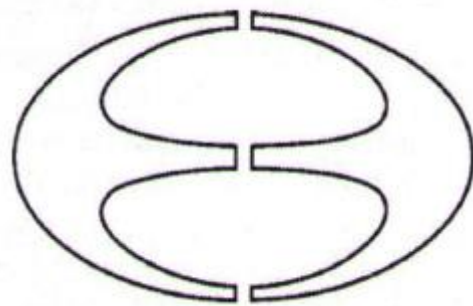


HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



Vitroponto en Ĉinio
Fonto: Vikipedio

1

----- 67-a jarkolekto
2023



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 4500

al eksterlanda adreso: EUR 15

*

MAGYAR VASUTAS VILÁG

A magyar eszperantista vasutasok

központi lapja

Felelős szerkesztő: Gulyás István

Kiadásért felelős

A Magyar Vasutas Eszperantó Egyesület

„Szkenguru” Nyomda Budapest

Felelős vezető: Balla László

ISSN 0230-323x

ENHAVTABELO:

2. I. Gulyás: Nova jaro, nova organizo
3. I. Gulyás: La sorto de nia asocio
4. I. Gulyás: Mondfamaj pontoj
9. I. Gulyás: Ruliĝa hotelo
10. I. Gulyás: Tempovojaĝo sur la „Orient ekspreso”
12. I. Gulyás: Ekskurso en la „Paloctero”
14. Z. Hinst: 160 jaroj la fervojo en Zagreb
15. I. Gulyás: Hirundnesta programo
16. I. Gulyás: Interesaĵoj pri la fervojo
19. I. Gulyás: La „Zselici Csühögő”

NOVA JARO NOVA ORGANIZO

Malgaje komenciĝis la nova jaro por la hungaraj fervojistaj esperantistoj. Tiun malgajon okazigis ne nur la negativaj efikoj kaj ŝokaj rezultoj de la pandemio, eĉ ne nur najbare de nia lando detruita milito, sed nia decido, kiu ŝanĝigis niajn aktivecojn. Vidante nian „ventmuelilan batalon” por la postvivo, la multon de tiuj okazigaj kaŭzoj kaj ties efikoj, nia asocio ne povas manipuli. Ni diris antaŭ multaj jaroj, eĉ jardekoj, ke „maljuniĝas la fervojista Esperanto-movado”, ke unu post la alia multaj fakgrupoj ĉesis, aŭ nur kelkaj membroj restis en ili, kiuj antaŭe okupis gvidan rolon en la kadro de nia asocio (Budapeŝto, Kelebia, Zalaegerszeg, Pécs, Szombathely), ke ĉesis la nova generacio, ĉar mankas la gejunuloj en la movado, ke neniu volas transpreni la „ŝtafetbastonon” por la movado, ke nia asocio ne havas lokon por diversaj kunsidoj kaj aliaj kunvenoj, ke la librotenanto ĉesigis la aktivecon ĝis la fino de 2022, kaj kiuj povus daŭrigi la librotenantajn taskojn petas la multoblan elpagon anstataŭ la ĝis nunan.

Mi povus vicigi la negativajn efikojn, sed tamen ni decidis ke ni daŭrigu la movadajn aktivecojn. Ni devas fari tion, ĉar la rezultojn de niaj antaŭuloj – pri kiuj ni skribis kaj formulis en la „Historio de la hungara fervojista Esperanto-movado” – ni ne rajtas perdi. Pro tio ni daŭrigas niajn aktivecojn en la nova organizo, kiel mi detale verkis en la artikolo titolita „La sorto de nia asocio”. Nian revuon HFM ni pretigos plue, nia biblioteko estas en „bonaj manoj”. Tiuj jam estas pozitivaj efikoj, do ni daŭrigu komune, kiuj ni restas en la nova organizo.

István Gulyás

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

LA SORTO DE NIA ASOCIO

Nia asocio alvenis al tempopunkto, ĉar ni decidis ĉesigi nian asocian staton, kaj ni elektis novan staton kaj nomdonon: Hungara Fervojista Esperanto Rondo. Mi povas klarigi nian ŝanĝon. La plej grava kaŭzo estas la kontinua malpliigo de la asocia membraro. Se ni ekzamenas la nombron de nia asocio, la situacio estas senespera, ĉar en la membroasocioj (Tata, Miskolc, Nyíregyháza) kaj en la fakgrupoj (Budapeŝto, Győr, Kelebia, Zalaegerszeg) do ĉe ĉiuj organizaĵoj la membro-nombroj draste malpliĝis. Eĉ en la lastaj jaroj la fakgrupoj Debrecen (pro la morto de la gvidanto de la fakgrupo), Szombathely (pro grava malsano de la gvidanto de la fakgrupo), Pécs (la kaŭzojn ni ne konas) ĉesis, kaj la centra fakgrupo Budapeŝto havas nur 3, Zalaegerszeg 2, Kelebia 8, Győr 17 membrojn, kompreneble sen la protektantaj membroj. (En la membro-nombro ne estas skribitaj la protektantoj, ĉar ili nur simpatias al Esperanto, kaj apogas la fervojistajn esperantistojn, kaj ili ne estas membroj). La membroasocioj Tata havas 38, Miskolc 28, Nyíregyháza 14 membrojn.

La alia kaŭzo de nia ĉesiga decido la altaj aĝoj de la membraro. Pro tio multaj maljunaj membroj ne povas partopreni en la klubkunvenoj, komunaj ekskursoj kaj en komunumaj aktivecoj, nur pagas la jarkotizon. La alia grava kaŭzo estas la manko de la gejunuloj. Ni vane organizas diversajn allogajn programojn, la gejunuloj ne interesas pri tio. Mi scias, ke tio okazas ne nur en Hungario, sed ĉe ĉiuj landaj asocioj de IFEF. Mi citas kiel ekzemplon la IFEF-kongreson en Balatonfüred en jaro 1982, kiam la Loka Kongresa Komitato enkondukis specialan iniciaton, ke unu junulo sub 30 jaraĝo de ĉiu lando senpage rajtas partopreni la tutan kongreson – inkluzive tranoktadon, provizadon, ekskursojn – por allogi gejunulojn al la Esperanto-movado. Bedaŭrinde nur tri junuloj (el Danio, Jugoslavio kaj Hungario) pretendis tiun eblecon. Kion ni devus fari aŭ rekomendi al la gejunuloj? Kompreneble estas ankoraŭ ceteraj kaŭzoj, kiel la pandemio en la tuta mondo, la milito en Ukraino, la malbona situacio de la financaj aferoj, la ekonomia krizo ankaŭ en la tuta mondo, la pivatigo de la fervojoj, la regado de la angla lingvo ktp. Pro tiuj kaŭzoj ĉesigis nian asocion la nunan staton de la hungaraj fervojistaj esperantistoj.

Okazos multaj gravaj temoj de la ĉesigo de nia asocio, kiel la forlaso de la administraj, juraj, financaj, raportaj aktivecoj, la diversaj anoncaj devigitecoj al la NAV, KŜH, Tribunalo, OTP, Ĉefurba Aŭtonomio, VOKE, IFEF, UEA, HEA ktp. Unu el la plej gravaj aktivecoj, la forlaso de la librotenado.

Du temoj restis por solvi la sorton de nia faka revuo HFM, kaj nia biblioteko. Ĝis nun la HFM regule aperis kvaronjare kun 20-20 paĝoj. La prezidanto entreprenis la pretigon kaj redaktoran aktivecon de HFM en la estonto. La revuon la prezidanto plue dissendos perrete, resp. perpoŝte al 35 landoj kaj Esperanto organizaĵoj. La alia temo estas la sorto de nia biblioteko. Ĝi estas lokigi en la Széchenyi Kulturdomo de VOKE en Istvántelek en konvena ĉambro. Laŭ la direktorino de la kulturdomo ankaŭ plue permesas kaj apogas la lokigon de nia biblioteko.

La estraro de la asocio organizis ĝeneralan kunsidon, dum kio la partoprenantoj akceptis la proponojn pri la ĉesigo, kaj konfirmis la financan raporton. Kiam mi skribis ĉi tiun artikolon, jam daŭras la oficiala proceduro pri la ĉesigo. Do ĝis la fino de la nuna jaro nia asocio ĉesos, sed la hungaraj fervojistaj esperantistoj kiel individuaj membroj rajtas aliĝi al la Hungara Fervojista Esperanto-Rondo. Fine mi devas rimarki, ke la ĉesigo de nia asocio signifas ĉefe administrajn aferojn, kaj ni elkore atendas niajn membrojn por daŭrigi – inter aliaj cirkonstancoj – niajn Esperanto-aktivecojn.

István Gulyás

MONDFAMAJ PONTOJ

En la pasinta numero de HFM mi prezentis 12 mondfamajn kaj interesajn pontojn kun mallongaj informoj kaj kun karakterizaj bildoj. Tiam mi promesis daŭrigi ceterajn kaj famajn pontojn, se la legantoj interesas pri tiuj. Mi ricevis multajn proponojn por daŭrigi tion, do mi volonte prezentas pliajn interesajn pontojn el la mondo en kronologia ordo de iliaj konstruoj.

Mi rimarkas, ke ĉiuj pontoj havas iajn interesajn historiojn, kiuj estas karakterizaĵoj al tiuj pontoj. Jen la pontoj estas la sekvaj:

Si-o-se Pol Ponto en Irano.



Ĝi estas 33 truaj ponto, kiu troveblas en la urbo Isfahano. Ĝi estas unu el la plej famaj ekzemploj de la pontarkitekturo. La ponto konstruiĝis inter 1599 kaj 1602 el brikoj kaj ŝtonoj. La longo de la ponto estas 295 m-j, kaj la larĝo estas 13,75 m-j. La ponto estas arkaĵoponto, kiun oni konstruis en la arkitektura stilo „Safavid”. La ponton oni konstruis tiel, ke ĝi servadu kiel ponto kaj digo. Ĝi estas turista atrakcio. Multaj turistoj vizitas tiun

ponton, kaj ne nur dumtage, eĉ ĉefe vespere kaj nokte, kiam la ponto estas iluminita. Ĝi arkigas super la rivero Zajanderud, kiu fluas sur la altebenaĵo, kaj havas 11 historiajn pontojn. El tiuj historiaj pontoj la plej granda estas la Si-o-se Pol ponto.

Bastei Ponto en Germanio.



Bastei rokoj estis elformitaj pere de la erozio dum pli ol milionoj da jaroj. Tiuj rokoj havas 194 m-jn altecojn, kiuj altiĝis super la rivero Elbo, kiujn oni povas admirari proksime de urbo Dreseno. La rokoj plimalnove formis defendlinion de la kastelo Neurathen. En jaro 1824 oni konstruis lignan ponton, kiu kunligis la rokojn. Tiu ponto estis populara, kaj troe multaj homoj uzis tiun, kiu estis tro ŝarĝita. Pro tio en 1851 la lignan ponton oni

rekonstruis al ŝtonponto. La Bastei ŝtonponto tiam ricevis la nunan formon. Ĝi etendiĝas en 76 m-j longecon super la Mardeltelle valo, de kie la vizitantoj povas ĝui la mirindan panoramon al la rivero Elba kaj al la najbaraj montoj. Dum la jardekoj la ponto iĝis la simbolo de la Nacia Parko de Saksa-Svisio.

Libereca Ponto en Hungario.

Ĝi estas publikvoja ponto, kiu arkigas super la rivero Danubo en Budapeŝto. La ponto estas unu el la plej mallongaj kaj belaj pontoj en nia ĉefurbo. Ĝi havas interesan historion. La ponto originale pretiĝis por la milenio, kiu estis tutmonda ekspozicio. Ĝi konstruiĝis inter la jaroj 1894 kaj 1896 en secesia stilo. La longo de la ponto estas 334



m-j, la arĝo estas 20 m-j. La ponto havas du striojn por la publikvoja trafiko kaj strion por reloj al la dudirektaj tramtrafikoj, kaj sur ambaŭ flankoj troviĝas trotuaroj por la piedirantoj. Ambaŭ finoj de la ponto estas placoj, kiel la buda flanko la placo Gellért, kie troveblas la fama hotelo kaj kuracbanejo „Gellért”, kaj la peŝta flanko la Budapeŝta Granda Halo kun multaj pavilonoj por viandoj, verdaĵoj, fruktoj kaj hungarecaj varoj, eĉ multaj manĝejoj. Estas interesaĵo, ke en la transdona ceremonio ĉeestis la

imperiestro Franz Jozefo, kiu enbatis la lastan arĝentan niton de la ponto. En la dua mondmilito en 1945 la retiriĝaj germanaj soldatoj eksplodigis la ponton kune kun ĉiuj budapeŝtaj pontoj. Post la mondmilito oni alkonstruis provizoran flosponton, kaj poste okazis la rekonstruo de la eksplodigita ponto, kaj la malfermo de la ponto okazis la 20-an de aŭgusto 1946. Ekde tiam dufoje okazis renovigoj sur la ponto.

„Aleksandro III” Ponto en Francio.



La ponto konstruiĝis super la rivero Sajno en Parizo en la jaro 1896 kaj finiĝis en jaro 1900. Ĝi estas arkoponto, kiu konstruiĝis en secesia stilo, sur kio troveblas multaj skulptaĵoj, kiel la flugilhavaj ĉevaloj, ŝipoj, anĝeloj kaj nimfoj. Tiu ponto estas unu el la plej ornamitaj pontoj en la mondo. Ĝi ricevis sian nomon de la rusa caro, kiu subskribis kun la franca prezidento kontrakton pri la konfederacio inter la du landoj, pri kies memoro konstruiĝis la ponto. La fundamentan ŝtonon de la ponto mem la filo de la nomdoninto demetis kune kun la

prezidento de Francio. La longo de la ponto estas 160 m-j, la larĝo estas 40 m-j. La 20 m-j larĝa ŝoseo sur la ponto havas en ambaŭ direktoj tri striojn, kvankam la trotuaroj estas 10-10 metroj larĝaj. La alteco de la spano estas 3,9 m-j. La ponton ornamis kvar 17 metrojn altaj kolonoj, sur kiuj staras 4 m-j altaj ornamitaj bronzaĵoj. Sur la ponto ankoraŭ estas diversaj bronzaĵoj kaj kupraj statuoj, kandelabroj, reliefoj, girlandoj kaj ĉiuspecaj ornamaĵoj.

Golden Gate Ponto en Usono.



La ponto estas simbolo de San Francisko. Ĝi estas pendanta ponto, kiu transportas la markolon inter la granda urbo San Francisko kaj la departemento Marin. La longo de la ponto estas 1280 m-j, kaj havas 227 m-jn altecon. Ĝi havas ses striojn por la aŭtotrafikoj, kaj trotuaron por la piedirantoj kaj biciklistoj. La ponton konstruis plurmil laboristoj, kaj la konstrulaboro okazis dum 7 jaroj, kaj en la

jaro 1937 finiĝis tio. Tiam ĉi tiu ponto estis la plej longa apogdistanca pendanta ponto en la mondo, sed ekde tiam tiun longecon jam ok aliaj pontoj superas. Tamen tiu ponto

estas unu el la plej popularaj vidindaĵoj en Kalifornio. La karakterizan oranĝflavan koloron de la ponto oni elektis tial, por ke ĝi estu videbla pli bone en la nebulo. La ponton oni inaŭguris kadre de unu semajna solenaĵo. Oni diras, ke tiu ĉi ponto estas la plej fama ponto de la mondo.

Ponto de la Rivero Kwai en Tajlando.



La rivero Kwai fluas sur la okcidenta parto de Tajlando. La rivero estas konata el la romano de Piere Boulle, kaj el la filmo titolita "Ponto de la rivero Kwai". La filmo estas milita aventura filmo, kiu uzas la historion de la okazigan pontkonstruaĵon en la dua mondmilito. Mem la filmo ricevis „Golden Globe” kaj „Oscar” premiojn en 1958. La temo de la filmo prezentas la japanajn klopodojn eĉ ambiciojn konstruigi per la anglaj militkaptitoj ponton super la rivero Kwai. La arbo ponto

finkonstruiĝis kun multaj suferoj kaj malfacilaĵoj, sed fine la ponto disfalis pere de la militkaptitoj. Estas interese, ke en 1997 post la Universala Kongreso de Esperanto en Adelajdo, dumvoje ni haltis kune kun D-ro Imre Ferenczy en Tajlando dum kvar tagoj. Tiam ni vizitis la ponton de rivero Kwai, kie ni rigardis la muzeon, la tombejon de la militkaptitoj, kaj ni trapromenadis sur la ponto. La nuna ponto estas ŝtaltraba ponto, kiu konstruiĝis post la mondmilito, kaj kompreneble ankoraŭ nuntempe trafikas sur ĝi trajnoj.

Konfederacia Ponto en Kanado.



Ĝi estas unuskatola ponto, kiu kunligas la „Prince Edward” insulan provincon kun la kontinenta „New Brunswick” provinco. La longo de la ponto estas 12,9 km-j, kiu estas la plej longa ponto en Kanado. La konstruo de la ponto komenciĝis en 1993, kaj estis transdonita al la trafiko en 1997. Ĝi kostis 1,3 miliardojn da kanada Dolaro. La ponto havas 62 abutmentojn, kaj la distancoj inter du

abutmentoj estas 60 m-j pro la ŝiptrafiko, sed la plej longa spano estas 250 m-j super la marnivelejo. La permeso de la rapido sur la ponto estas 80 km/h. La vojkosto estas 50 dolaroj, kaj por la piedirantoj 5 dolaroj. Estas interese, ke en 1988 anticipe de la konstruo okazis popolvoĉdono, kie la rezulto estis 60%-j al la efektivigo de la konstruo, eĉ estis bezonata la modifo de la konstitucio de Kanado.

Vasco da Gama ponto en Portugalio.

Tiu ponto troveblas en la portugala ĉefurbo Lisbono. Ĝi estas la plej longa ponto en Eŭropo kun la 12 km-j longeco. La ponto transportas sur la delto de la rivero Tejo, kiu enfluas ĉi tie al la Atlantika Oceano. En la konstruo de la ponto laboris pli ol trimil konstrulaboristoj kaj inĝenieroj. La konstrulaboron oni plenumis dum triduonaj jaroj. La



konstruo komenciĝis en jaro 1996 kaj finiĝis en 1998. Tiu ponton devis konstrui, ĉar la malfrua ponto jam ne povis plenumi la trafikajn pretendojn, kaj estis bezonata senŝarĝi tion. La ponto grave helpas solvi la trafikajn problemojn en la ĉefurbo Lisbono, ĉar la ponto kunligas la plej frekventajn ĉefstratojn. La ponton nur la veturiloj rajtas uzi, do piedirante ne estas alirebla. Oni konstruis

tiel la ponton, ke ĝi povu kontraŭstari al la 155 mejlohora vento.

Hangzhou Ponto en Ĉinio.



Tiu ponto estas la plej longa, la plej mirinda kaj la plej haltospira ponto en la mondo. Mi povas skribi pri tiu ponto nur per superlativoj. Oni diras, ke tiu ponto estas miraklo de la inĝeniera laboro. La ponton uzas nur aŭtomobiloj, do la piedirantoj, biciklistoj kaj malrapidaj veturiloj ne rajtas uzi tion. La longo de la ponto estas 36 km-j, ĝi havas ses trafikajn striojn po unu 3,75 m-j larĝaj. La ponto havas ankoraŭ du plusajn striojn por la urĝeca uzado kaj senŝarĝigo de la obstaklo. La ponto estas „S”-forma, por ke ĝi kontraŭstaru al la forto de la tajfunoj kaj

ŝtormoj. Sur la mezo de la ponto oni elformis benzinstacion, restoracion, hotelon, konferencejon eĉ elvidejon. Sur la ponto la permeso de la rapido estas inter 60 kaj 100 km/h. La ponton fiksas du grandegaj 227 metroj altaj turoj per helpo de kabloj. La ponto kunligas la metropolon Ŝanhajo kun urbo Ningpo, kaj arkigas super la maro en la Hangzhou golfo. La kabloponton oni planis dum 9 jaroj, kaj pretiĝis pli ol 120 teknikaj studoj, la nombro de la fakuloj estis 700. La ponto konstruiĝis inter la jaroj 2003 kaj 2010. La kostoj estis 11,8 miliardojn da ĉina Juano.

Millau Ponto en Francio.



Ĝi estas viadukto, kiu konstruiĝis en la valo de la rivero Tram en la suda parto de Francio. Ĝi estas grandioza oblikva-kabla publikvoja ponto, kiu estas la plej alta publikvoja ponto en la mondo kun 343 metroj altaj pilieroj. Laŭ la „Guinness Rekordaj Libroj” la ponto estas la plej alta viadukto en la mondo. La ponto havas sep abutmentojn, kiuj havas diversajn altecojn, el kiuj la dua abutmento estas 245 metrojn alta, kio estas pli alta ol la Eiffel turo. La longo de la ponto estas 2460 m-j, kaj oni

diras, ke ĝi estas inĝeniera mondmirindaĵo. La ponto havas kvar striojn, kaj la permeso de la rapido sur la ponto estas 110 km/h. La konstrulaboro komenciĝis en jaro 2001, kaj oni transdonis la ponton al la trafiko en 2004. La kosto de la efektiviĝo de la ponto estis 524 milionojn da USD. La ponto troveblas sur la „A”75 ŝoseo.

Tanjung-Kunsan Ponto en Ĉinio.



Tiu ponto estas la plej longa fervoja ponto en la mondo. La longo de la ponto estas 164 km-j, kiu kunligas la urbojn Ŝanhajo kaj Nanking en la provinco Ĉiangsu. La konstrulaboro komenciĝis en jaro 2006, kaj finiĝis en 2011 kune kun la grandrapida fervojlinio. Estas interese, ke la ponto trairas sur la lago Yangĉeng en 9 km-j longo. La plej longa distanco inter la abutmentoj estas

80 m-j. Pli ol dekmil laboristoj laboris dum kvar jaroj por konstrui la ponton kaj la fervojlinion. La kostoj de la konstruado estis 8,5 miliardojn da USD. Sur tiu fervojlinio troveblas du fervojaj pontoj, kiuj estas la Tanjung-Kunsan ponto kun 164 km-j, la alia estas la „Tienĉina” ponto kun 114 km-j. La meza rapido de la trajno estas 329 km/h. La maksimuma rapido estas 380 km/h. La grandrapida trajno trafikis inter Pekino kaj Ŝanhajo, kiu distanco estas 1818 km-j, kaj la vojaĝtempo estas 4,5 horoj. La fervojlinio kondukas pli ol 80% sur pontoj. Tiu fervojlinio estas unu el la plej gravaj linioj en Ĉinio, sur kiu 17 trajnaroj trafikis po tage

Zhangjiajie Vitroponto en Ĉinio.



Tiu ponto troveblas en la plej bela kaj interesa nacia arbara parko de la Zhangjiajie teritorio, kiun la Unesko akceptis en la liston de la Monda Heredaĵo. En la parko videblas multaj rokkolonoj, tri kajutaj liftoj, kaj la vitroponto. La konstruo de la ponto komenciĝis en 2015, kaj post du jaroj oni transdonis al la turistoj en jaro 2016, kiuj jam jardekoj atendis la eblecon cirkuli inter

du montoj, kaj viziti tiun mirindan parkon. La vitroponto pretiĝis el 99 vitrotabulo, kaj kunligas du rokmuojn super la 300 metroj alta fendego. La vitrotabuloj estas 61 cm-j vastaj por ke ili povu elporti la grandan ŝarĝomaksimumon. La kuriozaĵon de la ponto donas ne nur la 430 m-j longecon, kaj la 300 m-j altecon, sed troveblas alte inter la rokhavaj montoj, kien per la helpo de la ponto la homoj povas atingi la montajn vilaĝojn kaj turistajn celpunktojn. Kompreneble la vitroponton nur la piedirantoj povas uzi. Transiri sur la ponto estas timiga vojo, pro tio multaj homoj ne kuraĝas uzi tion. Rigardante la bildon pri la vitroponto, vere estas timige transiri sur ĝi. Post la malfermo de la ponto dum kelkaj semajnoj oni devis fermi ĝin pro la granda nombro de la vizitantoj, kaj devis enkonduki kelkajn logistikajn kaj sendanĝerajn aranĝojn.

Rimarko!

Mi studis multajn librojn kaj aliajn almanakojn por trovi taŭgajn kaj interesajn pontojn por konigi ilin. Neimageblaj nombroj de la diversaj pontoj estas en la mondo. Mi elektis en la pasinta numero de HFM 12 pontojn kaj nun ankaŭ tiom. Tiu elektado estas subjektiva, sed tiu 24 pontoj iomete bone karakterizas la diverstipajn pontojn. Mi esperas, ke la tro mallongaj konigoj estas sufiĉaj ekscii la plej gravajn konojn.

István Gulyás

RULIĜA HOTELO



En la naŭdekaj jaroj signife ekfunkciis la trafiko de la nostalgias trajnoj. Tiam la populara vojaĝcelo estis Hungario, kaj multaj okcidenteŭropaj grupoj alvenis ĉi tien por ekkoni nian landon. Ĉiuj semajnfine trafikis nostalgias trajno de Budapeŝto al la Danubkurbo, al la lago Balatono kaj al la „magia” hungara dezerto (hungarlingve: puszta). Ekster la unutagaj programoj samtempe montriĝis pli grandaj deziroj por plitagaj litvagonaj vojaĝoj. La vaportrakcia „Royal Hungarian Eksprestrajno” komence

alportis riĉajn eksterlandajn turistojn en la kadro de tritagaj programoj al la elstaraj turistaj celpunktoj en Hungario. Poste aperis en la oferto pli multaj eksterlandaj vojaĝceloj, kiel Vieno, Krakovo, Prago, sed la vera „trarompo” okazis tiam, kiam la nostalgias trajno trafikis ĝis Istanbulo. Sed la pretendoj de la turistoj senĉese altiĝis. Estis interese, ke la biletojn por la banĉambraj kupeoj la turistoj preskaŭ tuj aĉetis, malgraŭ la pli altaj prezoj. Pro la kontentigo de la pretendoj, la MÁV Nostalgias Kft kaj ĝia partnero Howard Trinder aĉetis fervojajn poŝtvagonojn, kiujn fabrikadis la fabriko Ganz-Hunslet, kaj ili havis bonstatojn. Tiuj vagonoj donis konvenan bazon al la elformado de novaj litvagonoj. En jaro 2008 pretiĝis kvar „Deluxe” litvagonoj, en kiuj troviĝas 5-5 propraj banĉambroj. Pro la bonega boĝio la vagonoj trafikis mallaŭte kaj senekskuiĝe. Post la encirkuligo de tiuj vagonoj la nomo de la trajno ŝanĝiĝis el „Royal Hungarian Express” al „Danube Express”. En 2014 la vojaĝorganizadajn kaj utiligajn taskojn transprenis la brita „Golden Eagle Luxury Trains” (GELT) kompanio. La tasko de la MÁV Nostalgias Kft (la nova nomo estas MÁV Rail Tours) estas la efektivigo de la vojaĝoj. La kompanio GELT faris sennombrajn novigojn, kaj pligrandigis la nivelon de la liveradoj. Ĝi organizis novajn vojojn. Inter tiuj novaĵoj estis la trajno titolita pri „Juvelŝtono de Persio”. Tiu trajno estas la plej ekzota destino en la vivo de tiu kompanio. Vere estas fervojhistoria kuriozaĵo, ke eŭropa trajno atingis al Irano, kie atendis la vojaĝantojn variaj cirkonstancoj, altaj montoj, profundaj valoj, multaj tuneloj kaj viaduktoj eĉ grandegaj dezertoj, kiuj kolorigas la vojon. La trajno unufoje partoprenis sur pramvojaĝo inter aliaj sur la „Bosporo” kaj sur la lago „Van”. En 2017 plivastiĝis la trajno per eleganta bufedvagono kaj soleca generatorvagono. La trajno ricevis gravan honorigon en 2019, kaj la estroj de la kompanio transprenis ĝin en la Leganta Transdona Solenaĵo. La honorigo estis el la kategorio „Top 10 Luksa Trajno en la mondo”. Tiu honorigo estis eĉ pli altvalora, ĉar la mondfama „Orient Ekspreso” atingis nur la dekan gajnan lokon.

La pandemio kompreneble neblis la trafikon de la luksaj trajnoj, sed tamen estas bona afero, ke daŭre malstreĉas la travojaĝaj reguloj. Pro tio en la kuranta jaro la „Golden Eagle Danube Espresso” denove povis starti, kaj ĉijare inter la 9-a kaj 16-a de majo trafikis ĉiokaze laŭ la mendo de la amerika vojaĝagentejo „Tauck”. Laŭ tio la eksprestrajno vizitis la urbojn Vieno, Insbruko, Vaduzo, Zuriko kaj Milano. Dum la vojo la vojaĝantoj ĝuis belegajn panoramojn de la montpaseo Semmering kaj la Sankta Gothardo, la lago Como. Esplorigite la mendojn, ni povas konstati, ke en la nuna jaro la eksprestrajno trafikos dum cent tagoj kun plenaj vojaĝantoj.

TEMPOVOJAĜO SUR LA „ORIENT EKSPRESO”



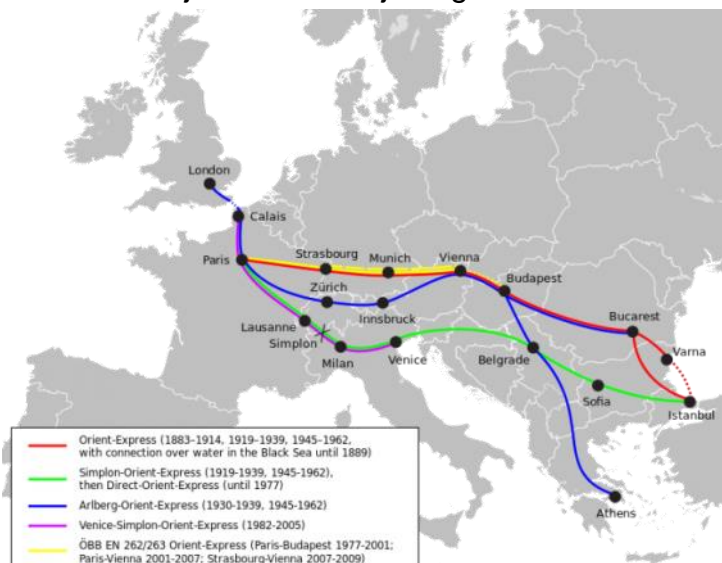
En jaro 1883 startis la unua trajno de „Orient Ekspreso”, kiu haltis ankaŭ en Budapeŝto, kaj al tiuj trajnoj la homoj rigardis tiel, kiel la enkorpiĝo de la luksa vojaĝo. La amerika entreprenisto George Mortimer Pullman eltrovis kaj efektivigis la fervojajn restoraciajn vagonojn kaj litvagonojn kun tio la luksatrajn ideon. La moviĝantaj eĉ ruliĝantaj „hoteloj” en 1858, la restoraciaj vagonoj en 1863 sin prezentis helpe de Pullman en Ameriko, kaj rikoltis grandajn sukcesojn. Do estis nur mallonga tempo, kiam similaj vagonoj aperis sur la eŭropaj fervojlinioj. La eŭropajn luksajn

projektojn enkondukis belga negoculo Georges Nagelmackers. Li vojaĝis al Usono, kie li konatiĝis kun Pullman kaj ĝuis la vojaĝojn kun tiuj luksaj trajnoj. Post kelkaj jaroj li revenis al Eŭropo kaj fondis la „Internacian Litvagonan Kompanion” (Compagnie Internationale des Wagon-Litst). Li sukcesis konverti la belgan reĝon II Lipot por apogi tiun kompanion kaj la luksatrajn ideon. La orepokon de la Litvagona Kompanio alportis la komencitaj orienteŭropaj fervojevoluigoj.

En la 1880-aj jaroj oni povis kupli jam Beogradon, Bukareŝton kaj Varnon al la cirkuladŝanĝo de la fervoja trafiko. La hungarlandaj fervojevoluigoj okazis plej rapide. Baldaŭ alvenis la tempo vojaĝi el Parizo al la Nigra Maro sen transvagoniĝo. En la 6-an de junio 1883 ekvojaĝis la „Orient Ekspreso”, la plej grava kreaĵo de Nagelmackers. La finhaltejo de tiu fervoja vagonaro estis Konstantinopolo, la nuntempa Istanbulo, sed tiam

estis sukcesa enŝipiĝi en Varno, kaj per ŝipo vojaĝi ĝis la finhaltejo. Tiu pli ol trimil kilometroj longa vojaĝo tenis dum tri kaj duonaj tagoj, el kio la tempo de la ŝipvojaĝo estis 15 horojn.

La trajno alvenis el Parizo tiel ke dumvoje tuŝis la urbojn Ŝtutgarto, Munkeno, Vieno, Bratislavo kaj Budapeŝto. Plutrafikis tiu trajno tra urbo Segedo, Bukareŝto ĝis Varno. La trajno konsistis el kvin vagonoj, el kiuj du vagonoj liveris por la pakaĵoj, ankaŭ du vagonoj por la litvagono, la lasta estis la restoracivagono. La trajno trafikis nur unuklasajn vagonojn. En tiu tempo la



trajnon oni prinomis „Roi des Trains, Trains des Rois” (La Reĝo de la Trajnoj, Trajno de la Reĝoj).

La unua grava ŝanĝo okazis en 1889, kiam estiĝis la fervoja interrilato inter Beogrado kaj Sofio, kio ebligis la ĉesigon de la ŝipirado. La „nova” Orient Ekspreso trafikis inter Parizo kaj Budapeŝto sur la malnova vojlinio, sed de Budapeŝto ĝis la Konstantinopolo sur la kontinento. La veturdaŭro estis nur 68 horoj. La granda epoko de la Orient Ekspreso estis ĝis la unua mondmilito, do pli ol dum tridek jaroj. Post la milito kiel perdintaj landoj evitis tiu trajno Germanion, Aŭstrion kaj Hungarion. En jaro 1920 startis la nova luksatrajno nome „Simplon- Orient”. Tiu trajno trafikis tra Svisio, Italio kaj la tiam estiĝita

Jugoslavio. Post kvar jaroj denove trafikis la luksa trajno sur la originala vojaĝlinio. La trajnoj jam ne ekzistis el kvin vagonoj, sed ankaŭ postsekve la lukso apartenis al la vojaĝoj. En 1939 ekflamis la dua mondmilito, kaj la Orient Ekspreso denove ĉesis. La rekomenco okazis post la fino de la milito en 1948. La originala Orient Ekspreso perdis la luksan karakteron. La trajno trafikis dumsemajne, kaj oni envicigis duklasajn vagonojn. La trajno trafikis en tiu tempo inter Parizo kaj Vieno, post 1955 inter Parizo kaj Bukareŝto, eĉ ekde la jaro 2007 ĝis la 2009 nur inter Strasburgo kaj Vieno. En 2009 definitive ĉesis la fama eksprestrajno Orient Ekspreso. Ekde tiam ekzistas tia nostalgiatrajna entrepreno, kiu ofertas veran tempovojaĝon per la originalaj muzeaj Orientvagonoj.

Okazis multaj interesaĵoj dum la trafikoj de la Orient Ekspreso. Tiuj interesaĵoj okazis



preskaŭ dum ĉiuj vojaĝadoj, kaj la vojaĝantoj travivis bonajn kaj malbonajn okazintaĵojn kaj aventurojn, eĉ pligrandigajn katastrofojn. Ekzemple en 1891 grekaj rabistoj elreliĝigis la trajnon, forrabis la personaron de la trajno eĉ ankaŭ la vojaĝantojn, kaj nur kontraŭ alta elaĉetpago ili forpermesis ĉiujn. Inter la naturaj katastrofoj povas mencii la inundojn, la terglitadojn, kaj ĉefe la obstaklojn

de neĝo. Tiel katastrofo okazis en 1929, kiam la trajno ekhaltis dum 11 tagoj en la kaptiĝo de la neĝo, kaj pro la granda malvarmo la brulmaterialo rapide elĉerpiĝis kaj ankaŭ la nutraĵoj restis malmulte. La personaro de la trajno sukcesis akiri el la proksimaj vilaĝoj manĝaĵojn kaj hejtaĵojn.

Estas interese, ke multfoje vojaĝis per la Orient Ekspreso reĝoj, princoj, maharaĝoj kaj ceteraj regantoj. Tiam oni aligis specialan vagonon al la trajno. Okazis aliajn nekredablajn okazintaĵojn, kiel ekzemple la bulgara caro I. Ferdinando, kiu estis „fervojfrenetulo”, kaj en la lando Bulgario li mem kondukis la trajnon Orient Ekspreso. La alia konsternita okazintaĵo estis, kiam la hungara miliunulo Szemere Miklós aĉetis du biletojn al la luksa trajno por du blankaj ĉevaloj, kiujn li volis sendi al la amiko, kiu estis la turka sultano.

Okazis ankaŭ interesa epizodo en la vivo de la Orient Ekspreso. Agatha Christie verkis krimromanon kun titolo „Murdo en la Orient Ekspreso”. Oni pretigis laŭ tiu romano interesan kaj sukcesan filmon.

Okazis pli grandaj kaj pli malgrandaj interpuŝiĝoj kun aliaj trajnoj aŭ vagonoj, sed tiujn la landaj fervojistoj rapide ĉesigis. Sed estis interesa akcidento, kiam en 1901 la lokomotivo de la Orient Ekspreso transkuris la trakfinan baraĵon kaj al la plej granda konsterniĝo de la gastoj la lokomotivo haltis en la mezo de la fervoja restoracio.

Inter la anekdotoj la plej konata estas, ke en la fervoja restoracio de urbo Érsekújvár grafo aŭskultis ciganan muzikon, pro tio li estis forlasita el la trajno. Tiu trajno poste dumvoje suferis akcidenton, kaj ĉefe tiu sidloko difektiĝis, kiu estis por la grafo. Poste la grafo kun danko establis fonduson por la apogo de la muzikistoj.

István Gulyás

EKSKURSO EN LA „PALOCTERO”

Tiu „Tero” troveblas en la plej malgranda departemento de Hungario. Tiu estas la departemento „Nógrád”, kiu estas riĉa teritorio de nia lando en la vidindaĵoj, programeblecoj, malkovraj vilaĝoj kaj naturbelaĵoj. Ĝi kaŝadas trezorojn por la familianoj, ekskursantoj, turistoj eĉ por la ŝatantoj de la literaturo, historio kaj la popolarto.



La preĝejo de Hollókő

Tiu teritorio estas la hejmo de unu el la plej karakterizaj parolantaj dialektoj la „paloco”. La montetaj pejzaĝoj, la densaj arbaroj, la florriĉaj senarbejoj fascinas per la okuloj. En la valoj de la montaro „Cserhát” troveblas embuskiĝantaj malgrandaj vilaĝoj, kiuj ekde jardekoj ne ŝanĝiĝis. Romantikaj fortikaĵruinoj, interesaj popolaj arkitekturoj, imponaj kasteloj kolorigas la ekskursojn. Kiu vizitas la paloceron al tiu la unua vojaĝcelo estas la vilaĝo Hollókő, kiu rolas en la listo de la Monda Heredaĵo de Unesko. La vilaĝo konsistas el du partoj kiel la Malnova Vilaĝo, kaj la Nova Vilaĝo. En la

Nova Vilaĝo estas modernaj loĝdomoj, prizorgitaj kortoj kaj ĝardenoj, larĝaj stratetoj, kaj diligentaj homoj. En la Malnova Vilaĝo troveblas 58 domoj, kiuj konstruiĝis en la 17-18-aj jarcentoj, kiun sukcesis konservi en originala stato. Tiuj domoj konstruiĝis en unika vojo, en sama strateto. En multaj domoj funkcias diversaj muzeoj, kiel la pupmuzeo, vilaĝmuzeo, poŝtmuzeo ktp. En 1909 okazis granda brulego, kiam neniiĝis preskaŭ la tuta vilaĝo. Poste oni rekonstruis la domojn en originala formo. En la centro de la vilaĝo staras la malgranda lignotura kaj lignoŝinda preĝejo, kiujn la loĝantoj de la vilaĝo konstruis el komuna donacado. Mi jam multfoje vizitis tiun vilaĝon, kaj ravis min la belegaj virinaj naciaj kostumoj, kaj kompreneble mem la domoj, la ĉefstrateto, do la tuta Malnova Vilaĝo. Mi rimarkas, ke en 2005 okazis la Landa Amika Fervojista Esperanto Renkontiĝo en urbo Balassagyarmat, okazis tuttaga ekskurso en Hollókő, do la fervojistaj esperantistoj povis ĝui la vidindaĵojn.

La „ĉefurbo” de „Palocero” estas Balassagyarmat, kiu estis la restadejo de la departemento Nógrád. Nuntempe ĝi estas la dua plej granda urbo de la departemento. Balassagyarmat antaŭ pli ol 100 jaroj ricevis la nomon „La plej kuraĝa urbo”. La historio de tiu fiera nomo estas tre interesa. Post la unua mondmilito en januaro 1919 la ĉeĥoj trapasis sur la rivero Ipoly, kaj okupis kelkajn vilaĝojn, eĉ la fervojlinion, kaj atakis la urbon Balassagyarmat. En la urbo la fervojistoj, loĝantoj kaj la hungaraj soldatoj konspiris kaj sukcese reokupis ĝin. Ekde tiam Balassagyarmat surhavas tiun titolon, kio estas elstara ekzemplo de la heroeco, patrujamo kaj la reunuiĝo. Apud la urbo troveblas la „Nyírjesi” lagoj, kiuj konsistas el sep grandaj-malgrandaj lagoj. Tie troveblas la „Herbaristo” kaj la „Sovaĝparko”. En Balassagyarmat ekzistas pluraj muzeoj, el kiuj la „Palócmuzeo” estas la plej fama. En tiu muzeo la interesaj temoj estas la etnografio, la loka kamparana kulturo kaj la relikvoj de Madách Imre. La aliaj kuriozaĵoj estas la pajlotegmentaj dometoj, laŭ kiuj establiĝis la nuna subĉiela skanzeno.

Kelkaj vortoj pri la pli grandaj urboj en la „Palocero”. La restadejo Salgótarján estas la dua plej malgranda restadejo en Hungario. Ĝi havas 16 urbopartojn, kaj en la 1950- 60-aj

jaroj ricevis sian nunan formon. Ĝi apartenas inter la industriaj urboj kiel minejurbo, sed la konstruadoj citas la „szocreal” tipojn. En urbo estas malmultaj postrestaĵoj kaj malnovaj konstruaĵoj, sed la ĉirkaŭaĵo estas belega kun la fortikaĵoj „Salgo” kaj „Somoskő”, kun la „Bagjasaljai” statuoparko. En la urbo troveblas 7 preĝejoj, kaj la unika subtera minejmuzeo en Hungario.

La alia urbo estas Szécsény, kiu jam en la pratempo estis loĝita, kiun pruvas la malkovraj arkeologiaj trovaĵoj. En urbo estas la fama kastelo „Forgách”, la alia kastelo „Benczur”, la bastiono kaj la fortikaĵgardeno. Kelkaj muzeoj, preĝejoj kaj la fajroturo kolorigas la vidindaĵojn.

La tria urbo estas Pásztó, kiu situas sur la piedo de la okcidenta flanko de la montaro Mátra. En tiu urbo oni kolektis ankaŭ arkeologiajn trovaĵojn, laŭ tio estas pruvita ke la urbo Pásztó estis pratempa loĝloko. La plej interesa memoraĵo estas la ruinĝardeno kun la postrestaĵo de la cisterciana monaĥejo. La urbo estas fama pro la memorĉambro de Kodály Zoltán, kiu ĉi tie kolektis melodiojn de kelkaj ĥormuziko. En la muzeo de la urbo estas dekunu ekspozicioj. Pro la situo de la urbo, la montaro Mátra kaj la multaj interesaj vidindaĵoj estas inda viziti ankaŭ tiun urbon. En la Palocero multnombrajn romantikajn kastelojn oni povas trovi kaj viziti en la departemento. Kvar kasteloj funkcias kiel hotelo



La fortikaĵo Hollókő

en la vilaĝoj Szirák, Alsópetény, Erdőtarcsa kaj Fenyőharaszt.

La ruinoj de la mezepokaj limfortikaĵoj certigas interesajn travivaĵojn, kiel la fortikaĵoj „Somoskő”, „Salgó”, „Hollókő” kaj „Nógrád”. Ĉi tien apartenas en la slovak flanko estanta fortikaĵo „Füle”. Unu el la plej herooa fortikaĵsieĝo estas en Drégely, kie la fortikaĵkapitano Szondi György mortis en la atako de la turkoj. Tiujn ruinojn la hungara stato kontinue renovigas kaj ne nur la ruinojn, sed

ankaŭ la mediojn. Kelkaj kuriozaĵoj troveblas en la departemento, kiel la ekzotika budhana stupao en vilaĝo Tar, aŭ la malgranda hungara „Kappadokio” apud la vilaĝo Kazár. En la somera varmeco ricevas la plej grandan atenton la lago „Bánk”, kiu atendas la ekskursantojn kun refreŝiga akvo kaj diversaj kulturaj programoj. Ankaŭ estas nekutimaj interesaĵoj la postrestaĵoj de Ipolytarnóc.

En mirinda medio kuŝas la fama pilgrimejo „Szentkút”, kiu estas ekde 1258 vizitinda loko. Multaj legendoj kaj mirakloj parolas pri Szentkút. La pilgrimejon oni rekonstruis en 2015, kaj plibeligiĝis la ĉefpreĝejo, la monaĥejo, la preĝeĵgardeno, la subĉiela altaro, la pilgrimdomo, kaj oni ordigis la tutan medion. Ĉiujare proksimume pli ol 200.000 pilgrimantoj vizitas ĝin.

Por tiuj ekskursantoj, kiuj interesiĝas pri la literaturaj memoroj povas ekkoni du famajn verkistojn, kiel Madách Imre kaj Mikszáth Kálmán, kiuj devenas el Palocero. Ĉi tie troveblas iliaj naskodomoj, kaj konstantaj memorekspozicioj pri ili.

La fervoja trafiko en la departemento Nógrád estas nur duaranga. En la teritorio ne estas ĉeflinio, elektrizita fervojlinio, InterCity trafiko, do la tuta fervojlinio estas unutraka, dizeltrakcia fervojo, kaj la rapido de la trajno estas 80 km/h. La plej gravaj fervojlinioj estas la Hatvan-Somoskőújfalú, la Aszód-Balassagyarmat-Ipolytarnóc, kaj la Vác-Balassagyarmat fervojlinioj. La publikvoja trafiko ankaŭ ne estas tro bona, ĉar la departemento havas nur du unuarangajn ĉefvojojn, la Vác-Rétság-Parassapuszta, kaj la Hatvan-Salgótarján-landlimo vojojn, kaj unu duarangan vojon Rétság-Balassagyarmat-Salgótarján.

István Gulyás

160 JAROJ LA FERVOJO EN ZAGREB

La 1-an de oktobro 2022 okazis prelego fare de la Kroata Fervojista Esperanto Asocio (KFEA) sub la titolo „Antaŭ 160 jaroj alvenis la unua trajno al Zagreb sur la fervojlinio Zidani Most – Zagreb – Sisak”. Temas pri periodoj de Habsburga Monarkio kaj poste pri



La Okcidenta stacidomo en Zagreb

Aŭstro – Hungara Monarkio. Preleganto estis d-ro Zlatko Hinst. Li prelegis en la Okcidenta stacidomo, en la placo Franca Respubliko. La prelego okazis en tiu tempo, kiam la unua pasaĝertrajno alvenis en la stacion Zidani Most (tiam Steinbrück). Tiu trajno startis el la stacidomo Sisak je la 6.30 en la 1-an de oktobro 1862, kaj alvenis en Zagreb-Suda stacio (unua nomo, sed poste estis anstataŭigita per Okcidenta stacio kaj stacidomo) je la 8.01. De tie ĝi ekveturis je la 8.16 kaj alvenis al Zidani Most je la 10.50. Reveno de tiu trajno okazis je la 16.25 el Zidani Most tra la Okcidenta stacio de Zagreb ĝis Sisak, kien ĝi revenis je la 20.45.

La plej kompleksaj laboroj estis la finkonstruo de la fervojaj pontoj trans la riveroj Sava kaj Krapina. La fervojlinian konstruadon gvidis la kompanio „Sudaj Fervojoj”. La ĉefkonstruisto

estis Guido Pongratz. Temas pri la konstruado de la 125,6 km-j longa unutraka fervojlinio inter Zidani Most kaj Sisak, kaj pri la 2,2 km-j longa linio al haveno Galdovo ĉe la rivero Sava. El tiu 127,6 km-j longa fervojlinio apartenas al Slovenio 50,8 km-j, al Kroatio 76,8 km-j. En tiu tempo po tage trafikis sur la linio unu pasaĝertrajno kaj kelkaj vartrajnoj.

La dua trako estis konstruita de Zagreb al Slovenio ĝis la jaro 1944. La fervojlinio Zidani Most – Zagreb – Sisak/Galdovo grave influis al la socia kaj ekonomia disvolviĝo, precipe al la industria kaj urba disvolviĝo.

Ni ankaŭ eksplikis la rolon de la Ĉefstacio, kiu estis finkonstruita kune kun la Ĉefa stacidomo. Ambaŭ estis malfermitaj la 1-an de julio 1892. Ili anstataŭigis la Okcidentan stacion, kaj ni rerigardis la rolon de kelkaj aliaj fervojaj linioj dum sekvontaj jaroj. Pri tio sama preleganto aparte prelegis la 29-an de junio 2022, apud la ĉefstacio. En la sama tago en iama varmagazeno sur la 16-a perono de la Okcidenta stacio, la Klubo de la fervojaj modelistoj „Zagreb” preparis ekspozicion pri la „160 jaroj de fervojo en Zagreb”. Temas pri mallongaj tekstoj kaj kelkaj fotoj, eĉ ankaŭ estis ekspoziciitaj modeloj de lokomotivoj, vagonoj, trajnoj kaj aliaj objektoj. Ankaŭ estis prezentita la Okcidenta stacio kun la ĉefa konstruaĵo de la Okcidenta stacidomo. La ĉefo de la Okcidenta stacio kaj la personaro el la entrepreno HZ Infrastrukturo, kaj la urbestro Zagreb Tomislav Tomašević kun la kunlaborantoj vizitis la ekspozicion. La urbestro mallonge parolis pri la fervojo kaj atenteme trarigardis la ekspozicion.

Post la partopreno de la manifestacio de fervojaj modelistoj, parto de ni ariĝis ĉirkaŭ la tablo de ekspoziciejo. Tiu kunveno okazis apud malnova pasaĝervagono kiu iĝis restoracio „Balkan-express”, kaj sub la agrabla varmeco ni interparolis pri la 160-jara fervojo en Zagreb, trinkinte trinkaĵojn.

D-ro Zlatko Hinst

HIRUNDNESTA PROGRAMO

Mi legis interesan artikolon en la oficiala revuo de la Hungaraj Ŝtatfervojoj, en la „Fervojistaj Magazino”. La titolo de la artikolo estas: „Hirundnesta programo en la stacidomoj”. Ĉu tiu temo estas la afero de la fervojo? Mi scias, ke la hungaraj fervojistoj havas divigitcon al la medioprotektado, kaj kadro de tio unu el la gravaj temoj la



La oriinala hirundnesto

kaj ne faris novajn nestojn. Tial la numero de la hirundoj grave malpliigis. Pro tio en la pasinta jaro ekmovis nestosavantajn programojn kelkaj aŭtonomioj komune kun la fervojo. Kadre de la programo oni surmetis artefaritajn nestojn el ceramiko sur la markezo de la staciaj konstruaĵoj.

Antaŭ la lokigo de la artefaritaj nestoj la fakuloj de MÁV kaj la kompetentuloj de la aŭtonomioj faris lokajn vizitadojn, kaj poste komune taksis la spertojn. Laŭ tio ili difinis la stacidomojn, la taskojn, la bezonatajn materialojn kaj la tempon de la lokigo. Poste la fervojistoj surmetis multajn ceramikajn nestojn al la fervojstacioj kaj haltejoj de la segeda kaj peĉa fervojdirektoj. Ekzemple sur la teritorio Szeged en la stacidomoj Szeged-Rókus, Hódmezővásárhely-Népkert, Makó, Orosháza, Mezőhegyes,



La diversaj hirundspecoj

Telekgerendás, Csorvás kaj ankoraŭ en kelkaj haltejoj oni sur-



La ceramikaj nestoj

metis 18-18 ceramikajn nestojn, sur la teritorio Pécs en la stacidomoj Dombóvár, Barcs, Villány, Szigetvár, Szentlőrinc, Somogyvár, Lengyeltóti muntis la fervojistaj fakuloj 18-18, resp. 27-27 ceramikajn nestojn.

Okazis granda ĝojo, kiam en 2022 la fervojistoj kaj la kompetentuloj ekvidis la revenintajn hirundojn al la novaj ceramikaj nestoj. La Hungaraj Ŝtatfervojoj, la interesataj aŭtonomioj kaj la Naturprotektanta Asocio komune decidis daŭrigi tiun utilan programon sur la aliaj terenoj de Hungario.

István Gulyás

INTERESAĴOJ PRI LA FERVOJOJ

Svisio



La mondrekorda trajno

sep lokomotivistoj kondukis ĝin kun 21 teknikistoj, kiuj helpis la aktivecojn. La pasaĝertrajno trafikis nur kun 30-35 km/h rapido. La trajno sukcese trafikis la 25 km-jn longan distancon. La trajno faris la vojon dum 46 minutoj. La mondrekorda eksperimento prezentis la fortecon de la 175-jara svisa fervojo. Laŭ la organizantoj tiu eksperimento estas bonfika por la turismo. Do tiun eksperimenton oni enskribis al la Libro de la Guinness Rekordoj.

Laŭ mi la mondrekordoj multfoje estiĝas tute superflue, sed tamen kio estas rekordo, tion ni devas estimi. Tia rekordo okazis en Svisio en la Granbündena Kantono. La RhB fervojo en oktobro de la kuranta jaro traklakadigis preskaŭ du kilometrajn longan pasaĝertrajnon (precize 1910 m-jn) sur la granbündena Albula valo. La trajno konsistis el cent vagonoj, kaj

Hungario



Fervoja trairejo kun ruĝa signo

mortokazoj estas altaj, ĉar okazas restado en malpermesitaj lokoj, eksalto aŭ desalto al aŭ de sur la trajno. La malatento, la malobservo de la trafikaj reguloj endanĝerigas ankaŭ la fervojistojn kaj la vojaĝantojn. Pro tiuj malbonaj kaj ĉagrenantaj faktoj MÁV ekfunkciigis kampanjon, por ke ĝi alvoku la atenton por observi la trafikajn regulojn. Tiu kampanjo komenciĝis en Budapeŝto kaj la ĉirkaŭaĵo, somere apud la Balatono, fine ĉe la plej endanĝerigitaj lokoj en Hungario. En la kadro de la kampanjo okazis patrolado komune kun la policistoj kaj MÁV fakuloj. Tiu kontrolado okazas ĉefe ĉe la fervojaj trairejoj. La

La nuntempa jaro montras dramon pereon en la fervoja akcidenta statistiko. Ĝis la duonjaro jam okazis pli ol 50 fervoja traireja akcidento. Tiu numero ĝis la fino de oktobro plue altiĝis. Tiuj akcidentoj postulis multajn mortokazojn. La kaŭzo de la akcidentoj estis la malobservo de la trafikaj reguloj. Kaj la veturilkondukistoj kaj la piedirantoj plurfoje trairas la fervojan trairejon malgraŭ la ruĝa signo. Pro la senpriresponda sinteno oni devas „pagi” altan kon-sekvencon. Ankaŭ la nombro de la aliaj fervojaj akcidentoj kaj

lokomotivistoj en malkaŝa letero petis la homojn por la atenta kaj regula trafiko. Mi esperas, ke la kampanjo faras bonan rezulton.

USONO



"Union Pacific 4000" (Big Boy) vaporlokomotivo

La „Union Pacific 4000” – karesnomo „Big Boy” – estis vaporlokomotivo en Usono. Ĝi estis kune kun la tendro la plej longa vaporlokomotivo en la mondo, kiu havis entute 40 metrojn. La lokomotivon oni planis por la kruta fervojlinio en la Wasatch-montaro en Usono. Tiun lokomotivon oni fabrikis en la lokomotiv fabriko „ALCO” en la jaro 1941 kaj 1944. Entute oni fabrikis 25 pecojn da tiuj lokomotivoj. La pezo de la lokomotivo estis 550 tunoj, pro tio oni ne povis ĝin utiligi sur alia fervojlinio. Pro sia dimensio kaj pezo oni devis konstrui

plej grandan turnoplaton de la mondo. La povumo estis 6300 ĉevalpovo, per tiu laborprodukto ĝi povis atingi 130 km/h rapidecon. Dum la dua mondmilito tiu lokomotivo povis transporti grandegan kvanton de la militmaterialo per trajnoj konsistantaj el 100 vagonoj. Tiu lokomotivo tren-tiris 3660 tunojn sur la impetiga deklivo de la 2443 metrojn alta monto. Estas interese, ke post la „pensio” de la „Union Pacific 4000” vaporlokomotivon nur kvin dizellokomotivoj povis anstataŭi. En jaro 1950-aj jaroj tiujn lokomotivojn elprenis el la trafiko. Momente ili estas en amerikaj muzeoj kaj ekspoziciejoj.

GERMANIO

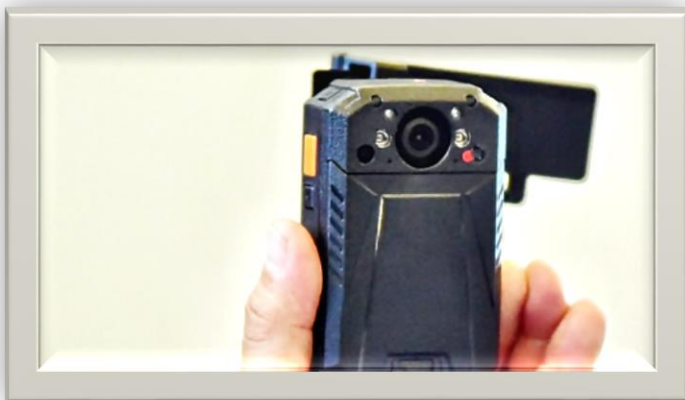


Hidrogenelmovita trajno en Germanio

Startis la unuaj hidrogenelmovitaj trajnoj en Germanio. En la Suda Germanio pr. 100 km-j longa fervojlinio estas la unua en la mondo, kiun priservas per hidrogena funkciigo kaj nulo emisijaj ellasitaj trajnoj. La kerno de la hidrogenelmovita teknologio jam baziĝas en simpla principo, ĉar kun granda premo oni rezervas transportitajn hidrogenojn en ujoj de la veturilo, kiuj unuiĝis kun la oksigeno de la aero, kiu proceduro

produktas kurenton. La finproduktaĵo estas akvo, kion oni povas utiligi en formo de vaporo, kiel la hejtado de la veturilo. Entute 14 tiaj trajnoj estis starigitaj funkcii sur tiu linio anstataŭ la dizeltrajnoj. Tiujn hidrogenajn trajnoj fabrikis la „Alstom” fabriko. La prototipojn oni sukcese testis dum unu kaj duono jaroj. Mem la investado kostis 93 milionojn da Eŭro. Laŭ la fakuloj ĝis la jaro 2035 proksimume 15-20 % de la feroja trafiko povos okazi la trastarigo al la hidrogena funkciadmaniero. La intereso pri tiu nova tekniko estas grave, kaj la fabriko Alstom jam ligis multajn kontraktojn kun germanaj, francaj kaj italaj partneroj. Laŭ mia scio ankaŭ MÁV ekirigis merkatesploron por la akirado de la hidrogenaj trajnoj.

HUNGARIO



En multaj pasaĝervagonoj okazis multfoje aĉaj paroloj eĉ interbatadoj de kelkaj vojaĝantoj. Pro la agresaj kondutoj kontraŭ la fervojaj konduktoroj dum la biletontroloj sur la pasaĝervagonoj, la Hungaraj Ŝtatfervojoj (MÁV) pretigis sekurcan aranĝplanon por eviti la insultojn. Unu el ĝia elemento de la aranĝplano estas la uzado de korpkamerao. Tiu kameraon la konduktoroj ekde la septembro 2019

povas uzi, kion la 2021 jara parlamenta leĝo ebligas. Ekde tiam la parlamento kompletigis tiun leĝon, laŭ kio eblas observi la vojaĝantojn por fotografaĵoj kaj voĉakceptoj. Laŭ la statistikaj indikoj de la pasintaj jaroj, tiuj negativaj okazoj grave malmultiĝis. Kie la konduktoroj regule uzis la korpkameraon, tie praktike tute ĉesis la negativaj okazoj, do la uzo de la kamerao havas demonstrative retenan forton. MÁV havas tiajn kritikajn fervojliniojn, kie la uzo de la kamerao estas deviga. La aĉetado de la kameraoj en la pasintaj jaroj laŭplane kaj takte okazis. MÁV decidis, ke ĉiuj konduktoroj ricevu tian kameraon, por ke la insultoj plene ĉesu. Tiu programon MÁV planas efektiviĝi ĝis la fino de la jaro 2023.

USONO



Dum tri jaroj oni renovigis la plej altan dentradan fervojlinion en Usono. Tiu linio estas la „Pikes Peak Cog Railway”, kiu troveblas en la Kolorado (stato), la suda parto de la Roko Montaro (Rocky Mountains). Tiu montaro etendiĝas en pli ol 4800 km-j longeco inter la landlimoj Kanado kaj Meksiko. La plej alta montopinto estas la Elbert monto kun 4401 metroj da alto. La dentrada fervojo kondukas al la montopinto „Pikes Peak”. Mem la dentrada fervojo konstruiĝis inter la jaroj 1889 kaj 1891. La linio havas 14,3 km-jn longecon, normalan

ŝpuron (1435) kaj 16%-jn altiĝon. Dum la renoviĝo la Abt-sisteman dentradon kiu interŝanĝis al la Strub-sistemo, kiu sistemo uzas nur unu larĝan dentorelon. Tiu dentorelon oni povas konservadi plej simple, pro tiu solvo estas ege populara. Mem la investado kostis pli ol centmilionojn da USD, en tiu kadro renoviĝis la trajnoj, ĉar anstataŭ la malnovaj svisaj trajnoj oni aĉetis Stadler-trajnojn. Renoviĝis la reloj, la lokomotivejoj, kaj elformiĝis nova vizitanta centro. Tiu centron la vizitantoj uzis kiel elvidan turon kaj instruadan centron. Helpe de tiu centro la vizitantoj povas ekkoni la historion kaj geologion de la montaro.

Fonto: *Wikipedio*

István Gulyás

LA „ZSELICI CSÜHÖGŐ”

Renoviĝis unu el la plej malnova etŝpura fervojo de Hungario, la 120 jara „Zselici Csühögő”. En Hungario funkcias el inter la pasaĝertrafikaj provincaj fervojoj nur la „Kemencei Provinca Muzeofervojo”, kaj la „Provinca Arbara Fervojo de Almamellék”, kion oni nomas „Zselici Csühögő”. Tiu fervojo festis sian 120 jaran naskiĝtagon en la pasinta



La "Zselici Csühögő"

jaro. La longo de la linio estas 8 km, la permeso de la radaksa ŝarĝo estas 2,2-6 tunoj, kaj la permeso de la rapido estas 12 km/h. Dumvoje troveblas tri pontoj, kaj la relsistemo estas 7-14 kg/m. Sur la etŝpura fervojlinio okazis vartrafiko ĝis 1976, sed poste nur pasaĝertrafiko, kiun uzis unuavice turistoj. Tiu fervojo troveblas inter la montetoj de Zselic, kaj bedaŭrinde dum multaj jaroj ĝi iĝis grave malmoderna.

Pro tio en la kuranta jaro MÁV renovigis la fervojlinion kaj la apartenaĵojn, modernigis la stacidomon, kaj konstruis tegitan atendejon. Ankaŭ la veturilparko pliamplesiĝis, ĉar jam tri fervojaj pasaĝervagonoj estas je la dispono de la vojaĝantoj.

Mem la fervojlinio konstruiĝis en belegaj arbaroj, kie troveblas multaj sovaĝbestoj, inter la arbaroj estas florriĉaj kampoj, kaj ĉe la finhaltejo "Sasrét" estas ĉaskastelo kaj arbara lernejo, eĉ lageto kun kelkaj ripozdomoj. Mi rimarkas, ke en la deirstacidomo „Almamellék” funkcias malgranda fervoja muzeo, kion indas viziti. Kiam okazis en 2003 la 36-a Landa Amika Fervojista Esperanto-Renkontiĝo en urbo Kaposvár, ni faris ekskurson per la „Zselici Csühögő”. Vere estis belega ekskursloko tiu fervojlinio, kaj la vojaĝo per tiu trajno restis en nia memoro neforgesebla travivaĵo.

En Hungario funkcias multaj diversaj etŝpuraj fervojlinioj, kiel la 760 mm – kiuj ŝpuroj uzas plej multe etŝpuraj linioj en Hungario – kaj 950 mm eĉ 1000 mm.

Sur tiuj linioj vojaĝas la loĝantaro, multaj turistoj eĉ eksterlandanoj, kiuj povas ekkoni belegajn regionojn de Hungario



La haltejo en la fervojlinio

István Gulyás



La urbodomo de Antverpeno

Fonto: Vikipedio

**En la belga urbo Antverpeno okazos
la 74-a IFEF-kongreso de la 6-a ĝis la 12-a
de majo 2023**



La fortikaĵo en Antverpeno

Fonto: Vikipedio



**Gracoplenan Kristnaskon
kaj feliĉan Novan Jaron!**