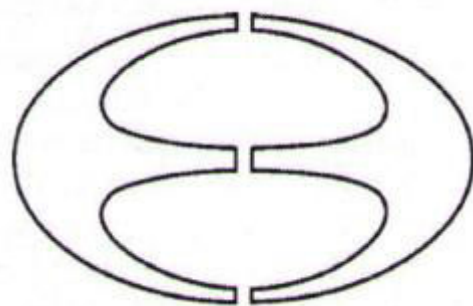


# HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



La iluminita „Ĉenponto” en Budapeŝto

Fonto: Vikipedio

4  
----- 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:

62. I. Gulyás: Junularo mankas
63. I. Gulyás: Internacia Fervojunio
65. I. Gulyás: Hungaraj fortikaĵoj kaj kasteloj
67. I. Gulyás: Interesaj kaj mondfamaj pontoj
71. I. Gulyás: Vizito en „Istvántelek”
72. J. Halász: Antaŭtagmeza promenado
73. I. Gulyás: Hidvégi gróf Mikó Imre
74. I. Gulyás: Ekskurso per la Infanfervojo
76. L. Gabalda: La 89-a Itala Kongreso
77. I. Gulyás: La graveco de la fervojo
79. I. Gulyás: Bierturismo per trajno

## JUNULARO MANKAS!

Mi multe pensadas, ke kiu temo estu mia „medito”. Estas interesa temo la „Eŭropa jaro de fervojo en 2021”, sed pri tio mi jam multfoje verkis en nia faka revuo HFM. La alia temo estas la „Eŭropa jaro de gejunuloj en 2022”, kiun temon proponis, kaj anoncis la Eŭropa Unio. Tiu temo estas gravega por la fervojistaj esperantistoj, ĉar kaj kadre de IFEF kaj bedaŭrinde ankaŭ por ni landaj asocioj preskaŭ mankas gejunuloj sur tiu tereno de la fervojista Esperanto-movado. Ni maljunaj esperantistoj ŝatus transdoni niajn spertojn, niajn entuziasmajn agadojn en la movado al la gejunuloj, sed ili preferas la anglan lingvon kaj aliajn aktivecojn. Kompreneble tiuj agemoj estas gravaj, sed la kunlaboro inter la generacioj kadre de la fervojista Esperanto-movado estas bonfarema efiko, sed la gejunuloj ne interesas pri tio. Mi rememoras pri la IFEF-kongreso en 1982 okazinta en Hungario, kiam la LKK proponis al la landaj asocioj de IFEF, ke ili sendu gejunulojn al la kongreso, kaj LKK transprenas ĉiujn elspezojn por ili. Bedaŭrinde entute tri junuloj utiligis tiun eblecon. LKK klopodis fari tiajn programojn, kiuj estis favoraj por gejunuloj, tamen ili ne interesis pri ĝi. Nun kadre de la „Eŭropa jaro de gejunuloj” estas ĉi tie la ebleco fari ion, kio estas alloga al la gejunuloj, do ni provu organizi al ili allogajn ekskursojn, kulturajn spektaklojn, interesajn prelegojn kadre de la kongresoj, aŭ kadre de la jaraj programoj de la IFEF landaj asocioj. Mi scias, ke la pandemio, kaj la milito inter Ukrainio kaj Rusio ne helpas al la Esperanto-movado, tamen ni devas provi la „neeblon” por logi la gejunulojn al nia movada agado.

István Gulyás

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

# INTERNACIA FERVOJUNIO

## (UIC)



La ekzistadon de la centjara jubileo festas ĉijare la Internacia Fervojunio (UIC: Union internationale des chemins de fer). La fonditan konferencon oni tenis en la 17-an de oktobro 1922 en Parizo. Entute 51 fondita fervojo partoprenis en tiu konferenco, inter ili la Hungaraj Ŝtatfervojoj (MÁV). La reprezentantoj de la fervojkompanioj unuece apogis la establon de tiu mondnivela organizo, kies celo estis la apogo de la fervoja trafiko, konveno de la mobilizado kaj la daŭrigebla evoluado, kaj akcelado de la unueca fervoja trafiko.

Dum la jardekoj la membronombro de la fervojaj kompanioj kontinue kreskis, kaj nuntempe UIC havas 204 membrojn el 100 landoj el la tuta mondo, do UIC iĝis unu el la plej granda organizo en la mondo. El la 204 membroj 72 aktivaj membroj kiuj estas el Afganio, Ĉinio, Eŭropo, Hindio, Japanio, Kazaĥio, Suda Koreio, Nordafriko, Pakistano, Rusio, Sudafriko, Tajvano (tiuj estas fervojaj kompanioj kaj naciaj entreprenoj). Ekzistas 61 asociitaj membroj el Afriko, Ameriko, Azio kaj Aŭstralio. Eĉ okazas ankoraŭ 71 kunkroĉaj membroj, kiuj estas komplementaj membroj. Krom la fervojkompanioj ankaŭ aliaj organizoj estas membroj de UIC. Tiuj estas la esplorinstitutoj el Japanio kaj Suda Koreio, la universitatoj el Ĉinio kaj Rusio, la instancoj el Saŭdio kaj Aŭstralio. Ĉeestas en UIC kelkaj fervojkompanioj kiuj havas la plej modernajn teknologiojn de la funkciigoj, kiel la Sinkanzen el Japanio, la grandrapida fervojo Pekino – Sanhajo el Ĉinio k.a.

En Afriko nur la naciaj fervojoj de Magreb-landoj estas membroj de UIC. La fervoja trafiko de Afriko estas postrestintaj, tamen iomete montriĝas kreskado de la fervoja trafiko. Tion bone montras la grandrapida fervojo en Maroko, kion oni funkciigas ekde 2018. En Latin-ameriko ne havas kontinuajn kaj bone konstruitajn fervojajn infrastrukturojn. La problemon bone montras, ke tie oni aplikas sep diversajn ŝpurojn. MÁV havas grandan kontinuan rolon en UIC kiel fondinta membro. Hungario ankaŭ havas aliajn aktivajn membrojn en UIC, kiel la „Fervojkapacita kaj Distribuata Kft”, la „Teknologia kaj Industria Ministerio”, la „GySEV Zrt”, la „GySEV Cargo Zrt” kaj la privata fervojo „FOXrail Zrt”.

Jam en la jaro de la fondaĵo de UIC oni konceptis la pretendon flanke de la naciaj fervojasocioj, ke UIC kreu unuigitan, harmoniigitan fervojan normosistemon. Tiu tasko necesigis la agordon de la diversaj normoj kaj teknikaj preskriboj en la internacia trafiko. Tiu teknika kunlaboro iĝis la ĉefa profilo de UIC, kiu okazas jam dum jarcento inter la laborgrupoj. La laborgrupoj agadas sur ĉiuj terenoj de la fervoja tekniko, kaj estigis kundecidojn. Tiujn kundecidojn, en la oficiala lingvo de UIC – angla, franca, germana – oni sistemigis en la t.n. UIC-kodo. Tiuj liveras detalan teknikan specifon por ĉiuj fervojoj. Tiujn specifojn oni povas trovi sur la tereno de trakveturilaro, infrastrukturo, trakoj, pasaĝertrafikoj, vartrafikoj, biletvendoj, financoj, statistiko k. a.

La moto de UIC estas „Unueco, solidareco, universaleco”, kiu estas aktuala ankaŭ en la nunaj malfacilaj tempoj. Laŭ tiu moto pretiĝis la UIC-Manifesto, kiu estas la fundamenta ŝtono de la morgaŭa fervojo. La direkton montras, ke la fervojo devas evolucii en la sekvaj dek jaroj. Laŭ la manifesto devas agadi sur la sekvaj kampoj:

- elformi pli kapablajn urbojn, kaj kunigi la lokajn komunumojn,
- fortigi la energian kaj teknologian evoluadon,
- helpi la interkroĉiĝon inter la mobilizon kaj la trafikbranĉojn,
- kreskigi la klientorientajn liveradojn kaj la trafikajn travivaĵojn.

La aktiveco de UIC estas multspecaj taskoj, kiuj aperas en la projektoj. Unu el la plej gravaj aktivecoj estas la kunlaboro inter la membrofervojaj fakuloj. La celoj de tiu projekto estas multajn fervojajn temojn kunigi la komunajn teknologiajn evoluadojn, kaj komune serĉi la solvojn. UIC ĉiujare prezentas la projektojn, kiujn en la sekva jaro anoncas. Mi prezentas kelkajn projektojn, en kies solvoj partoprenas MÁV: „Dronoj estas en la servado de la fervojo”, „Artefaritaj inteligentecoj”, „Fervojo kaj la turismo”, „Trafikaj travivaĵoj laŭ UIC”, „Pro la senskuiga trafiko”. UIC havas tiujn projektojn, kiuj konceptas la fervojsekurecaj celoj, en kju UIC alvokas la atenton al la sekura alproksimiĝo de la fervojaj trairejoj.

La alia temo de UIC projekto estas la vartrafikaj koridoroj, kiun temon prilaboras kaj direktas la organizo „Railnet Eŭrope Asocio” (RNE). MÁV nuntempe rilatas en la funkciigo de la kvar vartrafikaj koridoroj. Tiuj estas:

- Mediterana koridoro (Almeira – Barcelono – Marsejlo – Liono – Torino – Triesto – Koper – Budapeŝto – Záhony),
- Oriento/Oriento Mediterana koridoro (Bremenhaveno – Dresdeno – Prago – Vieno – Bratislavo - Budapeŝto – Bukaresto – Konstanco – Sofio – Plovdivo – Konstanco),
- Rajno-Danubo koridoro (Strasburgo – Frankfurto – Munkeno – Salcburgo – Vieno – Bratislavo – Budapeŝto – Bukareŝto – Konstanco),
- Hedera koridoro (Kopero – Ŝoprono – Kelebio – Budapeŝto – Bratislavo – Varsovio – Terespolo).

La rezidejo de UIC troveblas rekte apud la Eiffel-turo. Tiun rezidejon oni komencis konstrui en 1960, kaj transdonis tion al UIC en 1963. En la rezidejo troveblas kelkaj imponaj grandaj salonoj por la komisionaj kunsidoj, asembleoj kaj laborgrupaj kunsidoj. La rezidejo havas kuriozaĵon, ĉar la koridoron oni dekoracias vitrinmuron, en kio oni ekspoziciis fervojajn ĉapojn el ĉiuj regionoj de la mondo. La alia interesaĵo estas la mozaikmuro, kiu ornamas la muron de la rezidejo. Tiun „op-art” kreitaĵon pretigis la hungardevena artisto Victor Vasarely.

Oni povas konstati, ke la Internacia Fervojunio estas multflanka, multkolora kaj multlingva mondnivela organizo, kies aktiveco ĉirkaŭtenas la tutan fervojan infrastrukturon, la fervojan trafikon, kaj efike preparas la estonton de la fervojoj. La vera ŝlosilo de la estonto estas en la gejunuloj. La jaro 2022 estas la eŭropa jaro de la junularo, do ni devas transpreni la heredaĵojn de niaj antaŭuloj, kaj transdoni al la gejunuloj, kaj ni devas kunlabori kun la gejunuloj, kaj formi la estontan fervojon helpe de la UIC.

**István Gulyás**

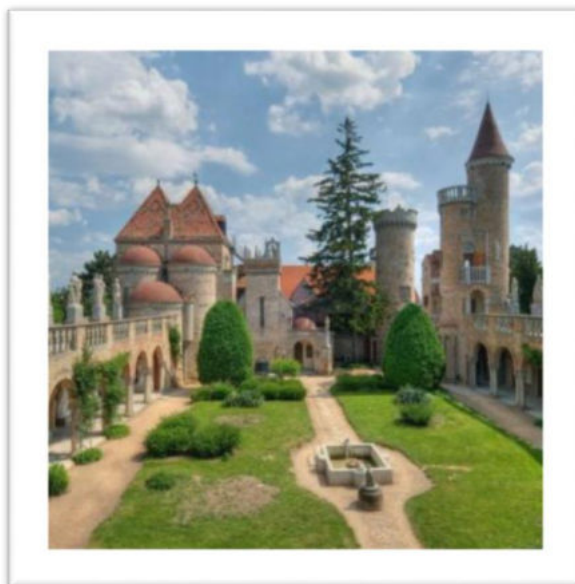
## HUNGARAJ FORTIKAĴOJ KAJ KASTELOJ PER TRAJNO.



*La kastelo "Festetics" en urbo Keszthely*

fortikaĵoj kaj kasteloj, sed ĝi donas detalajn sciigojn pri la pasinteco de tiuj vidindaĵoj kaj pri la famaj aŭ misfamaj historiaj heredaĵoj. Mi scias, ke en Hungario plurmil fortikaĵoj kaj kasteloj troveblas, kaj ĉi tiu broŝuro nur kelkajn konstruaĵojn konigas, sed mi esperas, ke MÁV daŭrigos la informojn pri aliaj fortikaĵoj kaj kasteloj dise en Hungario. La spektaklo de la antikvaj muregoj, kaj la belegaj kasteloj haltigas la tempon por la vizitantoj, ĉar tiuj elŝiras ilin el la tumulto de la kuregaj semajnaj tagoj. En

Falis en miajn manojn broŝuro – fare de Hungaraj Ŝtatervoj (MÁV) – kun la titolo „50 fortikaĵoj kaj kasteloj per trajno”, kiu estas nova turisma eldonaĵo de MÁV. En tiu gvidlibro oni prezentas la plej vizitatajn fortikaĵojn kaj kastelojn ĉefe en la norda parto de Hungario, kien oni povas viziti tiujn per trajno. Tiu broŝuro prezentas ne nur la arkitekturajn vidindaĵojn de tiuj



*La "Bory" fortikaĵo en urbo Székesfehérvár*



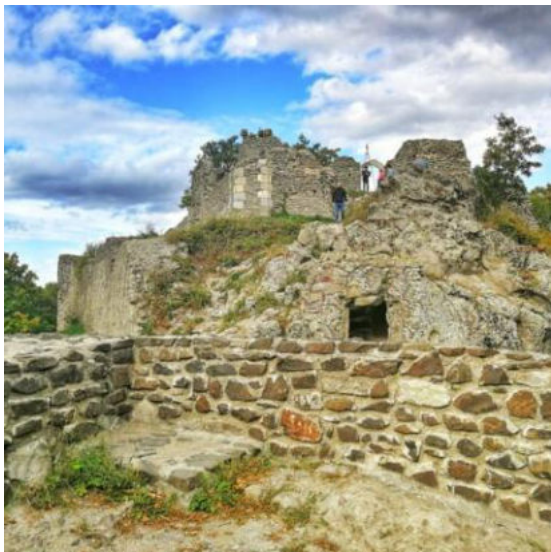
*La "Sümegi" fortikaĵo*

la broŝuro oni povas legi pri la publike konataj fortikaĵoj kaj kasteloj, sed ankaŭ pri tiaj konstruaĵoj, kiuj nur iomete estas konataj. Tiuj konstruaĵoj nur atendas tiun, ke oni malkovru ilin.

La broŝuro kondukas la ekskursantojn al la „Palócföld”, kie troveblas la „Drégely” ruinoj, pri kio Arany János la fama poeto verkis baladon. La alia vidindaĵo estas la „Somoskői” fortikaĵo, kiu konstruiĝis sur vulkana montopinto. El urbo Miskolc oni simple povas viziti la perlon de la baroka arkitekturo „Edelényi” kastelinsulon, kiu konstruiĝis en la valo de la rivero Bodva. Inda estas viziti la kavalirepokan fortikaĵon de „Boldogkő”, kiu konstruiĝis sur kruta roko. La alia vidindaĵo estas la 800 jara „Füzéri” fortikaĵo, kiu

konstruiĝis sur kruta roko. La alia vidindaĵo estas la 800 jara „Füzéri” fortikaĵo, kiu

estas unu el la sep naturaj mirakloj de Hungario. En la altira distrikto de Budapeŝto troveblas la neogotika „Brunszvik” kastelo en urbeto Martonvásár, en kies parko la



*La ruinoj de la "Drégely" fortikaĵo*

mond fama komponisto Beethoven amindumis al la belega virino Brunszvik Tereza. La broŝuro enhavas informon pri la afabla „Turai” kastelo, pri la romantika fortikaĵo Bory” en urbo Székesfehérvár, Pri la balatonregiona „Sümeĝi” fortikaĵo aŭ la „Szabadkígyósi Venckheim” kastelo, kion planis la fama planisto Ybl Miklós. Mi povus daŭrigi la konigojn pri la 50 vidindaĵoj en la norda parto de Hungario kiel la fortikaĵoj Eger, Csókakő, Salgó, Nógrád, Hollókő, Sirok ktp, kaj kiel la kasteloj Füzérradvány, Acsaújlak, Grassalkovich, Podmaniczky, Szécsény, Lillafüred, Parádsasvár ktp, sed en la broŝuro pri entute 50 fortikaĵoj kaj kasteloj oni povas legi iomete detalajn informojn.

La broŝuro donas multajn utilajn ideojn por plani la ekskursojn por viziti tiujn konstruaĵojn. Estas interese, ke la broŝuro dispartigas la nordan parton de Hungario ok regionajn terenojn, ĉar per tiuj solvoj la ekskursantoj pli bone povas orientiĝi inter la diversaj vidindaĵoj. Tion helpas ok fragmentoj de la fervoja mapo, kiuj prezentas la vidindaĵojn en regionaj temoj.

La broŝuro enhavas iomete detalajn informojn pri la fervojo, pri la proponitaj vojstrekoj de la stacidomo ĝis la vidindaĵo. La vojaĝantoj trovas en ĝi proponojn pri la



*"Edelényi" kastelinsulo*

libertempaj aktivecoj, pri la aventuraj ekskursoj kaj pri la urbovizitadaj programoj. Helpe de la broŝuro oni povas plani ekskursojn per trajno, eĉ tiel, ke ĉion fojon la ekskursantoj povas vojaĝi tien-reen per alitipaj trajnoj. Estas bona afero vojaĝi per trajno, ĉar komferte, rapide kaj elripoze povas la vojaĝantoj atingi la planitajn celojn.

La prosperigo de la fervoja turismo estas grava celo de la Hungaraj Ŝtatejoj, kies utila ilo eblas ĉi tiu broŝuro. Tio estas interesa eldonaĵo, kaj estas inda trarigardi tion. Mi esperas, ke legante tiun artikolon kelkaj esperantistoj trovas ĝojon en iuj vojaĝoj kaj vizitoj laŭ tiu gvidlibro.

## INTERESAJ KAJ MONDFAMAJ PONTOJ

Dum la jarcentoj oni konstruis multajn pontojn, kiuj fariĝis simbolo de urbo eĉ lando. Mi estas inĝeniero, kaj mi lernis en la universitato pri la pontoj en la mondo. Laŭ tio mi spertis, ke plurmil famaj pontoj ekzistas dise en la mondo, kaj mi nun 12 mondfamajn kaj interesajn pontojn prezentas kun mallonga informo kaj kun karakteriza bildo. Mi jam trapasis sur kelkaj pontoj el tiuj (Alcantara Ponto, Kapela Ponto, Karlo Ponto, Ponte Vecchio, Stari Most, Tower Bridge, Sydney Havenponto kaj kompreneble multfoje sur la pontoj en Italio kaj Hungario), kaj ĉiuj trapasoj donis al mi neforgeseblajn travivaĵojn. Se ĉi tiu artikolo kaj prezentado renkontas plaĉon ĉe la legantoj, mi volonte daŭrigos la prezentadon de aliaj famaj pontoj. Jen la pontoj laŭ kronologia ordo de iliaj konstruoj estas la sekvaj:

### **Alcantara Ponto** en Hispanio.



Tiu ponto troveblas super la rivero Tagus, kiu estas unu el la antikvaj romiaj pontarkitekturoj. Ĝi konstruiĝis inter la jaroj 104-106 laŭ la ordono de la cezaro Traianus, por kies respekto sur la mezo de la ponto oni konstruis kapelon. La ponto multe suferis pro la militoj, tamen ankoraŭ nuntempe povas plenumi sian taskon. Kaj en Hispanio kaj en Italio eĉ en aliaj landoj oni povas trovi tiujn pontojn, kiuj konstruiĝis en sama epoko, sed iliaj statoj jam estas

malbonaj. Sur la Alcantara ponto ankaŭ nuntempe trafikas veturiloj, kaj uzas ĝin la piedirantoj.

### **Kapelo Ponto** en Svislando.



Ĝi estas 204 metrojn longa lignoponto, kiu troveblas super la rivero Reuss en urbo Lucerno. La ponto estas plej malnova kovrita lignoponto de Svislando eĉ Eŭropo. La konstruado de la ponto komenciĝis en 1333 pro helpi la defendadojn kontraŭ la atakoj. Interne de ĝi multaj pentraĵoj troveblas, kiuj simbolas la gravajn eventojn de la historio de Lucerno. En 1993 okazis granda incendio sur la ponto, sed la rekonstruo okazis rapide. Tiu ponto estas unu el la

plej turismaj vidindaĵoj en Svislando, kion la turistoj volonte rigardas kaj trapasas sur ĝi.

### **Karlo Ponto** en Ĉeĥio.



Ĝi estas mondfama gotika ŝtonponto, kiu konstruiĝis super la riverego Moldavo en la ĉefurbo Prago. Oni komencis la konstruadon de la ponto en 1357, kaj finis tion en la komenco de la 15-a jarcento. La ponto estis grava komerca vojo inter la Oriento kaj Okcidento. Nuntempe ĝi estas la plej vizitata vidindaĵo de la ĉefurbo, ĉar multaj turistoj trapasas sur ĝi, eĉ multaj pentristoj kaj vendistoj troveblas tie. La ponto estas 516 metrojn longa kaj 10 metrojn larĝa. En la ponto 30 statuo troveblas,

kaj en la mezo de la ponto staras ornamita lignokruco.

### **Ponte Vecchio** en Italio.



La nomo de la ponto signifas „Malnova ponto”. Tiu mezepoka ponto konstruiĝis super la rivero Arno en urbo Florenco. Tiu ponto estas la unusola konstruo, kiu transvivis la duan mondmiliton. Sur ĝi troveblas multaj juvelistoj, artaĵvendistoj kaj donacbutikistoj. La ponton konstruis la romianoj el ŝtono kaj ligno, sed en 1345 oni rekonstruis en la nunan formon. La interesaĵon de la ponto donas la malgrandaj dometoj por la komercistoj, kiuj unu apud la alia kiel la hirundnestoj konstruiĝis sur la ponto. La alia interesaĵo estas la „Vasari koridoro”, kiu sur la dua etaĝo de la ponto kondukas inter la palaco Pitti kaj la palaco Vecchio tra la ponto Vecchio kaj la galerio Uffizi. La ponto multfoje havis naturaj kataklismon, ĉefe inundon, sed la urbo ĉiam restarigis ĝin.

### **Stari Most** en Bosnio-Hercegovino.



La nomo de la ponto signifas „Malnova Ponto”. Ĝi transportas super la rivero Neretva en urbo Mostar. La ponton konstruigis la turkoj en 1566, kaj dum 427 jaroj stabile funkciis. La ponto estas unuapertura ŝtonponto, kies arko transportas 30 metrojn en 24 metroj altecoj super la meznombra akvonivelo. Ĝi estas ĝibadorsa, 4 metrojn larĝa ponto, kiun du fortikaj turoj defendas. En 1993 dum la serba-bosna milito la kroataj soldatoj detruis ĝin. Post la fino de la milito tuj komenciĝis la rekonstruo sub la inspekto de Unesko. Oni finis la rekonstruan laboron en 2004, kaj ekde tiam multaj turistoj kaj loĝantoj uzas tion. Estas tradicio, ke lokaj junaj viroj saltas el la ponto al la rivero Neretva, sed tio estas danĝera spektaklo. La ponto rolas en la listo de la Monda Heredaĵo de Unesko.

### **Rialto Ponto** en Italio.



Ĝi transportas la mondfaman Grandan Kanelon per tiu arkforma ŝtonponto en Venecio. Ekde de la mezepoko sur la loko de la nuna ponto staris ligna ponto, sed pro la kreskado de la komerca aktiveco tiu ponto ne estis sufiĉa por priservi la pretendojn. Pro tio estis necesa konstrui novan ponton. La novan ponton planis Antonio da Ponte, kaj la konstrulaboro komenciĝis en 1588, kaj finis en 1591. En la mezo de la unutra ponto estas pr. 30 metrojn alta volbo, pro tio sub la ponto oni povas glate navigacii. Sur ambaŭflankoj de la ponto estas trotuaroj kun balustradaj bariloj, kie troveblas po unu elegantaj kovritaj komercejvicoj. La stato de la ponto grave malboniĝis dum la jarcentoj pro la multegaj turistoj, pro tio en 2014 oni restarigis ĝin. Mi rimarkas, ke la ponto estas unu el la plej fama konstruado en Venecio. Ĝi rolas en la listo de la Monda Heredaĵo de Unesko.

### **Széchenyi Lánchíd en Hungario.**



La ponto estis la unua konstanta ponto en Budapeŝto super la riverego Danubo. La konstruon de la ponto proponis grafo Széchenyi, kiun proponon la hungara 35-a leĝo ordonis en 1836. La pontokonstruado komenciĝis en 1840 laŭ la plano de la brita inĝeniero William Clark. Oni transdonis la ĉenponton al la publika trafiko en 1849. La ponto estas 380 metrojn longa, kaj ĝia larĝeco estas 15 metroj. Ĝia nomo venas el tio, ke ĝia vojstrukturo estas aligita al kunligitaj, pendigitaj ankritaj ĉenoj. Dum la dua mondmilito germanaj soldatoj eksplodigis ĝin, kaj la rekonstrua laboro finiĝis en 1949. Ĝiaj sekvaj grandaj renovigoj okazis en 1973 kaj en 2006. Nuntempe denove okazas rekonstrua laboro de la ponto kun la plena fermo de la trafiko, eĉ nek la piedirantoj rajtas uzi la ponton. Laŭ la plano la rekonstruo finiĝos en la sekva jaro.

### **Brooklyn Ponto en Usono.**



La konstruiĝo de la ponto pretiĝis inter la 1870 kaj 1883. Ĝi kunligas urbopartojn Manhattan kun Brooklyn en Novjorko super la rivero Oriento. Tiu ponto iĝis la simbolo de la urbo. La longo de la ponto estas 1883,7 metroj, la larĝeco estas 26 metroj, kaj la alteco estas 84,4 metroj. Oni elformis larĝan paŝejon por la piedirantoj kaj biciklistoj. La ponto estas ŝtalkinga pendoponto. Ĝi havas du 84 metrojn altajn pontkolojn. La kostoj de la konstruo de la ponto estis 15,5 milionoj da USD. Dum la konstruo okazis multaj tragedioj, la planisto Roebling ricevis mortigan vundon sur la konstruado, sia filo, kiu transprenis la direktadon de la konstruado paraliĝis pro la efiko de la kasonoj, kie ankaŭ 27 laboristoj mortis. La ponto rolas en la listo de la mondheredaĵo de Unesko.

### **Tower Bridge en Anglio.**



La ponto estas kombinaĵo de la klapponto kaj pendanta ponto en Londono super la rivero Tamizo. Ĝi estas unu el la simboloj de Londono. La konstruaĵo de la ponto komenciĝis en 1886, kaj finiĝis post ok jaroj. Al la ponto apartenas du turoj, kiujn oni nomas ĝemelturoj, kaj kiujn supre kunligas du piedirantaj trairejoj. La longeco de la ponto estas 244 metroj, ĝia alteco estas 65 metroj. Sur la ponto estas du trafikaj strioj, trotuaro por la piedirantoj kaj biciklovojo. La tipo de la strukturo estas pendponto kun malfermiebla meza aperturo. La ponto suferis dum la dua mondmilito kelkajn bombatakojn, sed la difektojn oni rapide ĉesigis. La ponto estas frekventata trapasejo sur la rivero Tamizo, kiun pr. po 40 mil homoj uzas ĉiutage. Pro tio la ponto kontinue bezonas konservadan laboron. Ekz. oni fermis la ponton en 2008 por ke oni povu ripari la pontostrukturon kaj plenumi la ĉiuspecajn konservadojn. En 2012 denove komencis renoviga laboro kiu etendiĝis dum 4 jaroj, sed tiam nur kelkhoraj fermo okazis ktp.

### Chengyang Ponto en Ĉinio.



La alia nomo de tiu ponto estas „Vento kaj pluvo Ponto”. Ĝi konstruiĝis en 1916 super la rivero Linxi. La ponton oni uzas ankoraŭ nuntempe. Ĝi konstruiĝis el ligno kaj ŝtono, kaj oni ne uzis najlojn kaj ŝraŭbojn. La longo de la ponto estas 64,4 metroj, ĝia larĝo estas 3,4 metroj kaj la alteco estas 10,6 metroj. Ĝi estas kombinaĵoj de la ponto, koridoro, verando kaj pavilono. Ĝi havas tri pontspanojn, kvin pavilonojn, 19 verandojn kaj tri etaĝojn. La abutmentoj fariĝis el ŝtonoj. La superaj

strukturoj fariĝis el lignoj. La tegmento estas kovrita per tegoloj. La plej suba nivelo de la ponto troveblas kun dek metrojn super la rivernivelo. La ponto kunligas du multnombrajn vilaĝojn.

### Sydney Havenponto en Aŭstralio.



Tiu ponto troveblas en urbo Sidnejo. Ĝi estas unu el la plej konataj vidindaĵoj de Aŭstralio. La ponto estas la plej granda arkforma ŝtalponto de la mondo, kiu staras en 134 metrojn alteco super la haveno de Sidnejo. Oni konstruis ĝin dum ok jaroj kaj la malfermo okazis en 1932. La ponto pretiĝis el ŝtalo, kiu estas taŭga por publikvoja, fervoja, biciklista kaj piediranta trafiko. La ponto kunligas la

urboparton „North Ŝore” kun la centra komerca urboparto. La komenco de la konstruado okazis en 1923 kaj finiĝis en 1932. La longo de la ponto estas 1149 metroj, ĝia larĝeco estas 49 metroj, kaj la alteco estas 134 metroj. La ponto havas 6 vojtrafikajn, 4 fervojajn, unu biciklistan kaj piedirantan striojn. La ponton oni povas trairi sur la metala trabo, kio estas timiga „vojo”, kompreneble per la helpo de fakuloj.

### Akashi-Kaikyo Ponto en Japanio.



La alia nomo de tiu ponto estas „Perlo Ponto”, kiu havas 1991 metrojn longecon, kaj estas la plej longa trabmetala penda ponto en la mondo. Ĝi transportas la Akhasi-markolon kun la insulo. Antaŭ la konstruo de la ponto transiri sur la markolo nur per pramo estis eble, sed tion malhelpis impetaj tempestoj. Pro tio en 1955 du pramoj karambolis kaj dronis, pro tio 168 mortigaj viktimoj estis, kiu evento donis kaŭzon la konstruo de la ponto. En la konstruo laboris 2 milionojn da laboristoj, el kiuj nur ses laboristoj suferis

akcidentojn, eĉ neniu mortis. La kostoj de la konstruo estis pli ol 4 miliardoj da USD, kio estas la plej alta kosto inter la pontkonstruoj. La ponton uzas ĉiutage proksimume 23 mil aŭtomobiloj, kiuj pagas 2300 vojimpostojn. La konstruo de la ponto etendiĝis dum 12 jaroj, kaj en 1998 oni transdonis ĝin al la trafiko.

## VIZITO EN „ISTVÁNTELEK”

Ŝajnas al mi, ke la vojaĝagentejo MÁV RAIL TOURS ne elĉerpiĝos el la diversaj programoj. En la antaŭlasta numero de HFM mi skribis pri „Semmering ekspreso”, kaj en la nuna HFM mi prezentas la vaporlokomotivajn vojaĝojn. Tiujn nostalgiajn vojaĝojn same la vojaĝagentejo



*Atendante por riparado de vaporlokomotivo*

organizis. Mi denove povis elekti specialan programon el la rekomenditaj multspecaj sortimentoj. Tiu estas la vizito en la ĉefmetiejo „Istvántelek”, kaj samtempe eblas enrigardi al la vivo de la budapeŝta „Ferencváros” rangstacio.

En la vapormetiejo haltis la tempo, sed ne la vivo. Tie okazas la bezonataj riparadoj de la vaporlokomotivoj, kiujn la fervoja vojaĝagentejo uzas al la nostalgia vaporlokomotivaj vojaĝoj. Antaŭ kelkdek jaroj en ĉi tiu metiejo laboris kvazaŭ mil laboristoj, nuntempe nur dekdu senescepte eminentaj fakuloj laboras ĉi tie, kaj ili riparas la uzeblajn vaporlokomotivojn. Al la



*Diversaj veturiloj en Istvántelek*

metiejo ĉiuj homoj alvenas kun puraj manoj, sed kun oleaj kaj nigraj manoj foriras, kiel la vaporlokomotivoj post la funkciado.

Bedaŭrinde senĉese malpliĝas la nombro de la faklaboruloj, kiuj kapablas fakkone ripari la vaporlokomotivojn. Ne ekzistas tiu perfektiga kurso, kiu edukus la sekvan generacion, pro tio ĉesas tiu metio. En la granda halo la vizitantoj povas rigardi malnovajn fotojn pri la tiamaj laboristoj, foruzitaj instrumentoj kaj aliaj iloj, malnovaj veturiloj kiel la tramoj, motorvagonoj, vaporlokomotivoj, moviloj kaj aliaj trafikaj mekanismoj. La vizitantoj rajtas surrampi ĉiuspecajn veturilojn, kaj povas foti, eĉ elprovi la moviĝantan turnoplaton kaj rulplatformon. En ĉi tiu „ ludplaco” la gvidantoj de la vizitantoj devas pli kaj pli atenti al la partoprenantoj por eviti la akcidenton. Se la vizitado okazas akcidentlibere, tiam la partoprenantoj povas rememori pri tiu programo, kiel neforgesebla travivaĵo.



*Ferencváros ranĝstacio*

La alia vizito okazas en la budapeŝta ranĝstacio „Ferencváros”. Tiu stacio estas la plej granda ranĝstacio en Hungario, kion oni nomas: ”La plej granda turnoplato de la lando”. La centra rolo de tiu ĉi stacio elformiĝis post la konstruado de la kunliga fervoja ponto super la Danubo. Sur tiu ponto trairas 80-90%-oj de la fervoja vartransporta trafiko. Kadre de la vizito la

fakakompananto prezentas la funkciadon de la stacio, kiel

„urbo en urbo”. La partoprenantoj povas ekkoni la diversajn laborprocezojn de la stacio, ili havas ekrigardon de la ĉiutagaj laboroj de la fervojistoj. La plej grava parto de la vizito estas la pririgardo de la ranĝmonteto, la ruladan manovron kaj la envicigo de la vagonoj. Ĉar la ranĝstacio estas danĝera „uzino”, pro tio al la gvidantoj kaj la fervojistaj laboristoj devas kontinue atentigi la vizitantojn pri la danĝeroj.

Ankaŭ tiu programo estas interesa por la nefervojistoj, eĉ ankaŭ la fervojistaj partoprenantoj.

**István Gulyás**

## ANTAŬTAGMEZA PROMENADO



*Nia ekskursiva grupo*

La 30-an de julio, en tiu sabato kiu sekvis la Esperanto-tagon, ni aranĝis antaŭtagmezan promenadon, kiun partoprenis 11 membroj de nia organizaĵo Miŝkolca Societo de Fervojistaj Esperantistoj. De la aŭtobushaltejo *Palotaszálló* (Hotelo Palaco) en *Lillafüred* ni promenis sur la bordo de la lago *Hámori* (Fandforno) ĝis tiu loko, kie la akvo de Fonto Esperanto fluas en la lagon.

De tie ni suprengrimpis ĝis la fonto laŭ iom kruta serpentuma vojo. Alveninte ni faris iom da ordo, ni forigis la arbobranĉojn rompitaĵojn de la lasta ŝtormo el tiu tereno kie ni moviĝis. Rilate kun nia vizito ni markis per provizora solvo la nomon de la fonto tie, kie la akvo elverŝiĝas el la monto. La fonto malgraŭ la longdaŭra sekegeco ankaŭ nun funkcias, ni

trinkis el ĝi malvarman senklorizitan akvon.

Ektondro de la ĉielo atentigis nin ke estas laŭcele reiri. Kiam la pluvotorento alvenis ni jam atingis la tunelon de la etŝpura arbara fervojo. Ni vidis tion, kio ekde multaj monatoj ne okazis. La pluvo kreis preskaŭ ne travideblan kurtenon, tra la vojo fluegis la akvo. Koste de tolerebla malsekiĝo ni alvenis sub tegmenton de la stacia kajo.

La pluvonuboj foriĝis ni revenis en la urbon, kie akceptis nin Sahara seka vetero. Malgraŭ la aventuroj la partoprenantoj estis kontentaj pri la programo.



*Ni gustumis la akvon de la fonto*

**D-ro Halász József**

## HIDVÉGI GRÓF MIKÓ IMRE



Antaŭ 218 jaroj naskiĝis Hidvégi gróf Mikó Imre, kiu estis transilvania hungara ŝtatviro, kultura kaj ekonomia politikisto, historiisto, kiun oni prinomas „Transilvania Széchenyi”. Li estis progresema persono de la politika vivo de la 19 jarcenta Transilvanio. Dufoje li estis ĉefguberniestro de Transilvanio, kaj inter 1867 kaj 1870 li estis publiklabora kaj trafikafera ministro de Hungario.

Li naskiĝis en 1805 en la transilvania vilaĝo Zabola en magnata familio. Li perdis sian patrinon en la deka tago post lia naskiĝo, kaj sian patron en sia infanaĝo. Pro tio lin edukis kun grandaj zorgoplenoj la geavoj. Li lernis en la kalvinana kolegio de Nagyenyed, kaj li daŭrigis la juran studadon en Marosvásárhely.

Poste li iĝis grava ŝtatisto kaj ŝtatificisto de Transilvanio. En 1849 mortis lia edzino, kaj poste li perdis ambaŭ infanojn. Pro la gravaj individuaj problemoj, kaj la malvenko de la hungara liberecbatalo Imre Mikó dediĉis sian vivon kaj havaĵon por la ekonomia kaj kultura leviĝo de Hungario kaj Transilvanio.

Li fondis en 1854 la „Transilvanan Ekonomian Societon”, en 1859 la „Transilvanian Muzean Societon” kaj multajn kolegiojn. Li havis gravan rolon en la establo de la „Kolozsvara Scienca Universitato”. Ekde 1840 ĝis sia morto li estis laika prezidanto de la „Transilvania Kalvinana Eklezio”. Li estis unua prezidanto de unu el la plej malnova scienca societo la „Hungara Historia Kompanio”. En 1858 la „Hungara Scienca Akademio” elektis lin honora membro, poste en 1865 li iĝis membro de la direktoraro de tiu akademio.

Kiel ministro li agnoskis tiun eblecon, ke la fervoja trafiko pli efike liveras la politikajn, militajn, komercajn kaj ekonomiajn celojn se la fervojon senpere la ŝtato direktas. Laŭ tio la 1-an de julio 1868 la ŝtato transprenis la direktadon de la „Hungara Norda Fervojo”, kaj de la „Zákány-Zagrebo” fervojlinio. Imre Mikó preskribis la novan nomdonon de la hungaraj fervojoj, kiu estu ekde 1869 „Hungaraj Reĝaj Ŝtatformoj”. La nova formiĝa entrepreno laŭgrade forĉetis aŭ ŝtatigis la tutajn patrolandajn privatajn fervojojn, pere de tiu aranĝo grave evoluis la hungaraj fervojretoj. Li prilaboris la ŝtatformojan sistemon, kaj tiun imagon li resumis en la studo kun la titolo „Memorando pri la hungarlandaj fervojoj”. Laŭ tiu sistemo oni planis tri ĉeffervojojn (fiumea, transilvania kaj galicia), 22 fervojliniojn kaj duarangajn liniojn entute 1100 km-ojn. Li en 1868 establis la organizaĵon „Hungara Reĝa Fervoja kaj Navigacia Ĉefinspektanto”, la unuan salajrokondiĉaron kaj uniformregularon. Li fondis la organizon de la „Hungara Ŝtatformoja Pensiinstituto”

Li mortis la 16-an de septembro 1876. Post la morto oni nomis pri li stratojn en Budapeŝto kaj Kolozsvár, kolegion en Transilvanio, gardas lian nomon la „Mikó Imre Memordiplomo, memorparkoj en Hungario kaj Transilvanio, bustoj kaj memortabuloj en urbo Szeged kaj Budapeŝto, eĉ en Kolozsvár, ka.

István Gulyás

## EKSKURSO PER LA INFANFERVOJO

Unu el la etŝpuraj fervojlinioj estas la „Széchenyihegyi Infanfervojo” en Budapeŝto. Tiu 11,2 km-ojn longa fervojo trafikas en la Buda-montoj inter la monto „Széchenyi” kaj la valo „Hűvösvölgy”. Mi vojaĝis per tiu fervojo kun miaj genepoj, kaj ni ĉiuj ĝuis tiun vojaĝadon. La infanfervojo tuŝas nenombreblajn vidindaĵojn de la Buda-montoj. Du finstacioj de tiu ĉi infanfervojo troveblas proksime de Budapeŝto, pro tio ili estas facile alireblaj. Al la finstacio „Széchenyi” oni povas atingi per dentrada fervojo, kiu startas el la urboparto „Városmajor”, kaj post 4 km-ojn longa veturo, kun 315 m-j niveldiferenco atingas la finstacion.

Ĉi tie ni povis renkontiĝi kun tiuj infanoj kaj geknaboj, kiuj deĵoras ĉe la infanfervojo. Tiuj



*La "Széchenyihegyi Infanfervojo"*

10-15 jaraĝaj gejunuloj funkciigas la trajntrafikan deĵoron kaj komercan servon. En la pasintaj pr. 70 jaroj pli ol 15 mil infanoj kaj geknaboj agadis ĉe la infanfervojo, kaj nuntempe – malgraŭ la pandemio – 500 gejunuloj ŝanĝas unu la alian. MÁV ĉiujare organizas kurson por la infanfervojistoj, kies kadro ili akiras la plej gravajn fervojajn konojn. Nur eminentaj lernantoj rajtas partopreni en la infanfervoja deĵoro. Ĉiujn aktivecojn de la geknaboj kontrolas kaj gardas plenkreskulaj profesiaj fervojistoj. La vojaĝantoj spertas, ke tiuj geknaboj eĉ kiom serioze kaj entuziasme plenumas siajn taskojn, kaj

vere ĝojas la laboron. Do trankvile oni povas veturi per tiu infanfervojo.

Pri la infanfervojo mi povas diri, ke la ŝpuro estas 760 mm-j, havas 7 staciojn, resp. haltejojn, la permeso de la rapido estas 20 km/h, la vojaĝdaŭro estas 45 minutoj, inter la du finstacioj estas 235 m-oj da niveldiferenco. Vojaĝi kaj ekskursi per la infanfervojo donas la plej interesajn programojn.

La trajno startas el la „Széchenyi” finstacio, kaj post kelkaj minutoj alvenas al la haltejo „Virágvölgy”. Preskaŭ ĉiuj vidindaĵoj de tiu haltejo facile estas atingeblaj. La populara ekskursloko „Normafa” havas grandan ludplacon por la geknaboj, kaj por la plenkreskuloj eĉ la maljunuloj povas trankvile ripozi sur la „Anna-kampo”. De tie oni facile povas alproksimiĝi al la „Erzsébet” kaj la „Jánoshegyi” elvidejoj, kiuj staras en 527 metroj super la marnivelo. Proksime de la elvidejo troveblas telfero, kies nomo estas „Libegő”.



*La telfero "Libegő"*

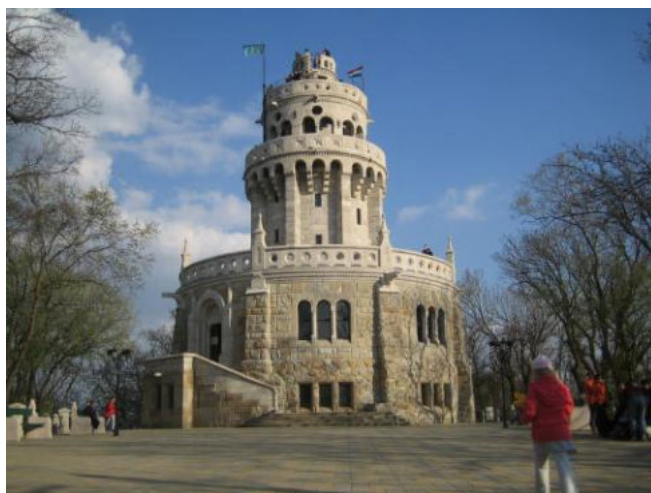
Dum la veturo per la „Libegő” estas belega travivaĵo, ĉar de sur ĝi oni povas plezuriĝi pri la panoramo de la ĉefurbo Budapeŝto. Apud la telfero estas la monto „Tündér” kun rokmuro. Multaj rokgrimpantaj sportistoj volonte grimpas sur tiu rokmuro. Apud la stacio „Szépjuhász né” kiu estas la duonvojo inter la du finstacioj, multaj ekskursantoj ripozas kaj promenas en la belega parko. De la stacio kondukas ordigita arbara



*Strigoj en la sovaĝa parko "Budakeszi"*

promenado al la sovaĝa parko „Budakeszi”. En la sovaĝparko troveblas ripozparkoj, mult- specaj protektataj kreskaĵoj, fajrolokoj, difinigitaj turistvojoj kun vojsignoj. La sovaĝbestoj vivas en gregejoj. Tie estas troveblaj cervoj, kapreoloj, aproj, muflonoj, ŝakaloj, linkoj, ursoj, lupoj ktp. Inter la malgrandaj rabobestoj videblas vulpoj, mustelkatoj, putoroj, sovaĝkatoj, agloj, strigoj, korvoj, fazanoj, kolomboj ktp. Ankaŭ multnombraj dombestoj vivas tie. Apud la sovaĝa parko en belega arbara medio atendas la ekskursantojn aventura parko, kie oni povas sporti, gimnastiki sur

ses diverstipaj vojoj. De la stacio „Szépjuhász né” iomete rapide estas atingebla du elvidejoj sur la monto „Hárs”. Tiuj elvidejoj lokiĝas en 454 m-j super la marnivelo. Unua elvidejo troveblas sur la „Kis-Hárs-Hegy”, kies nomo estas „Makovecz Imre” elvidejo. De tie bone videblas la budapeŝta urbocentro, la fortikaĵmonto, kaj la „Citadella”. Sur la „Nagy-Hárs-Hegy” staras la alia elvidejo, kies nomo estas „Kaán Károly” elvidejo. De tie oni vidas cirklopanoramon. Inter la haltejo „Hárs-Hegy” kaj la stacio „Szépjuhász né” estas la panorama kurbiĝo, kie la infantrajnoj malrapidiĝas, por ke la vojaĝantoj plezuriĝu el la vagonoj pri la vidaĵo de Budapeŝto. Inter la „Hárs-Hegy” haltejo kaj la finstacio „Hűvösvölgy” troveblas la 198 metrojn longa tunelo. Post la tunelo la infantrajno alvenas al la finstacio „Hűvösvölgy”. Ĉi tie troveblas la Infanfervoja Muzeo. Tiu muzeo elvokas la historion de la infafervojo ekde la komenco de la konstruo ĝis la nuna tempo. En la stacio troveblas ankoraŭ interaktivaj ludiloj, kaj diversaj malnovaj fervojkonstruadaj kaj bontenadaj instrumentoj, eĉ antaŭa mekanika sekuriga instalaĵo.



*La "Jánošhegyi" elvidejo*

Mi rimarkas, ke la infanfervojo ĉiŭhore trafikas, oni povas elekti inter la ekskursceloj, partopreni en la ekskursoj, kaj poste daŭrigi la veturon per alia trajno. Ankaŭ mi rimarkas, ke la finstacio „Hűvösvölgy” atingeblas per urba tramo, kiu serpentumas laŭ la urboparto „Hűvösvölgy”.

**István Gulyás**

## LA 89-A ITALA KONGRESO DE ESPERANTO EN BREŜO 20-27.8.2022



Ĉi-foje ĝi okazis en la itala urbo Breŝo (Brescia) situanta en la norda parto de Italio, regiono de Lombardio, inter Milano kaj Verono. Apud la kastelo kiu dominas la urbon staras vaporlokomotivo. La kongresejo troviĝis en la hotelo *Ambasciatori*. En la enirhalo instaligis akceptejo kaj libroservo.

Al la evento aliĝis pli ol 200 geesperantistoj, sed ne ĉiuj povis veni. Teresa Pomorska el Pollando venigis grupon de 27 adeptoj por Esperanto, kiuj entuziasme frekventis la Esperanto-kursojn, kiuj okazis en la apuda hotelo *Master*. La kurson por komencantoj gvidis pakistanano loĝanta en Italio Mian Salam Shany kaj la progresantojn instruis Marc Giraud el Francio. Eblis ankaŭ lerni la italan lingvon kaj okazis ekzamenoj de IIE (Itala Instituto de Esperanto).

Kiel jam sciite, la italaj Esperanto-kongresoj estas renomaj pro altnivelaj, plej variaj kaj interesaj programeroj. La temo de la ĉi-jara kongreso estis "Paco ne okazas hazarde: la aktiva rolo de ĝemelurbaj rilatoj en la konstruo de "eŭropa popolo". Temis pri ĝemelaj urboj, pri kiuj dum la solena inaŭguro okazanta en la urba Aŭditorio *San Barnaba*, François Lo Jacomo emfazis la gravan kaj utilan rolon de ĝemeliĝo por interkompreno en kiu ankaŭ Esperanto povas favore kontribui. Samtempe en la loko eblis aĉeti poŝtkartojn kun speciala stampo. Posttagmezo estis rezervita por gvidata promeno tra la urbo por eksterlandanoj, dum italoj havis sian jar-sembleon.

La programo kontentigis ĉies postulojn. La matenojn plenigis seminarioj pri: "Nunaj konfliktoj en la Mediteraneo" fare de Javier Alcalde. Pri Sociaj retejoj: "Kiel starigi kaj prizorgi ilin?" AMO-seminario, zorgita de Debora Rossetti.

Dum la prelegoj ni povis ekscii pri "La historio de la okcitanaj lingvo kaj kulturo" de ties spertulo Jean-Marc Leclercq (JoMo), pri "Hibridaj trajnoj por plibonigi la medion" donis informojn Vito Tornillo. Pri "Kulturhistorio kaj pri ĝemelaj urboj" prelegis Detlef Haussner.

Pri "30 oraj horoj kaj instruado en la lernejoj" informis Brunetto Casini. Pri "Ateistoj" parolis Anna Löwenstein. Pri "La biokemio de la enamiĝo" informis Luigi Fraccaroli. Pri "La itala lingvo en Svislando" kompetente parolis Mireille Grosjean. Kunvenis ankaŭ itala sekcio de ILEI.

Ĉiutage okazis libreprezentadoj. Ni ankaŭ spektis projekciadon de la filmo "Pino-hazarda vivo de anarkiisto", dediĉita al la esperantisto Pinelli. Pri "Esperanto kaj Anarkiismo" parolis Javier Alcalde.

La organizantoj prezentis kaj donis informojn pri la venonta UK en Torino okazonta fine de julio kaj komence de aŭgusto 2023.

Pri nia aranĝo interesiĝis ankaŭ ĵurnalistoj. Venis televid-teamo, okazis intervjuoj kaj poste aperis artikoloj en loka ĵurnalo. En la publika dulingva debato "Kia rolo por la ĝemelaj urboj, pri la strebado al la paco en la Eŭropa kontinento", partoprenis reprezentantoj de la urbo.

Riĉenhavaj estis ĉiuj vesperaj programeroj, kiujn ni ĝuis en subĉiela korto de la palaco *Broletto*, kie okazis Festivalo de Esperantista Kulturo. Ili estis alireblaj al ĉiuj civitanoj pri kio zorgis la urbaj instancoj. En busoj estis pendigitaj informoj pri la UK en Torino.

La vesperoj estis dediĉitaj al kulturaj programeroj. Plurlinvajn kantojn liveris kaj entuziasme kantis JoMo, koncertis Kim kaj Radio-mondo, Chiara Raggi kaj Mario Migliucci prezentis rakonto-koncerton, Piero Nissim kaj Franco Meoli kantis "la ĉiamverdaj kantoj" kaj ne mankis itallingva teatraĵo "Doktoro Esperanto".

En la programo ne mankis pluraj tuttagaj kaj kelkaj duontagaj ekskursoj, kiujn bonege prizorgis Emanuele Regano. Tuttagaj ekskursoj direktiĝis al la urboj Milano, Bergamo kaj Verona. Naturon oni povis ĝui ĉe la lagoj de *Garda* kaj *Isola* kaj dum la duontaga ekskurso oni povis gustumi vinojn en *Franciacorta*, fama loko pro vinproduktado.

Post la resumo de la laboroj polaj esperantistoj ĝoje kantis dankante al la organizantoj kaj poste la kongreso fermiĝis. Vespere ni povis denove kanti kun Debora Rossetti kaj Luigi Fraccaroli. La kongreso bone sukcesis malgraŭ la sufoka tropika vetero.

Venontjare la Itala Kongreso ne okazos pro la UK en Torino. Do, vi ĉiuj estas jam ekde nun invititaj partopreni la Universalan Kongreson en tiu impona urbo.

**Liba Gabalda**

## **LA GRAVECO DE LA FERVOJO**

En la antaŭa numero de HFM mi verkis pri la situacio de la eŭropaj fervojoj. Ĉar la temo estas aktuala kaj tre interesa, mi promesis daŭrigi tiun temon. Inter la temoj mi mencias la medioprotektadon, la efektivigon de la subtenantaj celoj, la verdan enkomputiligecon.

### **1./ Medioprotektado**

Preskaŭ 8 miliardoj da homoj vivas en la mondo. Granda parto de la homaro jam komprenas, ke la subtenadon de la nuntempa mediapolitiko, nia civilizacio ne povas konservi, kaj la perspektivaj evoluadoj estas multe pli gravaj ol la mallongaj ekonomiaj sukcesoj. Pro tio la evoluintaj landoj kreas politikajn kaj ekonomiajn decidojn, tamen la kriza situacio ne ŝanĝiĝas. La energiaj fontoj malmultiĝas, la daŭra nutraĵ- kaj akvomanko, ĉefe en Afrika kontinento pligravigas la situacion. Pro la klimatsanĝo kreskas la temperaturo kaj la akvoŝvelo, pro tio dekmilojn da homoj mortas ĉiujare en Eŭropo. Nia mondo travivas radikalajn ŝanĝojn, kio estas la efiko de la mediapolitiko en la pasintaj kvindek jaroj. La mediapolitiko de Eŭropa Unio baziĝas je la singardeco kaj preventeco, kaj la ĉesigo de la mediaj damaĝoj okazas jam ĉe la fontoj. La principo de Eŭropa Unio

estas, ke la higienaj medioj estas elementa homa juro, kaj la necesecojn tiel devas kontentigi, ke la sekvaj generacioj trankvile povu vivi.

## **2./ Subtenantaj celoj**

Inter la plej gravaj subtenantaj celoj mi mencias la malpliigon de la karbondioksido, la verdan enkomputiligecon, la efikan mastrumadon de la materialoj, la malpliigon de la defalaĵoj, la konvertiĝon de la rondturniĝa ekonomio kaj la elformiĝon de la medioamika, subtenanta entreprena funkciado. La homaro ne havas tempon por perdi, do kaj la komunumaj trafikbranĉoj kaj la individuaj homoj devas kunlabori pro la efektivigo de la subtenantaj celoj. Mi mencias la defalaĵmastrumadon, ĉar en tiu tereno de la fervoja trafiko povas partopreni ĉiuj fervojistoj. Por tiu temo MÁV pretigis specialan programon kun la titolo "Purigu nian landon!" La celo de tiu programo estas la ĉesigo de la forlasitaj aŭ senrajte lokigitaj defalaĵoj. Kadre de la programo multaj hungaraj homoj – ne nur fervojistoj – helpis malkovri la malpuraĵojn. Multajn ruinajn aŭtomobilojn, gumbendojn kaj pli ol sesmil rubejon devis ĉesigi kaj transporti. Tiu aktiveco kostis pli ol ducentmilionajn hungarajn Forintojn, kvankam la homoj laboris volontule kaj sen salajro. En la transporto de la defalaĵoj partoprenis la MÁV, la Hungara Publika Vojo, la Arbarkulturaj Societoj, la Naciaj Parkoj kaj la Landa Akvafera Ĉefdirekcio.

Kadre de la subtenantaj celoj MÁV pretigis strategiajn celojn: la pretigon de la integritaj stacidomoj kaj ferdekoj por klienta servo; la elformon de la integrita disponista centro; la efektivigon de la unueca horara kaj tarifa sistemo; evoluigon de la fervoja kaj publikvoja komuna biletvenda sistemo; evoluigon de la centraj trafikdirektadaj sistemoj al la unuecaj centroj.

Mi legis kelkajn celojn en la informoj flanke de aliaj eŭropaj fervojoj, kiuj konceptis similajn celojn por plibonigi la fervojan aktivecon. Do tiuj celoj montras la gravecon de la fervoja trafiko.

## **3./ La verda enkomputiligeco**

MÁV antaŭ kelkaj jaroj ekirigis kampanjon kun la titolo: „Ni iras sur verda vojo”. Kadre de tiu slogeno MÁV pretigis tiujn veturil-aĉetadojn, kiuj helpas la malpliigon de la danĝera gaso, la karbondioksido. Grava fakto, ke pro la eliganto de la karbondioksido estas respondeca inter la trafikbranĉoj la publika vojo kun 72%-j, poste la aertrafiko kun 13,9%-j, la akvatrafiko kun 3,4%-j, kaj fine la fervojo kun 0,5%-j. Tiuj indikoj montras la gravecon de la fervoja trafiko. Kaj en la pasaĝertrafiko, kaj en la vartrafiko bezonas evoluigon ne nur en la veturilaĉetado, sed ĉiuj terenoj de la fervojo. Ekzemple en la kadro de la verda enkomputiligeco estas difina rolo de la evoluigo de la informsistemoj. Tion helpas la fondo de kelkaj novaj fervojaj entreprenoj, kaj estigi memstarajn kompaniojn. Ankaŭ la ŝtato helpas al MÁV per sufiĉaj monsumoj por efektivi la planitajn evoluigojn.

MÁV funkciigas pli ol 7000 km-jn da fervojlinioj, kaj el tio la kvantoj de la elektrizitaj linioj estas sub 40%-j. Tio estas iomete malalta, ĉar la meznombro de la landaj fervojoj de la Eŭropa Unio estas kun 10%-j pli. Por atingi tiun nivelon, MÁV devas elektrizi 700 km-jn fervojliniojn. La alia problemo – kiel mi jam skribis – la veturil-aĉetado. La 75%-j de la funkciigaj fervojaj veturiloj havas pli ol 40 jaraĝojn. Tiuj veturiloj grave kontribuas al la ŝarĝo de la medio. MÁV planas aĉeti dum kelkaj jaroj 800 novajn fervojajn veturilojn. El tiuj veturiloj estas 115 elektra lokomotivo. MÁV ĉiujare riparas pli ol 50 malnovajn lokomotivojn, eĉ 80 pasaĝervagonojn. Tiuj aranĝoj grave plibonigas la nivelon de la fervoja trafiko en Hungario, kaj helpas malplii la eliganton de la karbondioksido.

**István Gulyás**

## BIERTURISMO PER TRAJNO

La biero estas plej ofte alkoholenhava drinkaĵo, kion oni pretigas en la tuta mondo per diversaj teknologioj. La bierturismo estas en la tuta mondo ŝatata amuziĝo, kaj viziti famajn bierejojn kaj drinkejojn donas al homoj agrablajn tempopasigojn. Se la bierturiston oni kunligas kun trajnveturado, kiam oni povas ekkoni diversajn urbojn, regionojn, tio estas la plej granda ĝuo.



Mi vidas, ke en la lastaj kelkaj jaroj la malgranduzinaj bieroj transprenas la regadon en la tuta mondo. En multaj bierejoj, restoracioj oni povas gustumi diversajn bierspecialaĵojn. Oni prinomas tiujn bierojn pri metiistaj formiĝintaĵoj. Tiu koncepto ne estas ĝusta, ĉar tiuj malgrandaj bierfarejoj uzas samajn profesinivelajn instrumentojn por bierfaro, kiel la grandfarejoj, sed nur pli malgrandajn kvantojn.

Mi sincere devas diri, ke mi ŝatas la bieron, pro tio mi estis scivola, kian bieron mi trinkas. Ekzistas duspecaj bieroj kiel la supra kaj malsupra. Tiuj estas la du gravaj bierfamilioj. Antaŭe oni preparis suprafermentadan bieron, sed per la evoluado de la tekniko venis al en fokuson la malsuprafermentadaj bieroj. Pro tio denove aperis la novgustigaj suprafermentadaj bieroj. La malsuprafermentadaj bieroj fermentas en malalta temperaturo, kaj kompreneble la suprafermentadaj bieroj en pli alta temperaturo. La malsuprafermentada biero havas nomon „lager”, kiujn oni preferas en Eŭropo, kaj ĉi tien mi povas vicigi la bierojn „ĉeĥa pilsen”, la „munkena helles”, la „viena ászok” kaj la „bakbieroj” k.a. Ankaŭ la suprafermentadaj bieroj havas nomon „ale”, kaj la plej famaj ale-bieroj estas la „belgaj bieroj”, la „tritikaj bieroj” kaj la „irlandaj bieroj” ktp.

Multaj hungaraj urboj havas propran bierfarejon. Mi proponas vojaĝi per trajno al tiuj urboj, ĉar post la biertrinko oni ne rajtas konduki aŭtomobilon. Inter tiuj urboj mi mencias Budapeŝton, kie ni povas gustumi diversajn bongustajn bierojn en ĉiuj distriktoj de Budapeŝto. Mi scias, ke laŭ nia proverbo: „Bona biero ŝildon ne bezonas”, sed tamen mi ŝatas la plej bonan bieron en la distrikto „Kőbánya”. Aliaj gravaj urboj estas en Hungario, kie funkcias propraj bierfarejoj: Sopron, Miskolc, Székesfehérvár, Kecskemét, Pécs. k.a.

La plej bonaj eksterlandaj „biertrovejoj” estas proksime de Hungario: Slovakio, kie estas riceveblaj ĉiuspecaj tradiciaj „lager” bieroj. En Ĉeĥio ekzistas multaj bierejoj kun diversaj specialaj bierdiversecoj. Se iu vizitas la ĉeĥan ĉefurbon Prago mi proponas frekventi la bierejon „U Fleku”, kie oni povas gustumi la plej bonan malhelan bieron en la mondo. Kompreneble en Ĉeĥio ni povas gustumi unu el la plej faman pilsenan bieron. En Germanio estas la plej famaj okazaĵoj, la „Oktoberfest” en urbo Munkeno. Okaze de tiu evento multaj bierfarejoj ofertas bierspecialaĵojn kun bongustaj manĝaĵoj. La biero nuntempe formas la gravajn partojn de la gastronomio, kaj ĝi rolas ankaŭ en la kulturo de diversaj landoj. Do estas inda ekkoni la diversspecajn bierojn. Se la homoj interesas ne nur la alkoholenhavan de biero, tiam estos grava vidpunkto la kvalita bierkonsumado anstataŭ la kvanta drinkado. Do je viaj sanoj!

**István Gulyás**



**La malnova urboparto en Antverpeno**  
Fonto: ŝutterstock



**La interno de la stacidomo de Antverpeno.**  
Fonto: vjm.hu

**En la belga urbo Antverpeno okazos  
la 74-a IFEF-kongreso**