajtas aĉeti ĝin en Japanio, sed oni devas alveni kun jam anticipe aĉetita pasporto, kiun oni surloke nur ŝanĝos je reta vojaĝbileto. Do oni devas decidi jam planante la vojaĝon, kiom multe oni uzados trajnojn kaj ĉu valoras aĉeti la fervojan pasporton aŭ ne.

La trajnoj estas tre komfortaj kaj krom la rapideco estas por ili karakteriza neimagebla precizeco. Kiel ekzemplon mi menciuj, ke kiam mi staris foje kun mia japana amiko surkaje kaj atendis mian trajnon, mi aŭdis ripete iun anoncon, kiu ŝajnis al mi la sama, sed kiu estis nur en la japana, do mi ne komprenis. Kiam mi demandis mian amikon, kion oni daŭre ripetas, li klarigis al mi, ke oni tre pardonpetas, ke la trajno alvenos eksterordinare je du minutoj pli malfrue kaj petas laŭeble rapidan entrajniĝon.



*Trajno apud la kajo en Japanio*

Dume mi ankaŭ rimarkis, kian saĝan sistemon ili havas por rapide eliri kaj eniri la trajnon, por ke la trajno restu en la stacio laŭeble mallonge. Sur la kajo estas desegnitaj lokoj kun la numeroj de la vagonoj, en kiuj je centimetro precize haltas la trajno, kaj kie estas ankaŭ du sagoj, unu direktita en la vagonon, do tiuflanke oni envagoniĝu, la dua el la vagono, do tie oni lasu liberan spacon por elirantaj pasaĝeroj. Tiel oni samtempe kaj eniras, kaj eliras, kaj ĉio okazas flue,

senĥaose kaj sen kurado surkaje kaj serĉado de via vagono – kio eĉ ne eblus, ĉar la vagonaroj estas tre longaj.

La trajnoj trafikis en nekredible mallongaj intervaloj, ekzemple inter Tokio kaj Osako dum la plej frekventaj horoj po ĉiuj 5 minutoj, tamen estas tre ofte ĉiuj sidlokbiletoj disvenditaj.

Mi ne povas elteni la tenton menci en tiu kunteksto fervojan aventuron de mia amiko profesoro Kanno, kiam li gastis ĉe mi kaj veturis la unuan fojon al mi memstare el Prago al Dobřichovice, kie mi atendis lin vane en la stacidomo, ĉar li ne alvenis per la interkonsentita trajno. Sed post mallonga tempo vokis min vendistino de la sukeraĵejo en Černošice (5 km de Dobřichovice direkte al Prago), ke tie estas iu japano kun mia nomkarto. Mi do veturigis lin de tie per aŭto kaj survoje mi eksciis, ke li vidis, ke ĉiuj stacioj nomiĝas VÝCHOD (elirejo), do li eltrajniĝis laŭ la tempo de la alveno de la trajno al Dobřichovice, kion li havis de mi skribite surpapere. Kaj nur post kiam la trajno forveturis, li eksciis, ke li estas aliloke ol en sia celo. Nu, alia lando, alia ne nur sistemo de fervojoj, sed ankaŭ pensmaniero de pasaĝeroj.”

La libro enhavas abundan fotomaterialon, ilustrantan preskaŭ ĉion diritan per vortoj, do oni havas la impreson mem vojaĝi kaj vagadi en ekzotaj kaj pitoreskaj urboj kaj pejzaĝoj de Malproksim-Oriento.

La libro estas solide bindita, enhavas 247 paĝojn, kostas 24 Eŭrojn kaj aĉetblas ĉe la eldonejo Kava-Pech.

**József Horváth**

## SEMMERING EKSPRESO

En Hungario ekzistas multaj vojaĝagentejo, inter ili la hungara MÁV RAIL TOURS. Tiu vojaĝagentejo organizas inter aliaj nostalgiajn vojaĝojn per specialaj trajnoj. Unu el la plej popularaj nostalgia trajno estas la Semmering-ekspreso, kiu trafikis inter Budapeŝto tra Semmering-fervojo ĝis la aŭstra urbeto Mürzzuschlag. Tiu trajno trafikis kiel ekstra vagonaro, kaj la vojaĝantoj ricevas ekskluzivan liveradon en la vagonoj dumvoje (salut- kaj adiaŭajn donacojn, maten- kaj vespermanĝon, senlimitan



*La Semmering trajno en Aŭstrio*

mineralakvon kaj teon eĉ kafon), sed kompreneble al la diversaj trajnbiletoj apartenas aliaj liveradoj. Ekz. tiuj partoprenantoj, kiuj havas la plej malmultekostan fervojan bileton, ili ricevas – ekster la salut- kaj adiaŭajn donacojn – nur kvin mineralakvojn aŭ refreŝigajn trinkaĵojn.

La antaŭa vojaĝo per Semmering ekspreso okazis la 12-an de februaro 2022, Tiu trajno estis plenplena, do ĉiuj sidlokoj estis okupitaj. La trajno startis frumatene el la stacidomo Budapest-Nyugati. La trajno havis „Standard”, „Comfort”, „Panorama” kaj „Panorama Max” klasojn. En la vagonoj atendis la vojaĝantojn komfortaj foteloj, grandaj tabloj kaj panoramaj fenestroj. Do la partoprenantojn kontentigas ĉiuj komfortaj eblecoj de la vojaĝo. La trajno trafikis ĝis la aŭstra-hungara landlimo en Hungario, kaj poste sur la altmonta fervojo en Aŭstrio. Tiu fervojo rolas en la listo de la Monda Heredaĵo de Unesko. Tiun linion oni konstruis en 1854, kaj el la trajno videblas mirinda landvizaĝo. Dek kvar tuneloj, dek ses viaduktoj kaj pli ol cent ŝtonpontoj kaj trairejoj adaptiĝas al la alpaj pejzaĝoj. La trajno haltis en pluraj kolonioj de la montpasejo Semmering, sed la plej populara celpunkto estis la nomdoninta vilaĝo Semmering, kiu estas fama skiejo, kaj ĝi havas belegajn konstruaĵojn, eĉ malnovan etoson de la Monarkio. La vojaĝantoj dividiĝis en du grupojn. La unua grupo vizitis la vilaĝon Semmering, kaj helpe

de la ĉiĉerono ili aŭskultis la historion de la

La trajno haltis en pluraj kolonioj de la montpasejo Semmering, sed la plej populara celpunkto estis la nomdoninta vilaĝo Semmering, kiu estas fama skiejo, kaj ĝi havas belegajn konstruaĵojn, eĉ malnovan etoson de la Monarkio. La vojaĝantoj dividiĝis en du grupojn. La unua grupo vizitis la vilaĝon Semmering, kaj helpe



*La "Comfort" vagono en la Semmering ekspreso*

Semmering-fervojo kaj kelkajn interesaĵojn pri la vilaĝo kaj ties vidindaĵoj. La partoprenantoj iris al la vilaĝcentro kaj poste per telero vojaĝis al la montopinto, de kie ili pririgardis la belegan panoramon de la Alpoj. Post la plezuriĝo de multaj



*Viadukto inter la montoj*

vidindaĵoj, la partoprenantoj iris al amikema restoracio, kaj restis tie ĝis tiam, kiam la Semmering ekspreso reen venis el Mürzzuschlag.

La alia grupo de la partoprenantoj vojaĝis per la ekspreso ĝis la finhaltejo Mürzzuschlag, kie ili vizitis la vere belegan ĉefstraton, kie videblas laŭ la konstruaĵoj la riĉa historio de la urbeto kaj samtempe krea-arto. Sur la ĉefstrato ĉiuj konstruaĵoj havas aliajn kolorojn, kaj la fasadoj de

la domoj deflankiĝas unu de aliaj. Kelkaj partoprenantoj vizitis la „Südbahn Muzeon”, kiu troveblas apud la stacidomo, kaj la „Brahms Muzeon”, kiu per mallonga promenado estis atingita de la stacidomo. Kompreneble ankoraŭ multaj aliaj vidindaĵoj troveblas en la urbeto.

Post kelkaj horoj la ekspreso startis reen, kaj en la vilaĝo Semmering levis la alian grupon. Poste en la vagono „Panorama Max” la perso-naro liveris la vesper-manĝon.

La vojaĝantoj rajtis elekti el diversaj pladoj. Post la vesper-manĝo la partoprenantoj vizitis la restoracian vagonon, kie apud glaso de trinkajo ili aŭskultis la muzikon de la forte-pianisto. La Semmering eksprestrajno alvenis al Budapeŝto je la 23 horo. La sekva Semmering ekspreso startos proksimtempe en la 21-an de majo, kaj la 30-an de julio 2022.



*Dumvoje en la restoracio de la trajno*

Post la vojaĝo mi parolis kun kelkaj

partoprenantoj, kiuj entuziasme parolis pri la vojaĝo. Ĉiuj vojaĝantoj ĝuis la vojaĝon ĉefe la viziton en la vilaĝo Semmering, kaj la vojaĝo per la telero. Mi rekomendas al ĉiuj legantoj por partopreni en samaj aŭ similaj vojaĝoj, ja la MÁV vojaĝagentejo anoncas multajn interesajn unu- aŭ plurtagajn vojaĝojn.

**István Gulyás**

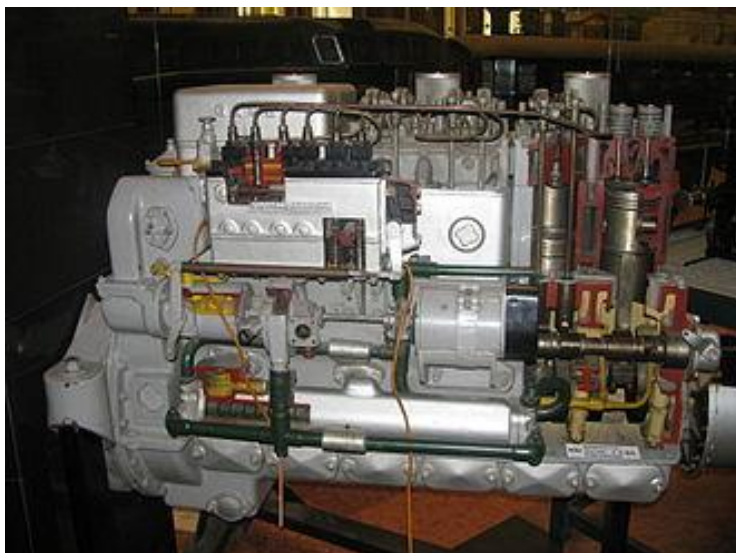
## JENDRASSIK GYÖRGY



Jendrassik György inĝeniero pri mekaniko estas la „Patro de la dizelmotoroj”, la iama kunlaboranto de la fama fabriko Ganz. Li estas la legendo de la fervoja veturilfabrikado, kiu – simile de sia protektanto Kandó Kálmán - kun multnombraj patentoj partoprenis en la modernigo de la landa fervojo. Li atingis elstarajn rezultojn en la evoluigo de la dizelmotoroj kaj gasturbinoj.

Jendrassik György naskiĝis en 1898 en Budapeŝto. Lia patro estis patenta juĝisto kaj li havis diplomon pri inĝeniero, kiu multe helpis al sia filo en la lernado kaj en la inĝeniera aktiveco. La juna Jendrassik jam en la gimnazio montris specialan intereson koncerne de la matematiko kaj fiziko. Post la abiturienta ekzameno li daŭrigis sian studon en la Budapeŝta Teknika Universitato kaj poste en la Berlina Universitato. Li konatiĝis tie kun Albert Einstein kaj Max Planck, kiuj estis la instruantoj de tiu universitato.

Post la universitataj jaroj li komencis labori en Budapeŝto, en la fabriko Ganz kiel esplorinĝeniero. Unu grava laboraĵo estis la firmeca kalkulo de la trabmetala memporta vagonkesto kaj la prepariĝo de la ŝarĝprovoj. Li faris elstaran laboron, sed poste lia intereso ŝanĝiĝis al la dizelmotoroj. Post mallonga tempo aperis lia unua patento: „Eksplozotermika motoro kaj ties funkciadmetodo”. Poste li prilaboris plurajn patentojn, per kiuj li fundamentis la mezgrandajn laborproduktadajn dizelmotorojn. Post dujara prepariĝo en 1927 pretiĝis la „Jm 130” novtipa unucilindra motoro. Li plue



evoluigis tion, kaj pretiĝis du-, kvar- eĉ sescilindraj motoroj, kiuj estis taŭgaj por movi la fervojveturilojn kaj ŝipojn. La nomo de tiuj motoroj estis „Ganz-Jendrassik motoro”.

Li laboris multe, kaj faris pli ol sesdek patentojn. Liajn patentojn aĉetis pluraj grandaj motorfabrikoj, inter aliaj la hispana „Hispano-Suiza” kaj la angla „Vickers”. Jendrassik bonege parolis la germanan, anglan, francan kaj hispanan lingvojn. Li multfoje vojaĝis al la okcidentaj landoj por komercaj traktadoj, kaj la Ganz-Jendrassik

*La sescilindra Ganz-Jendrassik motoro*

motoroj estis serĉataj eksportproduktoj en la tuta mondo. En 1934 komencis grandioza MÁV-investado, kiam la ĝis tiam utiligitajn motorojn oni ŝanĝis al Ganz-Jendrassik dizelmotoroj. Pro tio per tiuj dizelmotoroj la motorvagonoj povis trafikii malmultekoste kaj plirapide. La tiel transformitaj trajnoj trafikis ĝis la mezo de la 1970-aj jaroj. Estas interese, ke en la „Árpád” motortrajno oni funkciigis Ganz-

Jendrassik motoron, kiu estis la plej bela kaj rapida fervoja trafikilo, kion oni nomumis „Relbuso”.

Jendrassik György en 1937 komencis fari gasturbinajn eksperimentojn. Post unu jaro naskiĝis la unua gasturbino de la mondo. Li planis flugmaŝinan- kaj poste helican gasturbinon. Eĉ li faris eksperimentojn pri superŝarĝataj turbinoj, sed pro la dua mondmilito devis ĉesi tiujn eksperimentojn.

En la kariero de Jendrassik la jaro 1942 estis la turnopunkto, ĉar oni nomumis lin ĉefdirektoro de la fabriko Ganz. Tiu nomumo okazis en dumilitaj tempoj, sed li klopodis fari tiun postenon laŭ sia plej bona scio. Estis por li iom da kompenso, ke la Hungara Scienca Akademio elektis lin „Korespondanta Membro” de la Akademio. Post la dua mondmilito li plu laboris en la fabriko Ganz. Ŝuldi al si la reputacion kaj fakconon, ke li povis teni la ĉefdirektoran postenon, sed la tiama potenco konstante ĝenis lin, kio grave obstakligas lin en la trankvila laboro. Malgraŭ tiuj malindaj atakoj li provis koncentri pri lia laboro, sed pro la diversaj



*Kándó Kálmán la protektanto de Jendrassik*



*La gasturbino de Jendrassik*

negativaj manifestadoj kaj malamikaj atmosferoj en 1947 – okaze de lia oficiala eksterlanda vojaĝo – li jam ne venis hejmen. Li loksidiĝis en Anglio, kie li entreprenis konsilantan laboron ĉe gravaj britaj firmaoj. En Hungario la potenco manifestis lin patrujperfidanto. Li mortis la 8-an de februaro 1954. Jendrassik György entute havis 56 jaraĝojn.

La nuna Hungario ŝuldis la rekonon al li, kaj en 1990 donacis al li postmortan Széchenyi-honorarion. Pri li oni nomumis straton kaj Termodinamikan Laboratorion en Budapeŝto. Ankaŭ estas strato kun la nomo Jendrassik. Tio estis grava decido, ke oni nomumis pri Jendrassek György la Maŝinindustrian Lernejon en urbo Szolnok, kaj la Specialigitan Centron kaj Gimnazion en urbo Veszprém.

## KIOMA HORO ESTAS?



*La impona fasadorloĝo de la stacidomo Keleti*

tempo la unu-du minutoj tempo-prokrastiĝoj inter la kolonioj ne estis grava signifo, ĉar la tiutempa trafiko estis malrapida, kaj la malfruiĝoj estis ĉiutagaj okazaĵoj. Tiun fakton bone montras la trafiko de la diliĝencoj. Ekz. la diliĝencoj bezonis 2-2,5 horojn por atingi la po 15 km-j troveblajn poŝtostaciojn. Alia ekzemplo estis, ke en 1824 la diliĝencoj bezonis 30 horojn por fari la vojon inter Buda kaj Vieno.

Pro la grada disvastiĝo de la fervojoj, la horaron oni devis akordigi, kaj al tio la fervojkompanioj devis uzi facile videblan kaj iluminitan horloĝon. Tiu horloĝo montras tiujn tempojn, kiuj montras la tempon de la loka restadejo. Pro la elformiĝo de la longdistanca fervoja trafiko, la diversaj fervojkompanioj malpliigis la numerojn de la malsamaj precizaj tempoj. Ekde 1852 tiuj fervojkompanioj regulis la stacidomajn horloĝojn de la Hungara Reĝlanda Fervojo. Laŭ tiu regulo la horloĝoj devis montri ĉiuj tagmeze la „pragan astronomian tempon”. Ekde 1871 la fervojkompanioj laŭ komuna interkonsento jam uzis la „budan tempon”. Tiun tempon oni konstatis ĉiu-semajne unufoje per astronomia vojo. Tion oni sciigis al la Fervoja kaj Navigacia Intendantejo, kiuj dissendis tiujn tempojn al ĉiuj deĵoraj lokoj. Al kelkaj kampoj de la laboro apartenis la surhavo de la poŝhorloĝo kion oni devis adapti al la centra tempo. Tiuj kampoj estis ekz. la lokomotivisto, vagonargvidisto, staciestro, relvoĝgardisto, trakforkisto ktp. Ĝis la jaro 1891 oni uzis 21 specojn da fervojaj tempoj kiu okazigis multajn problemojn ĉefe por la veturantaj personaloj. La solvon donis la unueca enkonduko de la zonatempo en 1892. Ekde 1846 en la stacidomoj ekzistis daŭre pli precizaj stacidomaj horloĝoj. En Anglio oni evoluigis kaj kontinue perfektigis la impulsajn horloĝsistemojn. Tiel en pli grandaj stacidomoj estis sufiĉa unu ĉefhorloĝo per kies helpo la flankaj horloĝoj kune paŝis

La vivon de la homoj komence reguligis la ritmo de la naturo laŭ la ŝanĝiĝanta longo de la tagoj. La aktivecojn kaj laborojn de la homoj determinis la longo de la tagoj. La ununura preciza okazaĵo, kiu estis fiksita laŭ tempo estis la diservo en la vilaĝa preĝejo pri kiu atentigis la sonorigado. Ĝis la fino de la 19-a jarcento en ĉiuj kolonioj estis, tiam la tagmezo kiam la suno iras plej alte sur la ĉielo. Al tio

oni ĝustigis la horloĝojn, ekz. la turhorloĝojn de la preĝejo. En tiu



*La stacidoma ĉefhorloĝo*

kun la ĉefhorloĝo. En 1884 oni inaŭguris la stacidomon „Budapest Keleti”, sur kies fasadon Antal Kulicska horloĝmetiisto prikonstruis la imponan fasadhorloĝon. Laŭ la mendo de la fervojo Antal Kulicska en 1898 kreis tiun horloĝreton, en kies kadro estis certigita elektra kontakto inter la stacidomoj „Keleti”, „Nyugati”, „Józsefváros”, „Kőbánya-Felső”, „Rákos” kaj „Kelenföld” por ke la subhorloĝoj iru tiel kiel la ĉefhorloĝo.



*Poŝhorloĝo*

En 1911 el la stacidomo Keleti ĝis la stacidomo Hatvan helpe de subtera kablo jam kvazaŭ 50 centra horloĝo funkciis en la trajntrafika oficejo kaj trakreĝejo. La horloĝojn „Kulicska” dum pluraj jardekoj oni uzis, kaj poste aperis la „Riefler” astronomia pendolhorloĝo kaj la „Siemens kaj Halske” ĉefhorloĝo, fine venis la grandprecizaj elektronikaj radioestradaj ĉefhorloĝoj. Tiuj horloĝoj ricevas la sinkronsignon de la germana urbo Mainflingen, kie estas trovebla la DCF77 atomtempa-sinkroninsigno aŭ la GPS-artefarita luno.

En la jaro 1916 en Eŭropo – inter la unuaj fervojoj – Hungario enkondukis la transigon de la horloĝo pro la mondmilito, sed tiu temo evitis el la tagordo en la tuta Eŭropo. Post la dua mondmilito foje-foje

enkondukis la transigon kaj poste oni retiris tion baldaŭ. Fine ekde 1980 estis ĝenerala praktiko la transtempigo de la horloĝo al la somera erao. Fervoja interesaĵo estas, ke dum tiu tempo restis senmova kelkaj noktaj internaciaj trajnoj. Tio signifas, ke aŭtune unu horon restas senmova tiu trajno, kaj printempe unu horon malfruas tiu trajno. La transtempigo de la tradicia pendolhorloĝo signifas problemon, sed ĉe la hodiaŭaj elektronikaj ĉefhorloĝoj la transtempigo okazas aŭtomate. La Eŭropa Komitato en 2018 proponis ĉesigi la someran eraon, sed la membroŝtatoj ankoraŭ ne decidis, do ĉio restas en la malnova situacio.



*La elektronika radioestrada horloĝo*

La funkciado de la elektronikaj impulsfunkciadaj flankaj horloĝoj dependas de la lokigo. La flankaj horloĝoj havas simplan mekanismon, kaj ili estas nedetruiblaj. La centjariĝa „Siemens kaj Halske” flankaj horloĝoj ankoraŭ funkcias senprobleme. La novigo de la lasta jardeko estas la NTP flankaj horloĝoj, kiu estas interligo de la IP-reto. Tiuj flankaj horloĝoj ankoraŭ nuntempe funkcias, eĉ ili vivas sian renesancon. Tion montras la fakto, ke en Hungario ĉe la fervojo proksimume 4000 stacidomaj flankaj horloĝoj funkcias senprobleme. Ĉe MÁV ankoraŭ troveblas tradiciaj mekanikaj murhorloĝoj, kiuj estas oktagaj risortaj strukturoj.

Do tiu ĉi artikolo prezentas, kia maniere oni akordigis la horloĝojn antaŭ la interreto, kaj la homoj de kie eksciis la precizan tempon, se la nenombreblaj horloĝoj ne

estis interrilate unu kun aliaj. Ankaŭ mi prezentas tion, ke por la fervojo kiamaniere doniĝis la solvo de la preciza tempo.

**István Gulyás**

## STULTA KAMPARANO

Oni diras, ke nur la instruitulo evoluigas kaj antaŭenigas la landon. La kamparano estas stulta homo, ĉar li ne vizitadis la lernejon, pro tio li restis malklera homo. Oni parolas pri kamparanoj bagatelume, ĉar ili ne havas diplomon, kvankam ili meritis la plej valorajn diplomojn sur la tereno de la kamparana vivo. Kio estas la vereco? Mi povas klarigi la situacion:

- Tiu „stulta kamparano” bredas bestojn, eĉ selektas tiujn. Ĉiuj hejmaj regionoj havas karakterizan bestaron, kiu sekvas la lokajn eblaĵojn, kiel la flaŭro, faŭno, pluvo, tero kaj temperaturo. Do la kamparano estigis dum plurcent jaroj nobeligitajn bestojn, kion la instruituloj per „altflugaj pensoj” senorde krucigis, kaj la rezulto estas disreviga. Do la bredistaj kamparanoj meritis „diplomon” sur la tereno de la bredado.
- Tiu „stulta kamparano” kulturas gren- kaj legomo-produktadojn, diversajn fruktojn, kiujn ili selektas. Tiuj produktaĵoj ne bezonas aspergon kaj malvarmigejon. La „saĝaj” profesoroj estigas tiujn produktaĵojn, kiuj bezonas malvarmigejon, ĉar sen tiuj ejoj la fruktoj ruiniĝas eĉ ne kunportas rikolton. Ĉu la gren- kaj legomoj kulturitaj kamparanoj, eĉ la fruktokulturisto meritis „diplomon”?
- Tiu „stulta kamparano” ankoraŭ povas mastrumi kun la rikolto, ĉar li devas ĉiujare plani la bezonatajn kvantojn por konsumado kaj rezervo. Ili povas elkalkuli, ke kio estas necesa por la bestoj kaj por la semado. Do la kamparano meritas ankaŭ ekonomian „diplomon”.
- Tiu „stulta kamparano” estas sperta al la pripretigado de la viando de la buĉiditaj bestoj. Laŭ la kamparano oni ne bezonas modernajn ilojn por rezervi la viandojn kaj kreskaĵojn, sed nur oni devas esti sperta al la maniero. Ĉu al ĉi tiu aktiveco denove bezonas „diplomon” la kamparano?
- Tiu „stulta kamparano” povas sanigi la malsanajn bestojn. La „saĝa” diplomita ĉiam turniĝas al la veterinaro. Tiu agemo meritas ankaŭ veterinaran „diplomon”.
- Tiu „stulta kamparano” iras al la kuracisto nur tiam, se la malsano estas danĝera. Ĉiujn pli malgrandajn malsanojn la kamparano kuracas hejme helpe de la kampulino. Ili bone konas la kuracplantojn kaj aliajn kuracmetodojn. La kampulino naskas hejme. Preskaŭ en ĉiuj vilaĝoj estas akuŝistino, kiu kuracas homojn kaj bestojn egalproporcie. Do la kamparano meritas medicinan „diplomon”.
- Tiu „stulta kamparano” propramane pretigas la ilojn por sin lavo kaj lavado, replandumas la ŝuojn, kolorigas siajn domojn ekstere kaj interne ktp. La kamparano riparas la difektitajn maŝinojn, domojn, do li faras masonistan, agrilbrilan, ĉarpentistan, tegmentkovritan k.a. aktivecojn. Ĉu al tiuj metioj la kamparano bezonas „diplomon”?
- Tiu „stulta kamparano” – kiu ne lernis en la lernejo – lernas en la lernejo de vivo. Li eklernas ĉion de la maljunuloj. Kiam li iĝas maljunulo povas scii preskaŭ ĉion, kio estas bezonata al la inteligenta kaj racia vivo. Ĉu vi scias, ke la sperto estas la plej bona instruo? La kamparano lernas tion pli bone kiel multaj instruituloj. Do ni devas lerni de la kamparano ĉiujn gravajn aferojn kaj farotaĵojn, ĉar la kamparano ne estas stulta, sed pli saĝa kaj racia homo.

István Gulyás

# HUNGARA VILAĜA PROGRAMO

Proksimume unu triono de la populacio en Hungario vivas en malgrandaj setlejoj. Tiuj setlejoj havas malpli ol kvinmil loĝantojn. En 2018 oni estigis la Hungaran Vilaĝan Programon, en kiu partoprenas 2867 malgrandaj setlejoj. La celo de tiu programo estas la evoluigo kaj plibonigo de tiuj setlejoj, eĉ la plibonigo de la kunliverado kaj vivkvalito. Ankaŭ estas grava celo la haltigo de la migrado de la loĝantaro. Kadre de tiu programo ankaŭ la Hungaraj Ŝtatformoj (MÁV) ricevis eblecojn evoluigi la fervojstaciojn kaj la koncernajn fervojliniojn. Fine en la pasinta jaro naskiĝis la „Apoga Kontrakto” inter la Ĉefministro kaj MÁV en kies kadro estis fiksita la enhavo kaj financa fonto de la projekto. MÁV ricevas du miliardojn da Forintoj por tiu programo. La grava klopodo estas, por ke la loĝantaro de tiuj ĉi setlejoj ricevu samajn liveradojn kiel la vojaĝantoj de la ĉeflinioj kaj de la budapeŝtaj antaŭurbaj vojaĝantoj. Kompreneble pro tiuj evoluigoj ankaŭ la tie laborantaj fervojistoj ricevas pli bonajn laborkondiĉojn.



En la kadro de tiu ĉi programo MÁV klopodas striktan kunlaboron kun la aŭtonomioj por la aranĝado de la medio de la fervojaj konstruaĵoj. Ankaŭ estas grava vidpunkto la utiligo de la superflujaj konstruaĵoj, la funkciigo de la stacidomoj, la ekzameno de la damaĝo al pejzaĝaspekto, la ĉeso de la malutila medio,

aranĝado de la stacidoma antaŭaĵo. Okazas unuecaj haloj en la stacidomo kun dinamikaj pasaĝerinformoj, kaj kun kameraj kontroloj. Konstruiĝas ankaŭ modernaj pasaĝerlavejoj. En kelkaj stacioj MÁV loĝigas ĝiĉetajn biletpresmaŝinojn kaj tegitajn biciklejojn. Multaj stacioj bezonas novan stacidomon, ĉar la malnova stacidomo estas tute malmoderna. Ekzemple nova stacidomo konstruiĝas en la fervojstacioj Berkenye, Nagyigmánd-Bábolna, Mernye Zichyújfalu, Mád, Nagykereki, Medgyesegyháza ktp. Preskaŭ ĉiuj stacidomoj bezonas plenan renovigon, kiel Tiszaalpár, Pécsudvard, Nyírbogát, Sárrétudvari, Tiszajenő, Győrasszonyfa k.a. Pli ol ducent stacidomoj kaj haltejoj ricevas biciklejojn, kaj konstruiĝas pluraj tegitaj malfermitaj atendejoj. Kadre de la aŭtonomiaj kunlaborantoj la senluzaj konstruaĵoj ricevas komunajn funkciojn, ekz. por la milico aŭ la polico, eĉ por muzeo aŭ agroturismo, eĉ por gastroĉambro ktp.

En la kadro de la Hungara Vilaĝa Programo MÁV elektis pli ol 40 duarangajn fervojliniojn, sur kiuj oni planas finfari la fortigojn kaj evoluigojn. Tiujn proponojn MÁV kunordigis kun la kompetentaj aŭtonomioj. Laŭ la plano la renovigaj laboroj de la ekzistantaj konstruaĵoj finiĝos en la mezo de la kuranta jaro, kaj la efektiviĝo de la novaj konstruaĵoj finiĝos ĝis la fino de la nuna jaro. La aliaj laboroj, kiuj interligas al la programo efektiviĝos ĝis majo en la venonta jaro.

Fonto: *Wikipedia*

**István Gulyás**



„Kandó- lokomotivo”



La emblemo de la 73-a IFEF-kongreso