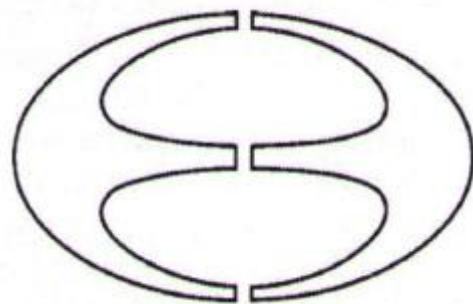


HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



**La stacidomo Antverpeno.
En Belgio okazos la 74-a IFEF-kongreso
(Fonto: Vikipedio)**

3
----- **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:

42. I. Gulyás: Pensoj
43. I. Gulyás: La stacidomo de la eŭropaj fervojoj
45. L. Gabalda: La 73-a IFEF-kongreso
47. I. Gulyás: Eminentaj hungaraj fervojistaj esperantistoj
51. G. Bereti: En la lingvo de nia komunumo
53. I. Gulyás: Vaporlokomotivaj vojaĝoj
55. I. Gulyás: La riverego Danubo
57. I. Gulyás: Plankonkurso por la stacidomo „Nyugati”
58. I. Gulyás: Evoluigoj de la fervojaj stacidomoj

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

PENSOJ

La esperantistoj estas kuraĝaj homoj. Ankoraŭ la pandemio ĉi tie ŝteliras, kaj la rusa-ukraina milito ĉi tie estas najbare de niaj hejmoj, tamen la esperantistoj proprapersono kunvenas kaj partoprenas en kongresoj, konferencoj, festivaloj, seminarioj kaj aliaj renkontiĝoj. Bedaŭrinde la nombroj de la partoprenantoj malpliigas, tamen jam estiĝas la personaj renkontoj anstataŭ la retaj „renkontiĝoj”. Pensu pri la 73-a IFEF-kongreso, kiu okazis en la ĉeĥa urbo Beroun inter la 6-11 de majo 2022. En la kongreso partoprenis pli ol 100 fervojistaj esperantistoj, kiuj ĝuis la etoson de la kunesto. Bedaŭrinde el kelkaj landoj ne partoprenis fervojistaj esperantistoj en ĉi tiu kongreso, eĉ el Hungario neniu ĉeestis. Mi scias, ke la negativaj okazaĵoj ekrompis la evoluadon de la Esperanto-agado, tamen estas malbona situacio, ke multaj landaj asocioj de IFEF ĉesis. Ankaŭ en la restantaj landaj asocioj malpliigas la membro-nombro. La situacio ankaŭ en Hungario estas sama, ĉar antaŭ kelkdek jaroj agadis pli ol dudek fakgrupoj kun preskaŭ dumil fervojistaj membroj, kaj nuntempe restis nur tri fakgrupoj kaj tri membroasocioj kun entute 121 membroj. La kaŭzojn mi scias, kaj pri tio mi jam multfoje skribis, sed inter la kaŭzoj la plej gravaj estas la maljuniĝo de la movado, la antaŭiĝo de la angla lingvo, la manko de gejunuloj. Alia problemoj estas, ke la membroj de la fakgrupoj kaj membroasocioj ne volas entrepreni ia ajn aktivecojn. Restas nur kelkaj entuziasmaj membroj, kiuj agadas kaj entreprenas diversajn taskojn. Kaj al ĉi tio aldoniĝis la pandemio kaj la milito. Sed ni fervojistaj esperantistoj – malgraŭ tiuj negativaj aferoj – ĉiam estis (kaj estas, eĉ estos) entreprenemaj homoj, kaj trovas la elireblajn vojojn por plu vivi la Esperanto-movadon.

István Gulyás

LA SITUACIO DE LA EŬROPAJ FERVOJOJ

La Eŭropa Unio manifestis la jaron 2021 la „Fervojan Jaron”. En ties kadro trafikis speciala trajno tra la tuta Eŭropo (Connecting Europe Express) inter la 2-a de septembro kaj 7-a de oktobro en 2021. Dum la kvinsemajna vojo ĝi vizitis pli ol 120 urbojn en la tuta Eŭropo. Tiu trajno servis la popularecon kaj propagandon de la fervojo, kaj certigis komunan platformon al la diskuto pri la avantaĝo de la fervoja trafiko por la vojaĝantoj kaj entreprenoj. La eŭropaj fervojaj kompanioj kaj mem la



Vaporlokomotivo en Svisujo

Eŭropa Unio taksis la rezultojn de tiu ĉi trajno, kaj konstatis, ke la unueca fervoja reto, kiu etendiĝas tra la landlimoj nuntempe ankoraŭ ne estas reala imago. Tio havas multajn kaŭzojn, kiuj estas ekzemple: la malbona stato de la fervojaj retoj preskaŭ en ĉiuj eŭropaj landoj; la ekspedistoj preferas la publikvojan trafikon, ĉar la kamionoj povas transporti la varojn „de domo ĝis domo”; la eŭropaj landoj investis al la evoluigo de la publikaj vojoj kiel al la fervojoj; ĉe la fervojoj ne ekzistas unueca evoluiga kaj funkciiga sistemo

kaj koncepto; estas problemoj la nuntempa negativa impostpolitiko de la Eŭropa Unio ktp. Kompreneble en la lastaj jardekoj la fervojoj multe evoluiĝis, sed tio ne estas sufiĉa. Ankoraŭ estus bezonata kreskigi la investadojn, la kunlaboron inter la fervojaj kompanioj.

La Eŭropa Unio akceptis kelkajn proponojn, el kiuj la plej gravaj estas la disigo de la fervoja infrastrukturo kaj la fervojaj liveradoj, la efektiviigo de la unueca eŭropa fervoja sistemo. Bedaŭrinde la vera kunlaboro inter la fervojoj en multaj kampoj de aktiveco kaj agado, ankoraŭ nur apenaŭ funkcias. Kelkaj ekzemploj pri tiuj kampoj: La Eŭropa Fervoja Aŭtomata Trafikregada Sistemo (ERTMS) malrapide efektiviĝas; mankas la normigada elektrizada- kaj signalilsistemo; ankaŭ mankas la diversaj fervojaj reglamentoj k.a. Estas interesaj praktikoj ĉe kelkaj fervojoj, ekzemple en la kadro de la lokomotivaĉetadoj.

En la pasintaj jaroj la pola fervojo (PKP) aĉetis tiajn lokomotivojn, kiuj ne povas trafiki en la najbaraj landoj; la danoj aĉetis tiajn lokomotivojn, kiuj povas trafiki nur en Danio kaj Germanio, pro tio la svedoj ne povas trafiki trajnon el Stokholmo kaj al Germanio; la germana fervojo (DB) havas novajn ICE.4-trajnojn, kiuj havas nur unu kurentprovizadan sistemon, pro tio ili povas trafiki nur en Aŭstrio, Germanio kaj Svisujo.



ICE en Germanio

La eŭropaj landoj ekde multaj jardekoj evoluigas la retojn de la trafika infrastrukturo. En tiu kadro la kostojn de la investado nur parte pagas la Eŭropa Unio, la

pligrandigajn partojn devas pagi la kompetentaj landoj. Tiuj landoj malinklinas financian, pro tio ĝuste la tranzitaj trafikoj efektiviĝas malrapide.

Laŭ la esplorado de la publika opinio, multaj vojaĝantoj preferas la fervojajn trafikojn kontraŭ la aviadlinioj, ĉefe ĉe la mallongaj vojstrekaj. Pro tio ili proponas pligrandigi la nombrojn de la noktaj trajnoj. Kie funkcias fervoja trafiko kun granda rapido – ekzemple en Germanio kaj Francio, plejparte en Italio kaj Hispanio – la vojaĝantoj preferas la trajnon por vojaĝi kontraŭ la aviadilo.



TGV en Francio

Estas pozitivaj ekzemploj en la kadro de la noktaj trafikoj ekzemple en Aŭstrio. Tio estas la „NigtJet” trajnoj de ÖBB. Ĉar la plej granda funkciigo de la noktaj trajnoj DB ĉesigis la tutajn noktajn vojstrekajn, ÖBB decidis, ke anstataŭ DB ĝi transprenis tiun transport-sektoron. La „NigtJet” jam en la unua jaro donis profiton, pro tio ÖBB kontinue pligrandigas tiujn retojn. Laŭ ĝia plano ĝis la

jaro 2025 plue daŭrigas la pligrandigon de tiuj noktaj trajnoj kun 50%-oj. Nuntempe la noktaj trajnoj de ÖBB trafikas en dek landoj, kaj multaj trajnoj transiras sur tri diversaj landoj. Laŭ la lastfojaj aranĝoj en la pasinta jaro ÖBB komencis trafikigi noktajn trajnojn inter la Vieno-Amsterdamo, Insbruko-Amsterdamo kaj Vieno-Munkeno-Parizo veturvojoj. Ankaŭ estas pozitiva ekzemplo la renovigo de la Budapeŝto-Kelebia fervojlinio. Tiu estas grava parto de la plena linio inter Grekio kaj Budapeŝto. La longo de tiu fervojlinio estas 150 km-j, kie oni konstruas dutrakan linion. Entute 339 trakkilometraj longaj fervojevoluigo okazos. Post la dutrakigo de la linio certigos kaj al la vojaĝantoj kaj al la vartrafiko konkurkapablan liveradon. Laŭ la plano la investado pretiĝos en la jaro 2025. Mi rimarkas, ke tiu fervojlinio en la teritorio Serbio jam estas en riparo. Mi povus vicigi ankoraŭ multajn pozitivajn ekzemplojn, sed bedaŭrinde ankaŭ negativajn ekzemplojn. Sed la spaco estas finita en la nuna numero de HFM, pro tio mi povos daŭrigi tiujn gravajn temojn en la sekvaj HFM.

En la trafika sekcio, en kiu rolas ĉiuj trafikbranĉoj, kreskis la damaĝajn gasojn en la lastaj jardekoj kun 30%-oj, el kio la fervojo preskaŭ nenion havis sian parton. La aertrafiko donis 12-13 %-jn de la plenaj ellaso, sed sub la 1500 km-oj aerveturado jam estas respondeca pro 25%-oj. Se la Eŭropa Unio malpermesus la mallongan aertrafikon, kaj instigus la fervojan trafikon por transporti tiujn vojaĝantojn kaj varojn, la eŭropa trafiko tuj ŝparus po 3,5 milionaj tunoj de la damaĝaj gasoj jare.

Bedaŭrinde la ekspedistoj ankoraŭ preferas la publikvojan trafikon, ĉar la publikvoja transporto nuntempe estas oportuna trafikmaniero, ĉar ekz. la kamionoj povas transporti la varojn pli mallonga tempo kaj eble pli mallonga vojstrekaj. Se la parton de la publikvoja transporto la fervojo povus transporti, la negativaj efikoj grave malpliĝus en la kadro de la trafiko. Sed al tio bezonas plue investi al la fervojo, kaj efike organizi la kunlaborantojn inter la eŭropaj fervojoj.

István Gulyás

La 73-a INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-KONGRESO

6. - 11. majo 2022

Post dujara paŭzo de realaj kongresoj, IFEF-okazigis kvaran fojon en Ĉeĥio kongreson en la bela urbo *Beroun*, kies emblemo estas urso. Apud rigardejo troviĝas du veraj ursoj. Dum la semajnfino en la ĉefa placo okazis fama potfarista fiaro.

La kongreso estis eksterordinare bela kaj plensukcesa. Ĉiutage la esperantistoj ricevis



Partoprenantoj de la 73-a IFEF-kongreso en Beroun

surprizojn en formo de neatenditaj donacoj. Jam ĉe la alveno kaj registriĝo ĉiuj ricevis kvar boteletojn da diversaj likvoroj produktitaj de la fama ĉeĥa produktanto "Becher". Ĝi estas amargusta specialaĵo ellaborita el pluraj plantoj kun kuracaj efikoj. Spickuketo kovrita per sukera E-flago, kiun disdonis al ni folklorodancistoj "BARÁČ-NÍCI" post ilia prezentado de kostumoj ankaŭ surprizis nin. Vespere dum la interkona vespero sekvis bonvenigo kaj tosto. Ni estis ĝoje

akceptitaj de la LKK-anoj kaj de la prezidanto de la ĉeĥa landa asocio Vladislav Vokoun.

Al la kongreso aliĝis 110 geesperantistoj el 15 landoj. La plej malprosimaj venis el Japanio kaj Koreio. Plej nombraj gesamideanoj venis el apuda Pollando. El Belgio venis grupeto de dek personoj por observi funkciadon de la evento, ĉar venontjare la IFEF-kongreso okazos en la belga urbo Antverpeno kun la postkongreso en *Charleroi* kaj en ĝia ĉirkaŭaĵo.

Sabate la 7-an de majo okazis festa malfermo de la kongreso fare de Jaroslav Matuška en ĉeesto de la prezidanto de la ĉeĥa landa asocio FISAIC, Vladislav Vokoun kaj Blanka Havelková membro de la estraro de la ĉeĥaj fervojoj. La kongreson salutis ankaŭ la prezidantino de la ĉeĥa E-asocio Libuše Hýblová kaj fine la prezidantino de IFEF Rodica Todor prezentis sian festo-paroladon.

Ŝi kaj kelkaj aliaj pro siaj meritoj, ricevis belan kristalan lokomotiveton. Grupeto da infanoj de loka muziklernejo prezentis diversajn dancetojn. Post la paŭzo Pavla Dvořáková kantis kaj gitarludis. Sekvis salutoj de reprezentantoj de la partoprenantaj landoj. Rodica honorigis per diplomoj kelkajn meritplenajn membrojn de IFEF kaj emfazis sindonan organizan laboron kaj subtenon de la kongreso al Anna Abelovská, al kiu ŝi transdonis diplomon de honora membreco. Poste, antaŭ la kongresejo de la "Grandhotelo Litava", ni komune fotiĝis. Posttagmeze kunsidis la Faka Komisiono kaj okazis diversaj prelegoj kaj informoj pri aktualaĵoj. Vespere koncertis moravia grupo "NOPROBLEM" kaj poste nin sprite amuzis nigre vestitaj knaboj el la grupo "BLACK BUŘIŇOS".



Alveno de la kongresanoj



Ekskurso al la fervoja muzeo

lando kaj Magdaléna Feifičová (Fejfi) anoncis realigon de la sekva kongreso en Slovakio okazonta en la jaro 2024. Grandioza estis vespera bankego kun vino kaj abundaj, diversspecaj manĝaĵoj, legomoj, fruktoj, desertoj kaj, je la surprizo de ni ĉiuj antaŭ la fino alvenis grandega torto kun emblemo de IFEF. Tre agrable muzikis la grupo "JEDETO", konsistanta el muzikantoj de meza Bohemio. Ĉe la fino ne mankis dancado kaj la tombolo por ĉiuj, kiun prizorgis Anna Abelovská.

Agrabla estis la tuttaga ekskurso; unue al la kastelo *Křivoklát*, kie bonege ĉiĉeronis Pavla Dvořáková. Bonegan tagmanĝon ni havis ĉe kastela taverno. Poste ni daŭrigis al la urbo *Lužná u Rakovníka*, kie ni vizitis fervojmuzeon de diversaj lokomotivoj kaj ankaŭ la specialan vagonon por la prezidento Masaryk. En alia speciala vagono ni povis refreŝiĝi per kafo kaj kuko. Antaŭ la forveturo ni kun Pavla kantis. Alia interesa ekskurso gvidis nin al la vitrofabriko "Rüchl" en *Nižbor*, kies emblemo estas cikonio. La vera paradiso en apuda ĝardeneto. Rememore ni ricevis vitromemorajeton en formo de koro. Bongustis tagmanĝo en apuda restoracio. Fakuloj de fervojo ekskursis al la centra reĝejo en Prago.

Impresa kaj bela estis la folkloro vespero, dum kiu gejunuloj prezentis al ni kantojn kaj diversajn dancojn. Sekvis kostumprezento de folkloro vestitaj virinoj el diversaj regionoj. Vigla muziko kun amuzaj scenoj de la grupo "TRUSK" riĉigis la programon. Antaŭ la fermo de la kongreso Rodica dankis al ĉiuj organizantoj kaj partoprenantoj kaj la belgaj samideanoj transprenis la flagon por la venonta kongreso. Denove, post kelkaj jaroj, ni ĝuis aparte agrablan kaj sukcesplenan kongreson en Ĉeĥio.



Belga samideano transprenis la kongresan flagon

Ĉiutage aperis bele ilustrita kongresa bulteno, entute sep numeroj. Kristin Tytgat gvidis E-kurson, kiun la ĉeestantoj tre aprezis. Petro Chrdle provizis vastan libroservon. Dum la kongreso okazis diversaj prelegoj rilataj al fervojoj kaj fakaj kunsidoj. Dum la publika komitatkunveno estis elektita nova estraro, fakte sen ŝanĝo. Espereble ili laboros same bone kiel ĝis nun. En loka preĝejo okazis organa koncerto.

Antaŭ la promeno tra la urbo *Beroun* Petr Chrdle konigis al ni ĝian historion kaj parolis ankaŭ pri interesaj lokoj en la ĉirkaŭaĵo. Posttagmeze la belgoj prezentis kaj donis kelkajn informojn pri la venontjara kongreso, kiu okazos en ilia

Liba Gabalda

EMINENTAJ HUNGARAJ FERVOJISTAJ ESPERANTISTOJ

Mi alvenis al la lasta parto de la rememoro pri la eminentaj hungaraj fervojistaj esperantistoj, kiuj bedaŭrinde jam ne eblas inter ni, ĉar ili jam mortis. Ni klinu niajn kapojn antaŭ ĉiuj mortintaj fervojistaj esperantistoj, kaj ni rememoru ilin kun pietato.

Mi konis preskaŭ ĉiujn mortintojn, kaj mi povas konstati, ke ili estis senlacaĵaj, entuziasmaj, saĝaj, precizaj kaj altnivelaj esperantistoj, kaj la priskriboj, kiujn mi mallonge formulis pri ili, ne estas malplenaj frazoj, sed verecoj.

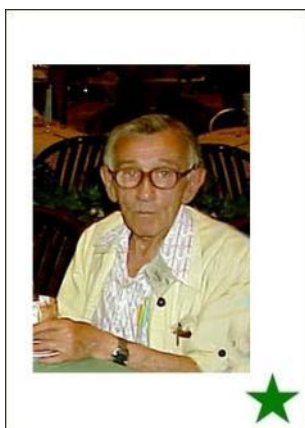
Mi esperas, ke ankoraŭ longtempe mi ne devas daŭrigi tiun rememoron, ĉar ni ĉiuj travivos la pandemion, militon kaj malsanojn pro la maljuneco aŭ pro aliaj problemoj.

Kiel ĝis nun la priskribon mi pretigis laŭ la naskiĝjaroj. Estas bona afero, ke preskaŭ pri ĉiuj mortintoj mi sukcesis akiri foton.

Sándor Kovács (1927-2006)

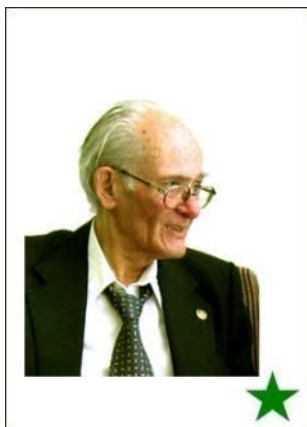
Li laboris en la „Landler Jenő” Vagonriparejo de MÁV. Li fondis la fervojistan fakgrupon de la Hungara Fervojista Esperanto-Asocio. Li estis la gvidanto de la fakgrupo ĝis sia morto. Li kontinue agitis pli kaj pli novajn membrojn. Per lia agito li akiris, ke ĉiu membro de la fakgrupo fariĝis „Dumviva Membro” de Hungaria Esperanto-Asocio (HEA). Li faris supergradan ŝtatan lingvoekzamenon pri Esperanto eĉ kompletigitan per fervoja faklingvo. Li estis membro de IFEF kaj de UEA, eĉ fakdelegito de tiu. Kun sia edzino li organizis ekspoziciojn pri la vivo de la vagonriparejo, kaj la agado de la lokaj esperantistoj. Tiuj ekspozicioj estis sukcesaj, kaj ankoraŭ la gvidantoj de la vagonriparejo pririgardis ĝin ĉiokaze. Sándor Kovács ofte partoprenis Esperanto-aranĝaĵojn enlande eĉ eksterlande. Li estis entuziasma aŭskultanto de Esperanto-programoj de radio-stacioj, kaj surbendigis tiujn, kaj poste konigis tiujn dum la budapeŝtaj klubprogramoj. En la kadro de la klubprogramo la partoprenantoj kun ĝuo aŭskultis lian verkon kun la titolo: „Mi estis laborejstro”. En ĝi li leginde verkis pri sia laborejo, sia aktiveco kaj pri la fervojista Esperanto-movado. Plurfoje li disponigis artikolon al HFM. Rekonante lian persistan movadan laboro en 1988 la HEA honoris lin per la distingo „Honorinsigno de HEA”.

Lajos Csonka (1928-2006)



Li deĵoris ĉe la fervojo en diversaj postenoj, lastfoje en la informa fako de la Okcidenta Stacidomo. Li konatiĝis kun la Esperanto en jaro 1947. Li bone alproprigis la lingvon Esperanto, kaj multe ekzercis tion. Kiam la Esperanto-movado denove revigliĝis en Hungario, li organizis junularan grupon en la tiama kulturdomo en Budapeŝto. Ekde la 14-a IFEF-kongreso li partoprenis multajn IFEF-kongresojn dise en tuta Eŭropo. Li multfoje partoprenis ekskursojn kun fervojistaj Esperanto-grupoj en Pollando, Ĉeĥio kaj Bulgario, kaj dum la ekskursoj li multe helpis - helpe de la unuakvalita lingvoscio - al la gvidantoj de la grupoj. Li aktive partoprenis dum pluraj jaroj en la landa fervojista Esperanto-movado. Li bone gvidis la fervojistan Esperanto-klubon, organizis prelegvesperojn, jarfinajn kunvenojn ktp. Li estis diligenta korespondanto de la Radiostacioj Polonia kaj Vatikana. Multfoje li helpis la eksterlandajn turismajn grupojn en Budapeŝto. Li estis ankaŭ skolto, kaj vivis en ties spirito: „La skolto ĉiam helpas, kiam oni bezonas tion”.

János Patay (1929-2015)



Li estis fervojisto, kaj laboris en multaj terenoj de la Hungaraj Ŝtatformoj (MÁV). Lia Esperanto-aktiveco estis longa kaj ekzemplodona. En la jaro 1964 li aliĝis al la Esperanto-movado, kaj li estis membro de la Hungara Fervojista Esperanto-Asocio. En la jaro 1969 li iĝis membro de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF), kaj en jaro 1972 li iĝis membro de la Universala Esperanto-Asocio (UEA). Li agadis sur ĉiuj terenoj de la Esperanto-movado. Li estis dum 25 jaroj sekretario de nia asocio, komitatano ĉe la internaciaj fervojistaj kongresoj, li gvidis lingvokursojn plejparte por plenkreskuloj, sed ankaŭ en gimnazio kaj en la Oficirkleriga Instituto de MÁV. Ekde 1972 dum pli ol dudek jaroj li ĉiĉeronis dum diversaj Esperanto-aranĝoj, kongresoj. Li verkis artikolojn en fakaj, kulturaj kaj movadaj temoj. Li estis kunlaboranto de nia faka revuo HFM, eĉ preskaŭ dum dek jaroj li estis ĝia redaktoro. Sennombre li prelegis dise en la lando pri fakaj, kulturaj, sportaj, historiaj kaj movadaj temoj. Li estis sekretario de la Loka Kongresa Komitato de kvar IFEF-kongresoj okazintaj en Hungario. En la lastaj jaroj li estis membro de la Redaktora Komisiono de IFEF. La fervojistaj esperantistoj, eĉ la estraranoj de HEA ĉiam povis trovi lin, se ie, iam, ion devis labori. Li ricevis gravajn ŝtatajn kaj Esperanto-distingojn, inter ili en 1988 la distingon „Memormedalo de HEA”, en 1992 „Pro Esperanto de HEA” kaj en 2000 la plej grava distingo de IFEF: „Honora Membro de IFEF”. Mi longe povus vicigi liajn aktivecojn sur la tereno de Esperanto, kaj taksu liajn homajn karakterojn, ĉiam helpopretajn kondutojn, sed la spaco por la rememoroj estas finita. Por epilogo: li estis unu el la plej oferema esperantisto en la Esperanto-movado.

Imre Domokos (1930-2019)



Li naskiĝis la 19-an de majo 1930 en Budapeŝto. Post lia abiturienta ekzameno li komencis labori ĉe la Hungaraj Ŝtatformoj, kie li havis eblecon daŭrigi la lernadon. Li akiris la kvalifikon ĉe la Oficireduka Instituto de MÁV, kaj ĉe aliaj mezgradaj institutoj eĉ ĉeflernejoj. Fine li iĝis estro de librotenistoj, sistemorganizanto, revizoro kaj fincestro en la Budapeŝta Direkcio de MÁV. Post 41 jara laborrilato kun MÁV li kiel ĉefkonsilanto iĝis pensiulo. Dum la pensiaj jaroj li aktive agadis sur la tereno de kulturo. Ekz. li estis la fondinto kaj estrarano de la Asocio „Regionoj, epokoj, muzeoj”, kaj estis membro de la artrondoj de urboj Pécs kaj Budapeŝto. Li estis ankaŭ poeto, kaj lia metapoemo estis: „La poemo estas gefrato de la muziko”. Li verkis multajn poemojn, el kiuj pli ol 60 aperis en revuoj, antologioj kaj aliaj eldonaĵoj. Li estis konata artradukisto, kaj ĝis nun aperis pli poemaro en lia traduko. Pro tiuj aktivecoj li ricevis multajn distingojn, diplomojn, artajn premiojn kaj memormedalojn. Li estis entuziasma esperantisto. Li akiris superan ekzamenon en lingvo Esperanto. Li partoprenis kelkajn Universalajn kaj IFEF-kongresojn, eĉ li entreprenis taskojn en la antaŭpreparoj de la kongresoj, kaj dum la kongresaj semajnoj li agadis kiel revizoro, ĉiĉerono kaj financa estro. Li multfoje partoprenis en la ĝeneralaj kunsidoj de nia asocio, kiel deputito de la Budapeŝta Direkcio. Li multfoje skribis artikolojn kaj poemojn en nia faka revuo HFM.

D-ro Imre Pethes (1930-2018)

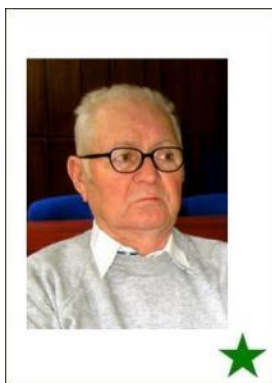


Li ekkonis Esperanton pere de la fervojista esperantisto D-ro István Bácskai, kiu estis lia senpera estro. Li estis sekretario kaj poste vicprezidanto de nia asocio, eĉ dum longa tempo li estis vicprezidanto de HEA. Lia grava tasko estis efektivi kaj plifortigi la kunlaboron kun sociaj organizaĵoj, plivastigi la Esperantomovadon sur la faka tereno enlande kaj internacie. Kiel juristo li multe helpis al la administra-jura laboro, ĉefe al la modernigo de la statuto kaj de la historio de nia asocio. Li estis la sekretario de la Loka Kongresa Komitato en la bonsukcesa kaj plej grandnombra 14-a IFEF-kongreso en Budapeŝto en jaro 1962. Li partoprenis ĉiujn IFEF-kongresojn okazintaj en Hungario, eĉ li kunlaboris en la preparlaboro kaj aranĝado. La alia grava posteno estis la prezidanto de la organizaĵo Mondpaca Esperanto-Movado. Li rekonis ke la devizo „Per Esperanto por Paco” esprimas tiun eblon de la internacia lingvo, ke ĝia uzado helpas la bontenadon de la paco, la disvastigon de la pacmovado. Tiun prezidantan postenon li funkciis ĝis sia morto. Li estis multflanka, humanisma kaj entuziasma homo, kiu ĉiam helpis al la junaj kaj novaj esperantistoj ne nur en la kadro de Esperanto, sed en la privata kaj laboreja vivo. Li ricevis multajn gravajn ŝtatajn kaj Esperanto-distingojn, kiujn li meritis por la tuta aktiveco.

János Ónodi (1930-1989)

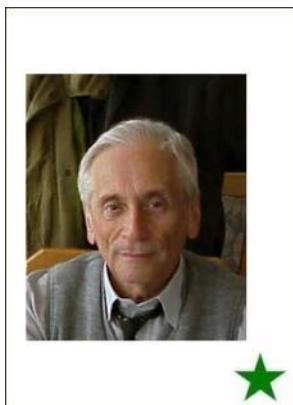
Li estis fervoja inĝeniero, kaj laboris kiel sekciestro en urbo Kiskunhalas. Li konatiĝis kun la lingvo Esperanto jam dum la studado de la Gimnazio, kaj ekde 1948 li iĝis membro de la Hungara Landa Esperanto-Asocio, kaj samtempe al la Esperanto Sekcio de Fervojista Sindikato. Ekde 1957 li estis membro de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF). Li reorganizis la iaman lokan fervojistan fakgrupon, kaj ĝismorte li estis ĝia gvidanto. De tiu tempo la fakgrupo havis viglan movadan vivon, eĉ de tempo al tempo ĝi havas ĉiam pli da membroj. Li aktive agadis dum la 34-a IFEF-kongreso en Balatonfüred. En 1988 li organizis la 24-an Landan Amikan Fervojistan Renkontiĝon kun grandnombraj partoprenantoj. La estraro de la Hungara Esperanto-Asocio rekonante liajn meritojn en la movada agado, honoris lin per la distingo „Honorinsigno de HEA”. Li estis tre bonkora, modesta homo nelacigebla laboremulo, kaj aktiva membro de nia asocio.

Pál Hepp (1935-2016)



Li ricevis abituriantan diplomon en la Gimnazio de Nyíregyháza, poste li akiris inĝenieran diplomon en la Universitato. Li komencis sian fervojistan deĵoron en 1958 en Záhony kaj poste en Debrecen. Li estis dum longaj jaroj fakestro sur la tereno de la fervoja investado. Dum sia tuta vivo restis fidela al la fervojo. Lia Esperanto-aktiveco estis longa kaj ekzemplodona. Ekde 1978 li iĝis esperantisto kaj membro de la fervojista fakgrupo en Debrecen. Post la morto de József Mátyás en 1995 li transprenis la gvidan postenon, kaj dum du jardekoj li gvidis tiun fakgrupon. Li estis entuziasma adepto de la internacia lingvo Esperanto. Li partoprenis en multaj kongresoj, renkontiĝoj kaj enlande kaj eksterlande. Li organizis la 32-an Landan Amikan Fervojistan Esperanto-Renkontiĝon en urbo Debrecen, kiam la partoprenantoj ekskursis al la dezerto de Hortobágy. Tiu ekskurso estas neforgesebla travivaĵo por la hungaraj kaj eksterlandaj partoprenantoj. Li prelegis multfoje en la Esperanto-klubo, eĉ instruis ĉefe la komencantojn.

József Cziboly (1936-2013)



Post lia abiturienta ekzameno li finstudis la teknikan fakultaton de la Scienca Universitato de Budapeŝto, kaj akiris inĝenieran diplomon pri ponto-konstruado. Li komencis inĝenieran karieron ĉe MÁV. Dum lia fervoja deĵoro li ekkonis kaj alproprigis la internacian lingvon Esperanto, kaj poste li tuj aliĝis al la movada laboro. Post jardekoj da profesia laboro ĉe MÁV lia sorto direktis lin al alia entrepreno, sed lia Esperanto aktiveco inter la fervojistaj kolegoj restis senŝanĝa. Dum la 14-a IFEF-kongreso en Budapeŝto fondiĝis „Junulara Sekcio de IFEF”, kaj la kongreso elektis lin membro de ĝia estraro. Dum la 51-a Universala Kongreso en Budapeŝto la Hungara Radio ĉiutage disaŭdigis duonhoran Esperanto-lingvan informon, li estis membro de ĝia trikapa redaktaro. Li partoprenis multajn IFEF- kaj UEA-kongresojn, kaj por en Hungario organizitaj IFEF-kongresoj li pretigis la kongreslibrojn, eĉ la kongresajn bultenojn. En la 56-a IFEF-kongreso li estis LKK-ano, kaj en tiuj Universalaj Kongresoj kiuj okazis en Budapeŝto kiel helpanto kaj ĉiĉerono helpis la sukceson de tiuj kongresoj. Post longaj jaroj li lingve reviziis kaj enpaĝigis nian fakan revuon (HFM), eĉ dum kvar jaroj la internacian fervojistan revuon IF. Li helpis la laboron de la estraro de nia asocio, kaj sian lingvoscion li utiligis al la pretigoj de diversaj materialoj. Li ne konis limon pri la laboro, ĉiam li klopodis precize labori. Liaj homaj kontaktoj ĉiam estis ekzemplodonaj, li ŝatis esti en la fono, mallaŭta voĉo kaj bonhumoro karakterizis lin. Pro lia rezultohava laboro li ricevis multfoje honorigojn. La Hungara Esperanto-Asocio distingis lin en 1996 per la honorigo „Pro Esperanto”, okaze de la 40-a postmilita jubileo en 1997 li ricevis „Honordiplomon” de la Hungara Fervojista Esperanto-Asocio, kaj en 1988 li ricevis distingon „Honorinsigno de HEA”.

Mária Balogh (1943-2010)



Post la komerca abiturienta diplomo ŝi komencis labori ĉe la Hungaraj Ŝtatformoj (MÁV) en la stacidomo Soroksár. Poste ŝi deĵoris en Budapeŝt-Józsefváros kaj fine en la Orienta stacidomo de Budapeŝto. Intertempe ŝi kontinue pliperfektigis sin. Sekvante tiun periodon ŝi longtempe laboris sur la tereno de la fervoja ekspedo en la budapeŝta Fervoja Direkcio kaj en la Generaldirekcio de MÁV. Fine ŝi laboris ĉe la firmao „Pannon Cont Kft” kiel ĉeflibrotenanto. Ŝi jam en frua junaĝo konatiĝis kun la Esperanto, kaj ŝi iĝis membro de la Centra Fervojista Esperanto-Fakgrupo de Budapeŝto. Ŝi multfoje partoprenis IFEF-kongresojn enlande kaj eksterlande. Ŝi estis helpanto de la IFEF-kongreso en Balatonfüred (1982) kaj en Pécs (1995), eĉ LKK-ano kiel kasisto en la IFEF-kongreso en Budapeŝto (2000), kaj Sopron (2004). Ŝi partoprenis multajn Universalajn kongresojn dise en Eŭropo kaj ankaŭ en Brazilo, Ĉinio, Japanio, Aŭstralio. Ŝi estis estrarano de nia asocio kiel respondeculo de la ekonomio pli ol dek jaroj. Pro ŝia aktiveco ŝi ricevis multajn ŝtatajn kaj Esperanto-distingojn.. Ŝi estis multflanka, altkvalita, diligenta kaj entuziasma esperantisto, kiu daŭre kaj senhezite agadis por Esperanto. La morto de nia kara esperantistino donis al ni kordoloron, kaj estis granda perdo de nia Esperanto-aktiveco, ĉar la administraj taskoj – ĉefe la ekonomiaj kaj financaj terenoj – restis sen faksperimentuloj.

Sereghyné Enikő Zengő (1955-2018)



Ŝi naskiĝis en 1955, lernis en la mezlernejo de urbo Nagykálló. Pro la instigo de sia instruisto ellernis la lingvon Esperanto. Post la akiro de la abiturienta diplomo ŝi plue lernis en la universitato. Post la fino de la universitataj studoj ŝi komencis labori kiel pedagogo en kelkaj lernejoj de la departemento Szabolcs-Szatmár. Ŝi instruis la lingvon Esperanto ne nur al la lernantoj, sed al tiuj gejunuloj, kiuj bezonis por la universitata diplomo du fremdajn lingvosociojn. Ŝi partoprenis en la Ŝtata Lingvoekzamena Asocio, kaj ekzamenis plurcent gejunulojn. Ŝi estis la prezidantino de la “Verda Stelo” Esperanto-Societo en urbo Nyíregyháza, estrarano de la Hungaria Esperanto-Asocio (HEA), komitatano de Internacia Ligo de Esperantistaj Instruistoj (ILEI) ktp. Ŝi partoprenis multajn internaciajn kongresojn kaj konferencojn, lastfoje ŝi ĉeestis en la 102-a Universala Kongreso en Seulo. Multajn landajn kunvenojn kaj aranĝaĵojn ĉeestis, eĉ organizis tiujn. Ŝi estis la “motoro” de la organizadoj de la Landaj Amikaj Esperanto Renkontiĝoj en Nyíregyháza, el kiuj la lasta okazis en 2017 en Nyíregyháza-Sóstófürdő. Ĉiuj esperantistoj ege estimis ŝin pro ŝia multflanka, amikema kaj entuziasma personeco.

Mi finas la konigon de la eminentaj hungaraj fervojistaj esperantistoj. Mi vicigis 42 esperantistojn, kiuj agadis en la kadro de la hungara fervojista Esperanto-movado dekomence ĝis nuntempe. Mi menciis kelkajn biografiajn indikojn kaj konigojn pri la Esperanto-aktivecoj sen pretendo de la kompleteco. Bedaŭrinde la konigitaj fervojistaj esperantistoj ĉiuj jam mortis. Ili agadis senlace, entuziasme, saĝe, precize kaj altnivele, kaj lasis al ni, al la posteularo riĉajn heredaĵojn, altvalorajn konojn. Mi ege esperas, ke la vivantaj fervojistaj esperantistoj ankoraŭ longtempe povos agadi, kaj ni ne devas fari nekrologon pri iu.

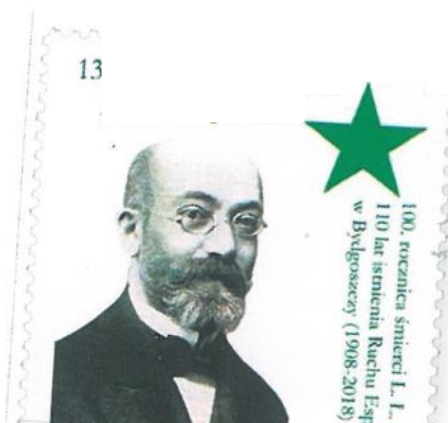
Ni lernu de niaj antaŭuloj entuziasmon, sindonon, scideziron kaj moralan ŝuldon al la Esperanto-movado.

István Gulyás

EN LA LINGVO DE NIA KOMUNUMO

La instruo en universitatoj de la tielnomataj ‘malgrandaj’ lingvoj estas ankaŭ pro tio grava, ĉar dum la studoj la studentoj havas eblecon ekkoni la bazajn demandojn de la ‘translatologio’, la interkomuniko inter la hungara lingvo kaj la mez-eŭropaj lingvoj. Ni, hungaroj, same kiel niaj najbaroj, eĉ hodiaŭ ofte traktas unu la alian unuflanke kaj tra okcidentaj okulvitroj. La tute nova kaŭzo de tiu fenomeno estas la fakto, ke en la 21a jarcento la angla lingvo tute klare fariĝis la unua ilo de la internacia komunikado. Andor Mészáros prezentas kun fajna instinkto tre precizan situacion, kiu estas laŭ pluraj vidpunktoj komplika kaj plena de kontraŭdiroj. Unuflanke li pruvas ke laŭ la tradicio de nia regiono la gepatra lingvo estas la esenco de nia nacia identeco, tamen li rimarkas, ke en Mez-Eŭropo – kaj en la Eŭropa Unio - ne eblas konstrui estontecon sen la reciproka ellerno de niaj naciaj lingvoj. Tamen, konsiderante la tre grandan nombron de la eŭropaj lingvoj, tute ne eblas reciproke ellerni ĉiujn, do la solvo de la komunikado celanta la

interkompreniĝon de la nacioj povus esti la dulingveco. En la regionoj kun miksitaj loĝantaro memkompreneble la praktika solvo tamen estus la reciproka ekkono de la lingvo de la kunloĝantaj nacioj. Koncerne la uzadon de la angla kiel interlingvo estas pluraj problemoj: unue ĝi estas la gepatra lingvo de unu nacio loĝanta en nia kontinento, due ĝi fariĝas pro tio automate la ilo de anglosaksaj politikaj, ekonomiaj kaj kulturaj avantaĝoj. Sekve la dilemo koncernas samtempe potencon, (nacion) politikon kaj lingvojn.



Dr-o Zamenhof

"iniciatinto" de nia lingvo sur pola poŝtmarko

La bezono de kunlaborado estas tamen komuna intereso, kio sekvas el la historia evoluo de la eŭropa kulturo. Tio videblas eĉ el rapida reĝardo. En la eŭropa pratempo pruvas tion la rezultoj de la greka, respektive latina kulturo, poste ilia sanktigita kunfandiĝo en la Nova Testamento kiel universala valoro, poste la liberigantaj novaĵoj de la epoko de la Renaskiĝo kaj de la Eklumiĝo (Francio, 18-a jarcento), kaj fine la disvolviĝo de la jam tutmonde influanta teknika civilizacio, kio daŭras eĉ hodiaŭ; laŭ intelekta vidpunkto la nocio de Dante pri la homaro, la penso de Goethe pri la mondliteraturo, la mondŝtato de Kant, kaj poste la ideo de la malapero de la ŝtatoj, jen la majloŝtonoj sur la vojo kio kondukas al unuigita homaro. Tiamaniere la bazaj demandoj de la trans la etologio fariĝas demandoj de la unuiĝo de la homaro en ekzista, intelekta kaj lingva nivelo. Do tute ne egalas, kian motivon havas nia vidpunkto: ĉu

homogenigan naciŝtatiĝon aŭ komunuman intereson, kio sekvas el la historia evoluo de la eŭropa kulturo. En la lasta kazo la Eŭropa Unio fariĝas (raison d'État) ŝtatracio, kiu reprezentas por ĉiuj siaj civitanoj la intelektan heredaĵon de la moderneco, kiu anticipas juron kaj moralon, sed dependas de lingvo. Ĝia ekzisto dependas samtempe de egzistaj (politikaj, ekonomiaj kaj sociaj) kaj intelektaj (humansciencaj: religiaj, juraj, lingvaj, moralaj) kriterioj. La homoj, kiuj vivas en nia epoko, devas konsideri tiujn du eblecojn. La ekkono, la intelekto, la juro kaj la moralo estas la fiktivaj, lingvaj formoj de la uniformiĝo. En tiu senco la homaro estas nur fiktivaĵo, kiun kuntenas la intelekto de la moderneco. La homaro tamen tute konkrete egzistas en siaj diversaj apartaj (ekonomiaj, naciaj, sociaj, religiaj, ktp.) komunumoj; sed tiuj partoj dependas esence de la gepatra lingvo. Oni vidas, ke la lingvo, ĝuste ĉar ĝi estas centra komunikilo, havas du trajtojn: ĝi influas kreante identecon, kaj universaligas. Unuflanke ĝi estas ilo por ekkoni la mondon, aliflanke la esenco de la identeco. Kiel ĉi-lastaj ĝi taŭgas nur se ĝi povas funkcii kiel supernacia ilo, kiu reprezentas la unuigitan homaron. Oni povus diri: kiel la lingvo de la espero. Konsiderante ĝian laŭvortan signifon, tiu lingvo povas esti nur Esperanto.

La konkludo de la argumentado certe nun iĝis por multaj utopioj.

Gábor Bereti

Ps.

Pri la aŭtoro: Gábor Bereti naskiĝis en 1948. Li estas literaturisto, simpatianto de Esperanto, aŭtoro de revuo-artikoloj kaj libroj. Lia plej lasta volumo estas Disŝutita nuntempo (Szétszórt jelen), eseoj, kritikoj. Eldonis L'Harmattan Kiadó, Bp. 2020.

VAPORLOKOMOTIVAJ VOJAĜOJ



*Vaporlokomotivo sur la fervoja linio
Hungario.*

En la antaŭa numero de nia faka revuo HFM mi verkis artikolon pri Semmering ekspreso. Tiu nostalgia trajno trafikis inter Budapeŝto kaj la aŭstra urbeto Mürzzuschlag. Tiun nostalgian vojaĝon organizas la hungara vojaĝagentejo MÁV RAIL TOURS. Mi trarigardis la nostalgiajn vojaĝ-programojn de ĉi tiu vojaĝagentejo, kaj mi trovis ofertojn al nostalgia vojaĝo per vaporlokomotivo. Tiujn nostalgiajn vojaĝojn oni prinomas „Vapornubaj vojaĝoj”, kiuj samtempe estas ankaŭ ekskursoj. Tiuj ekskursoj jam ekde pluraj jaroj okazadas en Hungario, ĉiujare kvar-kvin foje. Tiuj vojaĝoj estas publike ŝatataj en la rondoj de la vojaĝantoj. Kompreneble tiuj ekskursoj estas ŝatataj por ĉiuj partoprenantoj, ĉar la vaporlokomotivoj kaj la nostalgiaj vagonoj alportas ilin al la plej belaj kaj allogaj urboj kaj regionoj de

Antaŭ ĉiuj vojaĝoj oni devas prepari la vaporlokomotivojn kaj vagonojn, por ke dumvoje ne okazu iun eraron. Tiuj lokomotivoj estas lokigitaj en la granda halo de la Fervojhistoria Parko, sed la fakuloj kontinue kontrolas iliajn statojn. Sama proceduro okazas kun la nostalgiaj vagonoj, por ke oni povu kun sekureco trafikigi la lokomotivojn kaj vagonojn. Antaŭ la starto la fakuloj kunmetis la vagonojn en ĝusta vicordo, okazas ekstera kaj interna purigado kaj pli malgrandaj riparadoj, eĉ la preparado de la restoracia vagono. La lokomotivestroj devas havi konvenan kvalifikon, ĉar nur ili havas rajton konduki tiujn veturilojn. Ankaŭ la trajnakompana personalo estas iomete alia kiel al la tradicia vojo, ĉar tiu personalo konsistas el trajndirektanto, priservantoj, teknikaj akompanantoj kaj fremdulgvidanto.



La kastelo en urbo Tata

La vojaĝagentejo MÁV RAIL TOURS

por ĉiuj jaroj kunmetas la detalajn programojn de la vaporlokomotivaj vojaĝoj. Ĝi pretigas la bezonatajn kalkuladojn, la vizitindajn lokojn, urbojn kaj aliaj vidindaĵojn, kaj la varianton de la fervoja horaro. En la kunmeto oni devas atenti, ke la vojaĝo havu gajnon por la agentejo. Bedaŭrinde pro la pandemio la nombroj de la vojaĝantoj iomete malkreskis, sed en la nuna jaro jam montriĝas kreskado, ĉar antaŭ kelkaj vojaĝoj ĉiuj partoprenantaj biletoj elĉerpiĝis. La agentejo ne havas konkretan publikon por ĉi tiuj vojaĝoj, sed multajn plenkreskulojn interesas la vaporlokomotivoj, eĉ ties funkciadoj. Kompreneble ankaŭ la

geknaboj ŝatas vojaĝi kaj travivi la vojaĝadojn per la vaporlokomotivo. Ĝenerale multe venas kun familio, partoprenas amikaj kompa-nioj, eĉ ankaŭ la pliaĝuloj ŝatas tiujn vojaĝojn.

En la nuna jaro la 29-a de majo okazis la unua ekskurso al la belega urbo Tata. La grandetendaĵaj lagoj, la ombroriĉaj parkoj, la fama fortika kastelo kaj multaj aliaj publikaj kaj loĝdomoj, eĉ somerdomoj altiras la vizitantojn. La historiaj konstruaĵoj alvokas la riĉan historion de Tata. La karesnomo de Tata estas „Urbo de la akvoj”. Tiu urbo donas al la vizitantoj neforgeseblajn travivaĵojn.

Unu el la plej popularaj „vapornubaj vojaĝoj” kondukas la partoprenantojn al la „Danubkurbo”, kiu estas la plej bela regiono de Hungario. Ĉie altiĝas montetoj kun



La monumento Damjanich en Szolnok

arbaroj, videblas multaj ĉarmaj somerdomoj, oni povas promenadi sur romantikaj zigzagaj stratetoj, glitas ŝipoj kaj boatoj sur la riverego, do idiliaj vidaĵoj atendas la partoprenantojn. Ĉi tie la finhaltejo estas la danubborda urbeto Szob, sed dumvoje la nostalgia trajno haltas en la urbetoj Kismaros kaj Zebegény. En la ekskursloko Királyrét atendas la vojaĝantojn per fakultativaj programoj. Tiu nostalgia ekskurso okazos la 7-an de aŭgusto 2022, kiam la nostalgian trajnon tiros la 424 seria vaporlokomotivo, kiu estas – laŭ la vojaĝantoj – unu el la plej bela vaporlokomotivo.

La 3-an de septembro la nostalgia trajno kondukas la vojaĝantojn al la tibiskoborda urbo Szolnok. La vojaĝantoj partoprenas en la aranĝaĵoj „Szolnok-taga programserio”. Tiu

programserio donas al ĉiuj aĝgrupoj amuziĝojn kaj ripozojn dum la tuta tago. Szolnok estas la rezidejo de la departemento Jász-Nagykun-Szolnok, kie estas la plej grava transiro de la rivero Tibisko (Tisza). La urbo situas en la koro de la Ebenaĵo, kaj ekde pluraj jarcentoj ĝi estas grava kultura kaj ekonomia centro. Szolnok havas multajn interesajn vidindaĵojn, kiel la teatro „Szigligeti”, la muzeo „Damjanich János”, la aviadista muzeo, la galerio „Szolnok”, la ĝardeno de rozoj, la zoologia ĝardeno, nenombreblaj statutoj, belegaj parkoj kaj promenadoj ĉefe apud la rivero Tibisko, multaj diversaj konfesiaj preĝejoj, kaj antaŭ ĉio la du riveroj Tibisko kaj Zagyva. La partoprenantoj de la nostalgia ekskurso povas elekti inter la vidindaĵoj kaj la programserioj.

En la 2-an de oktobro okazos la dua nostalgia ekskurso al la Danubkurbo, sed al kio la partoprenbiletoj jam nuntempe preskaŭ ĉio elĉerpiĝis.

Do mi povas konstati, ke la vaporlokomotivaj vojaĝoj estas popularaj, kaj mi rekomendas al ĉiuj legantoj partopreni tiujn ekskursojn, kaj per tio ekkoni kelkajn belegajn regionojn kaj urbojn de Hungario.

István Gulyás

LA RIVEREGO DANUBO

La Danubo estas la dua plej longa riverego en Eŭropo post la rusa riverego Volgo. Ĝi fontas en la Nigra-arbaro ĉe la kunfluo de du malgrandaj riveretoj Breg kaj Brigach, ĉe la urbo Donaueschlingen. De tie en la sudorienta direkto fluas 2850 km-jn longe ĝis la Nigra-maro. La Danubo-delta ĉe la Nigra-maro esence estas artikitaj en tri branĉoj, kiuj estas la sekvaj: Kilia, Sulina kaj Sankta Georgo. La tuta teritorio de Hungario etendiĝas la akvokolektejo, kaj la longeco de la ĉiloke ĉefbranĉo estas 417 km-j, pro tio la riverego estas la difina elemento de la hidrografio de Hungario.

La Danubo estas la plej internacia riverego de la mondo, ĉar ĝi trafluas sur 10 landoj, kaj la ĝia akvokolekteja teritorio tuŝas plue ankoraŭ sep landojn. Sur ĝiaj bordoj troveblas multaj gravaj urboj, inter ili kvar nuntempaj ĉefurboj: Vieno, Bratislavo, Budapeŝto kaj Beogrado. Multaj pli grandaj urboj troveblas apud la Danubo, kiel Ulm, Regensburg kaj Passau en Germanio; Linz, Melk kaj Krems en Aŭstrio; Komarno en Slovakio; Győr, Esztergom, Visegrád, Érde, Dunaújváros, Paks, Baja kaj Mohács en Hungario; Apatin, Novi-Sad, Zimony en Serbio; Vukovár en Kroatio; Orsova, Braila, Galac kaj Sulina en Rumanio; Vidin kaj Rusze en Bulgario; Giurgiulesti en Moldova; kaj Izmajil kaj Kiliĵa en Ukrainio.



La fonto de la Danubo ĉe Donaueschlingen

La kulturaj heredaĵoj kaj la naturaj belecoj de la riverego altiras multajn turistojn. Pro tio laŭ la danubaj urboj – ĉefe somere – estas plenŝtopitaj. Multaj turistoj uzas la plurtagajn ŝipekskursojn fare de la vojaĝagentejoj, kaj pere de tiuj eblecoj ili povas ekkoni la laŭriverajn urbojn, pejzaĝojn, birdojn kaj la regionojn.

La Danubo estas grava internacia ŝipvojo, kaj ekde la finkonstruo de la kanalo Rejno-Majno-Danubo en la jaro 1992, la akvovojo formas gravajn partojn de la 3500 km-jn longa transeŭropa akvovojo. Tiu vojo estas inter Roterdamo, kiu troveblas apud la Norda maro, kaj urbo Sulina, kiu estas apud la danubbranĉoj ĉe la Nigra maro. La kvanto de la transportaj varoj sur la Danubo en la jaro 1987 atingis la 100 milionojn da tunoj.



La Danubkurbo sur la norda parto de Hungario

En la 20-a jarcento sur la supra parto de la riverego oni elkonstruigis multajn akvocentralojn, kiuj aliformis la naturan akvofluon. Pro tio ĉesas la alportajo de la alpaj rekompentigoj. La lasta konstruita akvocentralo estas la „Akvoŝtupo de Bős”. Tiu akvoŝtupo rezultigas, ke en la supra parto de la danubkurbiĝo la akvonivelo kontinue alpliĝas. La Danubo havas multajn flankajn riverojn, kiel la Iller, Lech, Isar kaj Inn en Germanio; Traun, Enns kaj Morva en Aŭstrio; Vág kaj Garam en Slovakio; Rába, Ipoly kaj Sio en Hungario; Tisza, Száva kaj Temes en Serbio; Dráva en Kroatio; Zsil, Olt kaj Arges en Rumanio; Timok, Iszker kaj Oszam en Bulgario; Prut en Moldova.



Cikonio sur la bordo de la Danubo

Ekde la jaro 1970 kontinue formiĝis naturparkoj ĉe la Danubo. Ĝis nun entute 18 parkoj ekzistas ekde Germanio, tra Hungario, ĝis la Nigra maro. En Hungario funkcias ses parkoj, kiuj estas la sekvaj: „Szigetközi Naturprotektita Distrikto”, „Dunamenti Ártéri Erdők Naturprotektita Distrikto”, „Duna-Ipoly Naturparko”; „Duna-Dráva Naturparko”; „Kopácsi-rét Naturparko”; „Felső Dunamellék Naturprotektita Distrikto”.

La Danubo havas multajn flankajn riverbranĉojn, kiuj ĉirkaŭigas insulojn. El kiuj estas la plej grandaj en Hungario la „Csallóköz”, „Szigetköz”, la insulo „Szentendre”, la insulo „Csepel” kaj la

insulo „Mohács”.

La Danubo trafluas diversajn pejzaĝojn kaj regionojn, pro tio ĉe la rivero troveblas variaj vivularoj. Sub la akvo sur la kuŝejo, la akvoebeno, la mortbranĉoj kaj la grandaj akvoplacoj certigas al la vivuloj diversajn kondiĉojn. La mortbranĉoj de la Danubo havas riĉajn vegetaĵajn planktonojn, diversajn akvakreskaĵojn kiel la lemnoj, la ferozoj, kanoj, karikoj. Inter la arboj troveblas la blankaj salikoj, la nigraj kaj blankaj poploj. Apud la Danubo estiĝis diverspecaj arbaroj kun kverkoj, ulmoj, fraksenoj kaj diversaj grimpemaj kreskaĵoj kaj muskoj.

En la rivero Danubo vivas 52 fiŝspecoj el kiuj estas la plej konataj la karpoj, bramoj, karasoj, sandroj ktp. La Danubo certigas favorajn vivmanierojn al nenombreblaj specojn da birdoj kaj bestoj. Unu el la plej konataj birdoj estas la mevoj, anasoj, anseroj, kormoranoj, diverspecaj ardeoj en la Danubdelta la rozkoloraj pelikanoj. Preskaŭ en la plena longeco de la Danubo retroveblas la blanka eĉ ankaŭ la nigra cikonio. La plej kazakterizaj etaj mambestoj estas la akvosorikoj, la arvikoloj, la musoj, kaj la kastoroj. La rabobestojn reprezentas la ruĝaj vulpoj kaj la lutroj.



Lutro ĉe la Danubo

Mi mencias, ke ambaŭflankoj de la Danubo kondukas fervojaj ĉeflinioj en la teritorio de Hungario, kiuj parte tute proksime, parte pli malproksime funkcias, sed tiuj linioj ĉie paralele kondukas kun la rivero. Tiuj fervojlinioj kunligas Budapeŝton kun Vieno kaj Bratislavo. Mi rimarkas, ke la fervojlinioj de diversaj landoj sur kiuj fluas la Danubo, tiel same kiel en Hungario preskaŭ paralele kondukas ili kun la rivero.

La rivero Danubo grave determinas la vivmanieron, vivnivelon kaj vivoformon de la loĝantaroj en ĉiuj laŭriveraj urboj, kaj en la laŭriveraj regionoj.

István Gulyás

PLANKONKURSO POR LA STACIDOMO „NYUGATI”

La hungara kabineto kaj la estraro de Budapeŝto komune akceptis la fervojevoluigan koncepton de Budapeŝto. Laŭ tio la Budapeŝta Evoluiga Centro anoncis internacian plankonkurson por la renovigo, modernigo kaj plimultigo de la kapacito de la Stacidomo „Nyugati”.



Vidaĵplano pri la nova stacidomo "Nyugati"

La nuna stacidomo jam ne povas kontentigi la fervojtrafikajn pretendojn, kaj ankaŭ la medio de la stacidomo meritas plenan reorganizon.

Entute 12 plankonkurso alvenis al la 21 membra internacia juĝkomisiono. Brita arkitektura oficejo – Grimshaw Architects – gajnis la plankonkurson por la stacidomo „Nyugati”. La plano enhavas modernan, trinivelan subteran stacidomon, kiu bone adaptiĝis al la medio de tiu ĉi urboparto. Sur la surfaco, malantaŭ la

Eiffel-halo, konstruiĝos nova fervoja halo kun 13 trakoj, kaj sub la tero oni planis profundan stacion kun 6 trakoj. La stacidomo estos destinacio por la antaŭurbaj, longdistancaj kaj internaciaj trajnoj. La profunda stacio unue funkcias kiel kapstacio, sed oni konstruos tiel, ke en la estonto inter la stacidomoj „Nyugati” kaj „Déli” oni povos kunligi kun fervoja tunelo, kiu transkondukos sub la Danubo. En la estonto aliĝos al la nova, profunda stacio la M5-a metrolinio. En la nova stacidomo estiĝos novaj parkejoj por 200 aŭtomobiloj, inter la surfaco kaj la profunda stacio.

En la Eiffel-halo sur la stratnivele ĉesos la fervoja trafiko, ĉar ĉi tien estiĝos la nova punkto komisura de Budapeŝto kun butikoj, kafejoj, aranĝajplacoj, restoracioj. La plano estiĝos novan urbocentran verdan surfacon. La nova parko laŭ la strato Podmaniczky ĝis la strato Dózsa György, tiel inter la Urboĝardeno kaj la Granda Bulvarado estos kunligita kiel verda koridoro. Sur tiu verda koridoro estiĝos komunumaj sportejoj, ludplacoj, lavejoj, travivaĵparkoj kaj parkoj por hundoj, eĉ multaj ripozlokoj. La industria historia fervoja motorremizo ricevos kulturalan funkcion. Sur la Westend-placo estiĝos verda placo, kaj la ekzistanta ponto por la aŭtomobiloj ĉesos kaj malkonstruiĝos. Kompreneble la plena fervojreto de la stacidomo „Nyugati” rekonstruos. Ĉi tiu investado donas al la budapeŝta loĝantaro kaj kompreneble al la vojaĝantoj verdan, parkitan, traireblan novan urboparton.



Detalo pri la nova stacidomo "Nyugati"

EVOLUIGOJ DE LA FERVOJAJ STACIDOMOJ

En la 2/2022 numero de nia faka revuo HFM, mi verkis artikolon pri la „Hungara Vilaĝa Programo”. Laŭ tiu programo la Hungaraj Ŝtatejoj (MÁV) elektis pli ol 40 duarangajn fervojliniojn, sur kiuj oni planas renovigi la stacidomojn tiel, ke tiuj stacidomoj havu samajn nivelojn, kiel la stacidomoj de la ĉeflinioj. Tiuj stacioj kiuj postrestis el la fervojevoluigaj projektoj de MÁV en la lastaj 15-20 jaroj, rajtas havi eblecon por la renovigo. Se la stato de la stacidomo bezonas konstrui novan stacidomon, tiam la malbonstato domon devas malkonstrui. Al la vilaĝa programo MÁV ricevas du miliardojn da Forintoj kiel neredonajn ŝtatajn apogojn. Kadre de tiu programo



La solena transdono de la stacidomo Mád

MÁV jam renovigis ĝis nun kelkajn stacidomojn. Inter ili en marto de la nuna jaro okazis la solenaj ekzigitaj transdonoj de la vilaĝoj Mád kaj Szany-Rábaszentandrás.

La stacidomo Mád troveblas en la centra parto de la tokaja vinprodukta regiono sur la fervojlinio Szerencs-Hidasnémeti. Ĝi havis malbonstatojn, plattegmentan stacidomon, kiu atendis la vojaĝantojn kun kvarkolona portiko el la direkto de la vilaĝo. Kadre

de la rekonstrulaboro la konstruaĵo ricevis novan kovraĵon, konstante temperaturan atendejon kun „USB” stablon kaj benkojn, vitrinojn kaj lavejon. La ekstera fasado renoviĝis, kaj la fenestrojn kaj pordojn eĉ la tegmento-izoladon oni ŝanĝis. La deĵorejoj

ricevis novajn klimatizilojn, kaj jam pretiĝis dekloka bicikloparkejo. La rekonstrulaboro kostis 48 milionojn da hungaraj Forintoj. Do la stacidomo Mád atendas la vojaĝantojn kun renoviĝintaj konstruaĵoj kaj parkitaj esplanadoj.



La nova stacidomo de Szany-Rábaszentandrás

La alia stacidomo estas Szany-Rábaszentandrás, kiu troveblas la renkontiĝoj de la du vilaĝoj en la departemento Győr-Moson-Sopron, sur la fervojlinio Csorna-Pápa. La malnova stacidomo konstruiĝis en 1896, kaj ekde 1970 okazis nenia laboro en ĝi. La konstruaĵo estis malplena ekde 2005, kaj ĝi estis grave malboniĝinta stato. Kadre de la „Hungara Vilaĝa Programo” ĉi tiu investado kostis 60 milionojn da hungaraj Forintoj. La renoviĝo enhavis la rekonstruon de la tuta stacidomo kun moderna

atendejo kaj lavejo. La ekstera fasado de la konstruaĵo ricevis novan fizionomion, novan tegmantan izoladon, novajn fenestrojn kaj pordojn. Plibeliĝis la medio de la stacidomo kun novaj kovraĵoj kaj floriĉaj parkoj.

En la projekto de la Hungara Vilaĝa Programo, MÁV klopodas kunlabori kun la aŭtonomioj. La plena programo finiĝos en 2023, kaj ĝis tiam ankoraŭ 11 stacidomoj renoviĝos, kaj pli ol ducent stacidomoj ricevos eksterstaciajn relvojinŝtalojn, kiel la bicikliparkejon, pavimojn, floriĉajn parkojn, stratmeblojn, porklientajn servojn ktp. Kompreneble se estas bezonata, ankaŭ la trakojn kaj peronojn oni riparos kaj plibonigos.



La renovigita stacidomo en Celldömölk

la strukturoj de la konstruaĵo, la fasadoj ricevis novan mortarumon kaj kolorigon. Novaj fenestroj kaj pordoj prikonstruiĝis, ŝanĝiĝis la ferladaj strukturoj, la internan lumigadon oni modernigis kaj la enirejaj pordoj ricevis fotocelajn garniturojn. Kompreneble renoviĝis la atendejo kun novaj mebloj kaj lavejo. La peronoj ricevis novan pavimon, benkojn, novan fulmoforigilan sistemon. Kadre de la programo oni renovigis la pasaĝerplacojn kaj la unuan relon. Plibeliĝis la placo antaŭ la stacidomo, kaj pere de la aŭtonomio renoviĝis la vojoj al la stacidomo, konstruiĝis la aŭtobus-atendejo, kaj pretiĝis novaj P+R parkejoj. La ekstera kaj interna renovigo certigas dignan stacidomon al la urbo kaj al la fervojo.

Kune kun la renovigaj laboroj, renoviĝis la horaraj liveradoj. MÁV entrafikigis pli modernajn veturilojn kaj novajn „Desiro” motortrajnojn, eĉ certigas la duhorajn taktajn fervojhorarajn trafikojn.

La solena transdono de la renovigita stacidomo okazis en marto de 2022, kie partoprenis la estroj de la trafiko kaj fervojo, la urbestro kaj la aŭtonomiaj fakuloj de Celldömölk kaj la konstruistoj, eĉ kelkaj ĵurnalistoj.

István Gulyás



La stacidomo en urbo Pécs
(Fonto: Internet)



La stacidomo en urbo Miskolc
(Fonto: Internet)