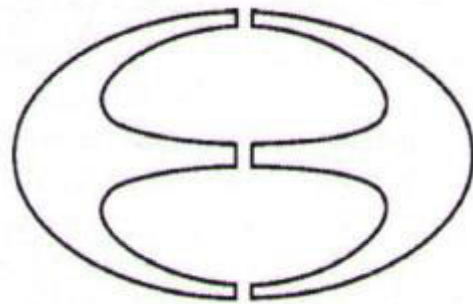


# HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



## Lokomotivremizo en Ĉeĥio

Fonto: V. Tornillo

2

----- 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-Rondo

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 Kör

„Szkenguru” Nyomda Budapest

Felelős vezető: Balla László

ISSN 0230-323x

### ENHAVTABELO:

22. I. Gulyás: Renoviĝo
23. I. Gulyás: Transformiĝis nia asocio
24. I. Gulyás: Kion okazigas la milito
25. I. Gulyás: Belaj hungaraj fervojlinioj
29. J. Halász: Aŭtomobila historio
29. I. Gulyás: La avantaĝo de la pensiula vivo
30. L. Gabalda: La 7-a Luminesk' en Helibronn
32. I. Gulyás: Interesaĵoj pri la fervojoj
35. I. Gulyás: La avenuoj palacoj
37. I. Gulyás: Fungoj
39. I. Gulyás: Fervoja ĝardenkulturo

67-a jaro N-ro 2, APRILO – JUNIO

## RENOVIĜO

Aprilo 1, estas dato, kiu havas ĉarmoforton kaj la komencon de la printempo. Tiu estas la tago, kiam blovus la vento eĉ falus la neĝo, do ia ajn povus esti la vetero, tamen en nia animo naskiĝas la malpeziĝo, por ke ni povas lasi malantaŭ ni la vintron, kaj ni atendas la renoviĝon de la vivo. Kvankam okazis tiuj apriloj, kiam la neĝo falis al la verdaj folioj, sed tamen tiu periodo estas la sezono de la espero kaj rekomenco.

Kion kunportos la printempa vento? Ni esperas, ke ĝi definitive forblovos la „Covid”-viruson, ĉesigos la militojn en la tuta mondo, ĉefe inter Ukraino kaj Rusio, la fervojista Esperanto-movado en Hungario ricevos la meritan lokon inter la Esperanto-organizaĵoj, kaj reakiros la honoron.

Multaj homoj timas de la ŝanĝo, kaj ankaŭ ni fervojistaj esperantistoj pensadas pri la estonto kun angora sento, kvankam kelkfoje mem la sorto direktas nin al novaj vojoj. Se ni sentas malfacilajn problemojn ni pensu pri tio, ke la veraj promesoj estas bezonataj en printempo, kiam ni ricevos sufiĉan energion kaj bonhumoron al la venko de la malfacilaĵoj. En multaj kulturoj la printempo estas la komenco de la fasto, kio signifas fari oferon pro la purigado. La fasto ne estas nur dieto, sed samspeca kalkulebleco, ne kion ni devas delasi, kaj kion ni devas konservi en nia vivo. Ni restu sur la tero, kaj ni klopodu brave taŭgi nian lokon en la nova situacio – pri kio mi skribis en la unua artikolo de tiu ĉi faka revuo – de nia Esperanto-movado.

István Gulyás

# TRANSFORMIĜIS NIA ASOCIO

En la pasinta numero de nia faka revuo HFM mi skribis pri la ĉesigo de la Hungara Fervojistaj Esperanto-Asocio. Intertempe okazis nova ĝenerala kunsido, dum kiu la partoprenantoj decidis la novajn taskojn kaj farendaĵojn en la novtipa situacio. La kunsido okazis laŭ la skribitaj pritraktadaj materioj, en kio la estraranoj de la malnova asocio determinis la pli gravajn demandojn.

Komence de la ĝenerala kunsido la prezidanto konigis la kaŭzojn de la ĉesigo, kaj la partoprenantoj kompletigis tiujn. La prezidanto memorigis la kunsidon pri tiuj okazintaĵoj kiuj determinis niajn Esperanto-aktivecojn, kaj faris el opinio rekonon eĉ honoron pri nia asocio. Tiuj estis la kvin IFEF-kongresoj, kiuj okazis en Hungario, inter aliaj la 14-a IFEF-kongreso kun pli ol mil partoprenantoj, aŭ la 56-a IFEF-kongreso, kiun ni organizis komune kun la aŭstraj fervojistaj esperantistoj en urbo Sopron. Ni volonte rememoras la pli ol kvindek Landa Amika Fervojistaj Esperanto-Renkontiĝo, kiuj okazis dise en la tuta Hungario, kaj organizis tiujn niaj hungaraj fakgrupoj kaj membroasocioj. Okazis multaj altvaloraj fakprelegoj en la klubkunvenoj en la budapeŝta fervojista klubo kaj komunaj perfektigaj kursoj ĉe la lago Balatono. Mi povus denombri ankoraŭ multajn aktivecojn, kiujn la hungaraj fervojistaj esperantistoj okazigis, kiel la fervoja terminaro, kiujn ni pretigis en belaspektaj kvalitoj, kaj ni povus paroli pri niaj internaciaj aktivecoj kaj ceteraj agadoj, kiuj akcelis la Esperanto-movadon en Hungario, eĉ en eksterlando. Pri niaj agadoj ni verkis en la libreto „Historio de la hungara fervojista E-movado”. Bedaŭrinde la plej entuziasmaj fervojistaj esperantistoj jam mortis kiel D-ro István Bácskai, D-ro Imre Pethes, János Patay, József Cziboly, Lajos Kapitány, D-ro Mihály Szegedi, Pál Kristek, Lajos Korsós. Ambrus Tóth, Szilárd Bálint, Ferenc Egry, Mária Balogh ktp, sed ni ne rajtas forgesi pri la vivantaj fervojistaj esperantistoj, kiel D-ro Imre Ferenczy, István Gulyás, D-ro József Halász, Ferenc Kapcsándi, Ferenc Phersy, Erzsébet Ködmön, Miklós Zuberecz ktp.

La ĝenerala kunsido akceptis la demision de la gvidantaro de la malnova asocio, kaj elektis unu gvidanton de la nova organizaĵo, kiu estas D-ro József Bacsárdi. La kunsido aprobis la nomon de la nova organizaĵo, kio estas: „Hungara Fervojistaj Esperanto-Rondo”. La kunsido pritraktis la plej gravajn temojn por estigi la novan organizaĵon. Unu el la plej gravaj temoj estas la restado de nia Rondo en la kadro de IFEF. La decido estis, ke ni ŝatus resti, sed devas trovi minimume kvin hungarajn fervojistajn esperantistojn, kiuj anonciĝas al tio. Se nia nova organizaĵo havos kvin membrojn, nia organizaĵo restos membro de IFEF, se ne, tiam restos kelkaj individuaj membroj de IFEF en nia Rondo. Ĝis nun bedaŭrinde nur tri personoj aliĝis. Sama temo estas la interrilato kun la Hungaria Esperanto-Asocio. Laŭ la jurpraktiko tiuj fervojistaj esperantistoj, kiuj ankaŭ ĝis nun estis individuaj membroj de HEA, ili restos en tiu formo, kaj pere de ili nia Rondo restos membro de HEA. La ĝenerala kunsido akceptis la proponon, ke nia fakrevuo daŭrigeble aperu, kaj la redaktoro restu István Gulyás. Nia biblioteko restu en la VOKE-kulturdomo, kaj donu eblecon viziti tion. Ankaŭ ni decidis, ke la tradician Landan Amerikan Renkontiĝon ni daŭrigu, kaj ni esperas, ke estos anonciĝantaj organizaĵoj por organizi tion.

La ĝenerala kunsido pritraktis ankoraŭ kelkajn temojn kaj taskojn, kaj la partoprenantoj konstatis, ke la hungaraj fervojistaj esperantistoj estas fidelaj al niaj antaŭuloj, entuziasme kaj respondece solvis tiun gravan reorganizaĵon, kaj povas daŭrigi la Esperanto-aktivecon en Hungario eĉ eksterlande.

**István Gulyás**

## KION OKAZIGAS LA MILITO



La evoluiga imago de la stacidomo "Nyugati" en Budapeŝto

La interkonsento – kion ligis la hungara registaro kun la Eŭropa Komisiono pri la pluplanado de la Stacidomo „Nyugati” en Budapeŝto – aliĝis. La registaro ŝanĝis la ricevitan finanĉan apogon por aliaj gravaj investadoj, kiuj necesigas en Hungario pro la ukraina milito, kaj la efektivigo de patrujdefendadaj celoj. El tiu apogo oni planas efektivigi la evoluigon de la „Suda Ringa Fervojo”;

la modernigon de la fervojlinio Debrecen – Nyíregyháza - Ukraina landlimo; la pligrandigon de la landlima kapacito en la hungara – ukraina limsekcio; la konstruon de la fervoja ponto „Gubacs”; la evoluon de la liberhaveno „Csepel”.

Kvankam MÁV kaj la Ĉefurba Aŭtonomio esperis pri la evoluigo de la stacidomo „Nyugati”, kion ili imagis efektivigi en kelkaj fazoj. Ĉiuj efektivigitaj etapoj grave plibonigus la budapeŝtajn trafikajn eblecojn, eĉ ĝi influus al la antaŭurbaj eĉ interurbaj fervojtrafikoj. Kompreneble tiuj evoluigoj pretendas multajn monojn, longajn tempoperiodojn kaj ege multajn akordigojn. Jam antaŭe oni prezigis multajn diversajn studojn, imagojn, taksadkoston, kiujn MÁV akordigis kun la interesataj aŭtonomioj kaj la ŝtataj organoj. En kelkaj akordigoj ankaŭ mi mem partoprenis kiel estro de la investada aktiveco de MÁV, pro tio mi iomete bone konas la evoluigojn, koston, la sukcesojn de la akordigoj ktp.

La plej gravaj evoluigoj okazis jam en la pasintaj jaroj, kiam oni renovigis la stacidoman enirhalon, kaj en ĝi la trakojn, kajojn, sekurigan instalaĵon, traktikurentan reton, reĝan halon kaj aliajn akcesorajn instalaĵojn k.a. La renovigan laboron anticipis la kunligo de la konstruo de la M3 metrolinio kaj la aĉetcentro Westend.

En la kadro de la sekvaj evoluigaj fazoj de la stacidomo „Nyugati” konstruiĝus nova halo por la fervoja trafiko, kaj samtempe la nunan grandan halon oni transformus al komunuma instalaĵo kun kafejoj restoracioj, internaj parkoj (simile kiel en la stacidomo Madrido). La alia grava plano estas la kunligo de la stacidomo „Nyugati” kun la stacio Kelenföld. Laŭ tiu grandioza plano la nova fervojlinio trakondukus sub la rivero Danubo, tuŝus la nunan stacidomon „Déli”, kaj konstruiĝus sub la tero plonlonge. Al tiu fervojlinio necesigus konstrui subteran stacidomon en la „Nyugati”, kaj al tio necesigus la transformo de la tuta stacidomo. Laŭ la planoj estos bezonata transformi la tutan placon antaŭ la stacidomo, kaj samtempe malkonstrui la publikvojan ponton. Ankoraŭ mi povus denombri la bezonatajn evoluigojn, sed pri tiuj mi raportos, se la planado daŭrigos, ĉar tiuj kompleksaj evoluigoj efikas al la ĉefurbo de Hungario. La evoluigajn imagojn de la stacidomo „Nyugati”, kiujn la Hungaraj Ŝtataj Fervojoj volas efektivigi por la plibonigo de la fervoja- eĉ ĉefe budapeŝta trafiko, nuntempe oni forprenas el la „tagordo”. Se finiĝos tiu terura milito, tiam la planado kaj la evoluigo de la stacidomo „Nyugati” estos daŭrigata.

István Gulyás

## BELAJ HUNGARAJ FERVOJLINIOJ

La evoluado de la fremdultrafiko kaj la elkonstruado de la fervojreto rapidiĝis, ĉar la eblecoj de la enlanda kaj internacia turismo produktigis la komfortajn, rapidajn kaj amasajn vojaĝojn per trajnoj. La hungara fervojreto estas unu el la plej densaj en Eŭropo, kiu ankaŭ nuntempe ofertas gravajn eblecojn por la vojaĝantoj, kiuj ŝatas la naturon kaj la diversajn interesajn vidindaĵojn.

La belaj fervojlinioj en Hungario ankaŭ mem meritas vojaĝon, ĉar la traceado kaj arkitekturo de multaj fervojlinioj harmonias kun la pejzaĝo, kaj kun la arkitektura valoro de la medio. Multaj linioj akcentas la belecon de la naturo, pro tio tiuj fervojlinioj kondukas tra tuneloj, valpontoj, arbaroj, sur la bordoj de la riveroj kaj riveretoj, apud la pitoreskaj lagoj. Laŭ mia opinio la beleco estas subjektiva juĝo, kaj ĉiuj fervojlinioj havas iun belecon, tamen mi ŝatus akcenti kelkajn tiujn liniojn, kiuj estas laŭ mi la plej belaj en Hungario. Kompreneble nia lando ne havas neĝkovritajn montopintojn, belegajn marbordojn, ekzotajn kreskaĵojn kaj bestojn, tamen mi devas elekti el tiuj eblecoj, kiujn mi trovas en Hungario.

### Bakony

La fervojlinio trairas sur la montaro Bakony, kiu apartenas al la fervojlinio Győr – Veszprém. Tiu linio estas industria artobjekto.



*La Pannonhalma abatejo*

benediktana abatejo de Pannonhalma. Poste sekvas la krutaj montoflankoj de la montaro Bakony, kaj la fervojlinio longe sekvas la valon de la „Cuha-rivereto”. Tri tuneloj kaj pluraj pontoj plibeligas la pejzaĝon, kaj sekvas la urbeto Eplény, kiu havas subalpan etoson, maljunajn domojn kaj dometojn, malvastajn kaj zigzagajn stratetojn. Tiu linio aligas la izoliĝemajn koloniojn al la landa cirkulado de sango. Sur la linio troveblas la fama urbeto Zirc kun la cisterciana abatejo. El la vagonoj la vojaĝantoj povas plezuriĝi pri la pejzaĝo kaj la finhaltejo Veszprém.

La urbo **Veszprém** konstruiĝis sur sep montetoj, pro tio multaj zigzagaj stratoj troveblas tie. Fama estas la fortikaĵo, multaj historiaj monumentoj, muzeoj kaj galerioj. Ĝi estas eklezia centro, kiun oni diras „la urbo de la reĝinoj”. Belega estas la katedralo kaj la urbocentro. Interese estas viziti la zoologian ĝardenon. Ankaŭ estas interese, ke Veszprém estas en 2023 la kultura ĉefurbo de Eŭropo.

**Győr** estas urbo de riveroj, ĉar ĝi konstruiĝis ĉe la riveroj Moŝona-Danubo, Rába kaj Rábca. En la urbo troveblas multegaj famkonataj kaj kuriozaj objektoj, kiel la baziliko kun la „hermo” de la Sankta Ladislao, belegaj palacoj kaj domoj, diversreligiaj preĝejoj, muzeoj, teatro, interesaj stratetoj kaj larĝaj avenuoj, multaj hoteloj, belega urbodomo k.a. La urbo havas du grandajn kaj kelkajn malgrandajn fervojstaciojn. Post la finstacio Győr la vojaĝantoj povas admiri la mondheredaĵan konstruaĵon de la



*Vidaĵo pri urbo Veszprém*

Mi rimarkas ke ĉi tiu fervojlinio estas unu el la plej popularaj vidindaĵoj inter la vojaĝantoj kaj turistoj.

## Danubkurbo

Apenaŭ duona horo estas bezonata por atingi de Budapeŝto la belegan Danubkurbon. La fervojlinio havas pitoreskan belecon la liniosekcio Vác kaj la landlima stacio Szob.

**Vác** estas sorĉa urbo, kiu havas vere sorĉan barokstilan ĉefplacon kun multaj palacoj kiuj borderas la placon. Apud la Danubo troveblas belajn flegitajn parkojn, danubbordajn



Ĉefplaco de urbo Vác

promenejojn kaj kalvarion. La urbo havas katedralon kaj ĝi estas episkopa restadejo. Ĝi ankoraŭ havas multajn diversreligiajn preĝejojn, ege multajn monumentojn kaj statuojn, eĉ interesajn fortikaĵrestaĵon, diversspecajn muzeojn, eĉ triumfarkon, kiun oni konstruis al la estimo de reĝino Mária Terézia en la 18-a jarcento, kiam ŝi vizitis la urbon.

La fervojlinio sekvas la vojkurbon de la riverego

Danubo. Sur kelkaj lokoj ĝi rompas la vojon ĉe la kruta montflanko de la montaro Börzsöny. El

la trajno donas imponan vidaĵon la akropolo Višegrád, la pintoj de la montaro Pilis, kiuj altiĝas sur la alia flanko de la Danubo. Interesaj estas la grotoj de la montaro Börzsöny, la multegaj ripozdomoj kaj refreŝigejoj, la panoramaj vilaĝdomoj k.a.

La finhaltejo **Szob** estas limstacio, kiu estas unu el la plej malgrandaj urboj de la departemento Pest. La homoj en Hungario konas tiun urbeton pri la produktita frambo-trinkaĵo. Apud la urbeto fluas la rivero Ipoly, kiu estas limrivero inter Hungario kaj Slovakio. En urbeto troveblas la kastelo Luzenbacher, la arbara fervojo, kiu kunligas la urbeton kun la vilaĝo Nagybörzsöny. Sur la urboranda monteto staras kalvaria-kapelo.

La fervojlinio inter Budapeŝto kaj la landlima stacio Szob estas unu el la plej granda fervojtrafika linio en Hungario, ĉefe pro la profesia kaj turista trafikoj.

## Lago Balatono

Mi ne rajtas ellasi el la denombrado la lagon Balatono, precipe la liniosekcion Székesfehérvár – Tapolca – Keszthely. Tiu linio troveblas sur la norda parto de la lago, kie multaj montoj kaj montetoj, belegaj urbetoj kaj refreŝigejoj eĉ multaj pentritaj vinberpremejoj kaj vinberĝardenoj kolorigas la vidindaĵojn.



La "Landpomo" en urbo Székesfehérvár

Urbo **Székesfehérvár** havas multegajn vidindaĵojn, kiujn ankoraŭ malfacile povas denombri, pro tio mi skribas nur pri kelkaj vidaĵoj. La nacia memorloko estas la Ruinĝardeno de la Kronada Baziliko. Interesaj vidaĵoj estas la „Landpomo” kaj la urbodoma placo, la Bory fortreso, la skanseno,, diversreligiaj preĝejoj, la episkopa palaco kaj la urbodomo, teatro, muzeoj kiel la apoteka-, ludila-, eklezia- kaj industria muzeoj, multaj monumentoj, galerioj kaj ekspozicioj, flegitaj parkoj. Multaj lagetoj kolorigas la vidaĵojn, kiel la Sóstó kun la sportaj stablaĵoj, minejlageto, boatlageto k.a.

La linio atingas la Balatonon ĉe la urbeto Balatonakarattya, kaj post ĝi sekvas tunelo, kaj tie malkovras antaŭ la vojaĝantoj la plena beleco de la orienta baseno de la lago Balatono. El la trajnfenestro inter la stacioj Aszófő kaj Révfülöp bone videblas la preĝruinoj el la epoko Árpád. La bordo de la Balatono ĉie estas bele prikonstruitaj, pro tio ĉiuj refreŝigetoj kaj urbetoj havas plaĝojn kaj fiŝkaptistajn lokojn. La fervojlinio trakondukas urbon Balatonfüred, kiu estas fama pri la kormalsanulejo, la Tagore-promenejo kaj la haveno por la velŝipoj. Estas fama ankaŭ la haltejo Badacsony, kie multaj restoracioj kaj vingustumadaj pavilonoj atendas la vojaĝantojn. Sur tiu linio troveblas la urbo Tapolca, kiu havas la faman



„La „Festetics kastelo” en urbo Keszthely

„Kavernalagon”, la Muelejlagon kaj la Triunuo-statuton. Inter la haltejo Badacsony kaj Balatongyörök kronas la landvidaĵon la „Atestantmontoj” kaj la silueto de la fortikaĵo Szigliget. La finhaltejo estas Keszthely.

Urbo **Keszthely** situas sur la okcidenta fino de la Balatono. Oni nomas ĝin „La ĉefurbo de la Balatono”. Vere Keszthely kaj en beleco kaj en artaĵoj estas riĉa urbo. Se mi bone kalkulas ĝi havas dekunu diversajn muzeojn. La plej fama konstruaĵo estas la kastelo Festetics, en ĝi la kastelmuzeo Helikon. En la Balatono konstruiĝis la urba plaĝo, kaj en la urbo troveblas la unika

oficiala muzeo de la Balatono. Estas agrabla programo por viziti la historian urbocentron, la parkon de la kastelo, la artobjektajn konstruaĵojn en la promena strato.

Sude de la Balatono troveblas la teritorio Nagyberek, kie trafikis la lasta publiktrafika trajno, la „Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút”. Ĉiutempe estas inda viziti tiujn hejtofornajn trajnojn, kaj dumvoje la vojaĝantoj povas observi la riĉan faŭnon kaj flaŭron.

## Montaro Bükk

La plej bela traceada fervojlinio estas la Eger – Szilvásvár. Tiu linio estas vere montarregiona fervojlinio, kiun unuavice la turistoj vizitas dum la tuta jaro.

**Eger** estas fama urbo pro la fortikaĵo, kiu estas konata el la romano „Egri csillagok”, kaj tiu pitoreska urbo enhavas multajn historiajn monumentojn, ĉarman urbocentron, belegajn preĝejojn eĉ bazilikon, universitaton, ŝportestablojn, la 40 m-ojn altan minareton, la valon „Szépasszony” por vingustumado, teatron, episkopujan bibliotekon, turkabanejon. Oni nomumas la urbon „Centtura urbo”, kio estas troigo, tamen ĝi montras bone la ekzistadon de la multaj turoj. En la urbo la ĉefplaco, la mallarĝaj stratetoj, la flegitaj parkoj kaj la bonstataj domoj montras la aktivecon de la tieaj loĝantoj.

La fervojlinio komencas en urbo Eger. Sur tiu linio la trajno trafikis ne tro dense kaj rapide, tamen ĝi estas ekspluata trajno. Post Eger la trajno alvenas al la urboparto Egervár, de kie belega panoramo montras la belecon de la urbo Eger. Poste sekvas la vilaĝo Szarvaskő, en kies ĉirkaŭaĵo la fervojo, la landvojo kaj la rivereto evitas unu la alian pere de fervojaj tuneloj kaj fervojpontoj. Dum la tuta vojaĝo la vojaĝantoj povas plezuriĝi pri la arbariĉa pejzaĝo. Estas interesa vidindaĵo la malmilda rokmuro „Bélkő”. De la finhaltejo Szilvásvár la partoprenantoj per mallonga promenado aŭ per arbara fervojo povas atingi la faman



Panoramo de urbo Eger

vualan akvofalon en la valo Szalajka, kie estas kelkaj fiŝlagoj. Tie la homoj okupiĝas pri fiŝbredado.

**Szilvásvárad** estas vilaĝo, kiu havas multajn vidindaĵojn. Mem la valo Szalajka, la arbara fervojo, la milenia elvidejo, la vuala akvofalo, la diverstipaj muzeoj, la milenia studpaŝejo kaj aventurparko, la famkonata ĉevalaro, la ĉevalkuroj en la hipodromo, rokmuroj donas al la vizitantoj belegajn travivaĵojn.

## Hortobágy



*Nautrua ponto en Hortobágy*

Ne nur en la montaraj regionoj troveblas belegaj fervojlinioj, sed sur la ebenaĵo konstruiĝis pitoreskaj fervojoj. Variaj belaj etapo estas la etapo de la fervojlinio Poroszló – Balmazújváros, kiu apartenas al la linio Füzesabony – Debrecen.

En la vilaĝo **Poroszló** estas inde ekskursi al la Ŭkocentro, kie troveblas birdoobservejo, pejzaĝdomo, originala kamparana domo, plej granda dolĉakva akvario. Ankoraŭ estas lernopaŝejo, fiŝkaptista ĉardo, birdorezervejo, inundeja promenadvojo, la Árpád-epoka terfortikaĵo. La vilaĝo havas barokstilan romkatolikan kaj kalvinanan preĝejojn. La plej granda altirforto de la vilaĝo estas la 127 km<sup>2</sup> –a Tisza-lago.

La fervojlinio Poroszló – Balmazújváros unue kondukas super la larĝa fluejo de la lago Tisza, kaj poste trairas sur la „miraĝaj” dezertaj regionoj de Hortobágy, kiu rolas en la listo de la Monda Heredaĵo de Unesko. En Hortobágy estas multaj vidaĵoj, kiel la naŭtrua ponto, la bovaroj, ŝafaroj kaj aliaj gregoj, eĉ maneĝo kaj multaj ĉevaloj. En la vilaĝo troveblas multaj diverstipaj ĉardoj, kie bongustaj manĝospecialaĵoj atendas la gastojn.

**Balmazújváros** estas tipa ebenaĵa urbeto kun multaj festivaloj, kaj ceteraj aranĝaĵoj eĉ kuracbano. La urbeto havas katolikan kaj kalvinanan preĝejojn, Veres Péter memordomon, Ŝemsey kastelon, multajn statuojn pri famaj homoj, kaj muzeojn.

Mi povus mencii ankoraŭ pliajn fervojliniojn, inter ili la tutajn arbarajn fervojojn, la fervojliniojn Vác – Balassagyarmat, Hatvan – Somoskőújfalu, Szerencs – Hidasnémeti, kie la fervojlinioj serpentumas apud pitoreskaj fortikaĵruinoj kaj senfinaj arbarkovritaj montetoj, la Dombóvár – Baja linio, kie el la



*Baskulputo en Hortobágy*

trajno la vojaĝantoj povas plezurigi la panoramon de la montaro Mecsek kaj la arbaro Gemenc, kie multegaj sovaĝbestoj, ĉefe cervoj, kapreoloj, aproj, leporoj, vulpoj kaj diversaj raraj birdoj videblas, el la fervojlinioj Nyíregyháza – Szerencs kaj Miskolc – Sátoraljaújhely oni povas rigardi la tokajan kaj zemplen panoramon kun la grandegaj vinberĝardenoj. Sed mi povas daŭrigi la vicon pri multaj fervojlinioj en la Transdanubio, aŭ en la Sudhungario eĉ en la okcidenta parto de Hungario, eble en la sekva HFM.

**István Gulyás**

## AŬTOMOBILA HISTORIO

Onklo de iu mia fervojista kolego nokte kursis hejmen sur la denstrafika, urba alkonduka vojo. Sole tio ne estis konforma, li estis tiel forte ebria, ke por li eble estus malpermesite eĉ rigardi aŭtomobilon, ĉefe ne konduki ĝin.

En la interna koridoro li ambliis ege malrapide, ke li okulfrapu neniun. Ĉi tiu troa malrapideco (kaj de tempo al tempo la desvingiĝoj) iĝis lia malfeliĉo. Baldaŭ haltigis lin la policistoj.

Estis sufiĉa unu rigardo al liaj malspritaĵoj, kvazaŭ turniĝantaj en sango, unu snufo el liaj spiraĵoj, kaj oni devis preni la alkoholsondilon. La policistoj alvokis lin, lasi tie la aŭtomobilon, kaj iru kun ili al la ĉefpolicejo. Ĵus ili kunportus lin, kiam en la kontraŭflanka koridoro du aŭtomobiloj koliziis.

La policistoj severe ordonis al la ebria onklo, resti tie kie li estas, kaj ili iris fari surlokan ekzamenon. Nia persono ekvidis, ke ĉi tiu estas lia lasta ŝanco, rapide li decidis forkaŝiri. Kiam li konvinkiĝis pri tio, ke la policistoj ĝuste ne vidas lin, li forvaporigis.

La aŭtomobilon li kondukis rekte en la garaĝon, kaj enkuris al sia teruriga edzino.

- Se venos la ordohundoj diru al ili, mi havas influencon, kaj dum la tuta tago mi estis hejme. Eĉ al la proksimeco de mia aŭtomobilo mi ne iris.
- Mi ja dormas en mia liteto, finis li, kaj kun botelo da viskio ekiris en sian ĉambron.

Post duonhoro aperis la policistoj. La edzino malfermis la pordon, kaj antaŭ ol la policistoj ekparolus, ŝi prezentis, ke sia edzo dum la tuta tago estis en la lito, ĉar li estas malsana, ankaŭ nun li dormas, kion ili volas?

- Sinjorino, ĉi-okaze – ekparolis fine la policisto – mi pensas, ke vi havas nenion kontraŭ tio se ni enrigardas la garaĝon, kaj li etendis sian manon por la ŝlosilo.

La sinjorino ĝenante transdonis ĝin, kaj ankaŭ ŝi iris kun la policistoj. Kiam ili enpaŝis, ŝi perdis sian spiron. Kontraŭe la policistoj vidis tion pri kio ili kalkulis. Tie staris la belega policia aŭtomobilo eĉ la blua lumo blinkis sur ĝi.

*Fonto: Fejsbuko*

*Tradukis: D-ro József Halász*

## LA AVANTAĜO DE LA PENSIULA VIVO

Mia amiko denombris la avantaĝojn de mia pensiula vivo, por ke li gajigu min. Jen kelkaj avantaĝoj el ili:

Vi absolute ne interesas la homkontrabandistojn; En la garantiula situacio oni povas liberigi vin la unua; Vi povas sperti, ke ĉiuj amikoj estas ĝentilaj, ĉar se ili telefonas vespere je la 9-a horo, ĉiam demandas, ke „ĉu mi ne vekigis vin?” La nun aĉetitaj objektoj jam ne foruziĝas; Vi povas vivi sen sekso, sed ne sen viaj okulvitroj; Vi jam ne sentas la devigon entiri vian ventron; Viajn okulojn jam ne malboniĝas; La enpagitaj sumoj al la asekura asocio fine komencas kompensiĝi; Viaj artikoj estas pli precizaj, ol la nacia veterprognozo; Viaj sekretoj estas sendanĝera loko ĉe viaj amikoj, ĉar ankaŭ ili ne rememoras pri tio; La numeroj de viaj cerboĉeloj finfine komencas malkreski; Vi rajtas dormi aŭ ripozi dum la tuta tago, kaj neniu diras, ke atendas vin via laborloko.

**István Gulyás**

## La 7-a LUMINESK' en Heilbronn 27.12.2022-3.1.2023



*Partoprenantoj de la 7-a Luminesk*

Dank' al la laboro kaj la entuziasmo de Andreas Diemel, helpita de GEA, estas okazo renkontiĝi jarfine ĉe Luminesk'. Paralela Esperanto-renkontiĝo nomiĝas NoRo. Finfine post longa paŭzo pro la pandemio de koronaviruso la aranĝo povis okazi en la universitata urbo *Heilbronn*, kiu situas en la norda parto de la federacia lando *Baden-Württemberg* ĉe la rivero *Neckar*. La vinkultivado tie havas longan tradicion. Temas precipe pri ruĝaj specioj de vinberoj.



*Partoprenantoj de la kurso de Amri Vandel pri Ĉielaj gastoj:  
meteoroj, asteroidoj kaj kometoj*

La aranĝon partoprenis kvindekda geesperantistoj el dek landoj. Dum la unua vespero Barbara Brandenburg prezentis vingustumadon de kvin malsamaj vinoj. La sekvan tagon dum la antaŭtagmezo ni povis ĉeesti du prelegojn. La unua temis pri "La arka zono hodiaŭ - aspektoj, ekonomio kaj politiko",

kiun lerte kun akompanaj bildoj prezentis Ulrich Brandenburg. La dua prelego temis pri "La komunejo - bild-datenbanko de la vikipedioj" prezentita de Renardo Fössmeier. Kristin Tytgat gvidis Esperanto-konversacion por interesatoj.

Posttagmeze Christoph Roether interese prelegis pri "Luno, suno kaj tajdo - kiel ili interrilatas". Poste okazis ateliero de JoMo pri kantoverkado. Pro la influo de la ĵus finita prelego pri kosma fenomeno estis facile elekti temon: "Tajdo". JoMo unue prezentis la skemon, donis regulojn kiel verki tekston kaj samtempe komponi muzikon. Li uzis sian malgrandan "vojaĝgitaron" kaj laŭ naskiĝmonatoj de la ĉeestantoj li tuj havis la notojn, kiujn li transformis al muziko. Vespere ni per bildoj spektis Baden-Vitembergan prezenton fare de Edmilson Lima Serejo. En gufujo oni povis refreŝiĝi per biero aŭ teo. Tie Debora

McCarney rakontis al ni pri la pitoreska urbeto *Vitoria Gasteiz* situanta en eŭska parto de Hispanio. Belaj bildoj akompanis ŝian prelegon.

Vendrede okazis la tuttaga ekskurso al proksimaj lokoj de *Heilbronn*. Necesis uzi nur buson kaj trajnon. En *Neckarsulm* partoprenantoj vizitis la "Biciklan muzeon" kun multe da eksponaĵoj. Poste oni daŭrigis al la historia centro de la urbo *Bad Wimpfen*. Tre ĉarma urbeto kun multaj trafikaj domoj inter kiuj elstaris unu bele pentrita. Vespere gesinjoroj Brandenburg prezentis Torinon, la venontan UK-urbon al kiu ili allogis nin per aperitivo Martini, kafo kaj ĉokolado. Do, tio estis bona instigo por iri al Italio. Mi alportis kvin albumojn pri IF-o, tiel la partoprenantoj povis revidi sin plijunaĝaj. Poste, en la gufujo kiun prizorgas gesinjoroj Kleemann, Andreo Grossmann rakontis ŝercojn.

Sabate Dieter Rooke parolis pri la historio de SAT kaj Franz Kruse klarigis "Kiel GEA



*Ateliero por verki novan kanzonon*

perrete organizas kongresojn". Post la tagmanĝo Amri Wandel prezentis tute novan prelegon "Ĉielaj gastoj: meteoroj, kometoj kaj asteroidoj". Ĉe la fino kelkaj plenigis demandaron por poste ricevi atestilon pri sukceso. Denove daŭris la ateliero de JoMo pri kanto-verkado. Sekvis Silvestra vespera bufedo kaj koncerto de JoMo, kiu dancigis la ĉeestantojn. Li ĉiam scias krei admirinde belan etoson. Poste la balo povis komenci per polonezo. Je la 11-a horo vespere venis Novjara bonvenigo el Israelo kaj

Latvio. Jam antaŭ la noktomezo aŭdiĝis unuaj antaŭsignoj de la baldaŭa Novjara alveno ĉe ni. Per bondeziroj, ĉirkaŭbrakado kaj kisado ni bonvenigis la Novan Jaron 2023-an kaj poste ni denove dancis.

Dimanĉe antaŭtagmeze ni povis spekti bildprezenton pri la insulo Reunio, Madagaskaro kaj Sudafriko fare de Jöel Fontaine kaj Laure Wolff. Poste Amri Wandel prezentis filmon pri Tanzanio, kie devus en la jaro 2024-a okazi la UK. Post la tagmanĝo ni profitis belan sunan posttagmezon por promeni. Iuj ŝatis fari paperfaldadon, kiun instruis Gisela Schröer. Post la reveno la kantoverkado estis sukcese finita kaj vespere prezentita al la cetera publiko. Samtempe okazis disdonado de atestiloj al la sukcesintoj de la ĉi-foja IVU-sesio aranĝita de Amri.

La antaŭlastan tagon Edivaldo Simao de Freitas prezentis la lokan brazilan movadon en Fortalezo. Pli precize li parolis pri sia vivo kaj esperantistiĝo. Poste Jaŝo prezentis "La Decamerone" de Giovanni Boccaccio. La posttagmeza ekskurso gvidis la partoprenantojn al la kastelruinoj *Weibertreu* kaj al la malgranda urbo *Weinsberg*. Vesperon okupis subtitolita filmo "La poŝtisto". Dum la adiaŭa vespero estis okazo por ĉiuj, kiuj volis improvize sin prezenti. Per tio la semajna aranĝo finiĝis.

Korajn dankojn al la organizantoj de tiu ĉi agrabla evento, kie oni sentas sin en familia etoso kaj ĝuas la lastajn tagojn de la jaro.

**Liba Gabalda**

# INTERESAĴOJ PRI LA FERVOJOJ

## GERMANIO



La „Mireo Plus H” trajno

En la pasinta numero de HFM mi verkis artikolon pri la hidrogenelmovitaj trajnoj, kiujn produktis la „Aston-fabriko”. Nun mi ricevis sciigon pri alia hidrogenelmovita trajno, kiun evoluigis la germana „Siemens Mobility Unuiĝo”. Tiun trajnon oni nomas „Mireo Plus H”. Tiu trajno prepariĝis en la kadro de subtena projekto, kiun la fabrikanto kun la Germana Fervojo per sukcesa testo kaj provveturo ekekspluatadis kaj permesadis. Tiun provveturon sekvas

pluaj veturoj, kaj laŭ la plano en la komenco de jaro 2024 efektiviĝos la normala pasaĝertrafika funkciigo en la Tübingen-Pforzheim liniosekcio. Laŭ la plano samtempe ankoraŭ unu “Mireo Plus H” trajnon entrafikos la Unuiĝo ĉe la bavara regiona fervojo.

Kelkaj datoj pri tiu trajno estas la sekvaj: rapida fuelakcepto 15 minutoj, pintarapideco 160 km/h, efikdistanco 800 km, akcelo 1,1 m/s<sup>2</sup>, du vagonoj kun 120 sidlokoj.

La Unuiĝo daŭrigos pliajn “Mireo Plus H” trajnojn pretigadi, kaj per tiu plano ĝi priatentas la malpliigon de la damaĝmaterio kun 90%-oj ĝis la jaro 2050, kio eblas nur kun medioamika fervojo.

## INTERNACIA FERVOJUNIO (UIC)



En la 4/2022 numero de nia faka revuo HFM, mi detale skribis pri la aktiveco de la Internacia Fervojunio (UIC). La originala celo de la establo de UIC estis la akordigo de la teknikaj preskriboj, kaj la faciligo de la

internacia fervojtrafiko, sed la evoluo de la tempo urĝigas pridiskuti aliajn gravajn temojn. Nuntempe ankaŭ tiuj temoj estas la medioprotektado kaj la daŭripova evoluigo. UIC kunlabore kun la membrofervojoj komune laboras en la kadro de la Daŭripova Platformo pri la diversaj solvoj, kiuj helpas la fervojon, por ke ĝi fariĝu pli verda, pli pura. UIC aktive laboras ankoraŭ pri tio, ke la fervojo estu daŭripova trafika formo. Tiu Platformo strikte kunlaboras kun la fervojfakaj organizoj, ĉefe kun la var-kaj pasaĝertrafikaj fakterenoj. Tiu Platformo kunsidas poĵare dufoje, kaj funkcias en ĝi kvin daŭripova sekcio, kiel la aer kvalito, ekonomio, bruo kaj vibrado, daŭripova terenuzo, energiefikeca kaj CO<sup>2</sup>-emisio.

Ĉiujare partoprenas la UIC en la veterŝanĝiĝa konferenco de Unuiĝintaj Nacioj (UN), kiu partopreno helpas alvoki la atenton pri la grava rolo de la fervojo en la aliforma ekonomia medio kaj sur la tereno de la medioprotektado kaj la daŭripova evoluigo.

## HUNGARIO



*La terminalo Fényeslitke*

Baldaŭ komenciĝos la elformigo de unu el la plej grandaj industriaj parkoj de nia lando. Tiu parko estiĝos en la orienta parto de Hungario, apud la fervoja limstacio Záhony kaj la terminalo Fényeslitke. La investisto de la „East-West Gate” terminalo en urbo Fényeslitke, ligis interkonsenton kun la urbestroj de tri kolonioj por estiĝi novan industrian parkon, kiu enhavos grandan industrian, komercan kaj loĝistikan es-tablojn, kaj helpas al la priservo de la fervojtrafikoj de la teritorio Záhony.

Tiu parko priservos industriajn uzinojn de urboj Debrecen kaj Nyíregyháza, eĉ tiujn enportantojn kaj fundoloĝistantojn. La parko estos la motoro de la tuta teritorio en la Orienta Hungario, kaj estos utila por la lokaj kolonioj, la tie vivantaj homoj, la entreprenoj kaj investantoj. Pere de la investado multaj tie vivantaj homoj trovos laboron. Estas sukcese tiu industria parko ankaŭ pro tio, ĉar la evoluigo de tiu ĉi teritorio povos priservi la ĉi tieajn ekonomiajn kompaniojn kaj kompreneble la fervojan trafikon. La parko konstruiĝos sur pli ol 500 hektaroj kaj laŭ la planoj oni ekfunkciigos tiun parkon en jaro 2026.

## HUNGARIO



*Vartrajnoj sur la varstacio Budapest-Ferencváros*

En la pasinta jaro subskribis kontrakton kvin ekspedaj entreprenoj: CER Hungary Zrt, Floyd Zrt, GYSEV Cargo Zrt, Rail Cargo Zrt kaj la MMV Zrt por la ŝtata apogo de la fervoja „Unuvagona ŝarĝtransporta programo”. En la kadro de tiu programo la kvanto de la liveritaj varoj ĝis nun atingis la kvinmilionojn da tunoj, per kio

plurajn centmil ŝarĝaŭtojn sukcesis liberigi el la publikvoja trafiko, kaj pro tio 79 mil tunoj karbondioksido ne falas al la atmosfero.

Tiun programon aprobis la Eŭropa Komisiono, kaj al tio la Hungara Trafika Ministerio donas po 6,4 miliardojn da hungaraj forintoj neredonan fonton jare al ĉiuj entreprenoj, kiuj subskribis la kontrakton. Al la mezuro kaj la kalkulraporto de la laborprodukto la Hungaraj Ŝtatformoj evoluigis informsystemon kaj tujan datumliveradon por la entreprenoj. Tiu sistemo povas okazigi la sekvadon de la ekspedaĵoj de la ekspedo ĝis la destinstacio. Laŭ la kalkulo de MÁV la rezulto de la „unuvagona ŝarĝtransporto” estas: kvin milionoj da tunoj sur la fervojo, 79 mil tunoj pli malmultaj karbondioksido, pluraj centmil ŝarĝaŭtoj estas liberigita sur la publikvojo.

## GERMANIO



*La dutraka grandrapida fervojlinio*

Dum dek jaroj konstruiĝis la nova dutraka grandrapida fervojlinio en Germanio, inter Wendlingen kaj Ulm, kiu estas parto de la „Projekto Stuttgart 21”. La 60 kilometraj longa linio konstruiĝis por 250 km/h rapido, al kio oni devis konstrui 12 tunelojn kaj 37 pontojn. Al tiu grandega laboro disponeblis nur dek jaroj. Tiu investado donis laboreblecon por 3000 homoj. El la tuneloj estas menciinda la 9 km-jn longa Bosler-tunelo, la 8 km-aj Albvorland-tunelo, la 6 km-ojn longa Albastieg-tunelo, kaj la 5 km-aj Steinbühl-tunelo. Laŭ tiuj indikoj preskaŭ la duono de la nova fervojlinio kondukas en tunelo. Konsiderinda estas la 485 metrojn longa kaj 85 metrojn alta Filstal-viadukto, kiu estas la tria plej alta viadukto en Germanio. Sur la fervojlinio konstruiĝis nova stacidomo: Merklingen-Schwabische Alb. Ankaŭ la kostoj de la konstruiĝo estis konsternaj, kiuj preskaŭ atingis la 4 miliardojn da Eŭroj. La germana registaro per unu miliardo apogis la investadon, la ceterajn sumojn pagis la provinco Baden-Württemberg, la Eŭropa Unio kaj la DB.

## AŬSTRIO



*La nova hidrogena maŝino por relŝlifado*

La Supra Aŭstria firmao Linsinger evoluigis maŝinon, kiu funkcias per hidrogeno por prizorgado de trakaj sistemoj. Antaŭ 25 jaroj la firmao Linsinger patentigis grandproduktan relŝlifadan teknologion, kaj ekirigis la unuan relŝlifadan vagonaron. Tiu maŝino jam finfaras dum unu trafiko la sukcesan mezuron de la relŝlifado. En la intereso de la pligrandigo de la precizeco, la malgrandigo de la bruo, polvo kaj aliaj negativaj efikoj, la firmao prilaboris novan teknologion, al kio ĝi aplikas hidrogenon por energifonto. Kaj la movigmekanismo, kaj la diversaj partoj de la mekaniko funkcias elektre. Por la elektra energio oni transformas kemian energion, kies flanka produkto estas la akvo. La konsumita certigo de la energio estas la „verda” hidrogeno, kion povas produkti per loka energiafonto – kiel la biomaso, akvoenergio, sunenergio k.a. – sen karbondioksido. La relŝlifado, kion la nova hidrogena maŝino malrapide faras dum la movo, estas inter 0,1 kaj 1,2 milimetroj. Mi rimarkas, ke la firmao Linsinger estas maŝinindustria entrepreno kiu rolas kiel merkantkvestoro sur la tereno de mobila konservado. La firmaon oni fondigis antaŭ 80 jaroj, kaj havas 500 dungitojn.

*Fonto: Vikipedio*

**István Gulyás**

## LA AVENUAJ PALACOJ

Post la 1838-a danuba inundo en Budapeŝto, la denove formiĝinta „Konsilantaro de la Publika Laboro” decidis estigi reprezivan avenuon en la kadro de la reconstruo. Tiu avenuo kunligis la urbocentron de Budapeŝto kun la ŝatata ripozloko „Ĝardenurbo”. La Konsilantaro lokdifinis la traceon de la konstruinda itinero kaj ĉe la vojlinio estantaj terpecoj. Sur tiuj terpecoj konstruiĝis la t.n. avenuaj palacoj. En la unua parto de la jaro 1870 oni komencis la konstruadojn laŭ la akordigitaj urboreguladoj. Laŭ tio en la unua etapo – inter la strato Bajcsy Zs. kaj la Oktogono – konstruiĝis fermitaj domkompleksoj, en la dua etapo ĝis la Kodály-Rondplaco konstruiĝis pli malstrikta aranĝaj palacoj, fine ĝis la „Gardenurbo” jam liberstarantaj palacoj konstruiĝis. Oni planis konstrui en la avenuo



*La palaco de la MÁV Pensiasekura Instituto*

Andrássy la Operejon, la Belartan Universitaton, la Ŝtatan Pedagogan Instituton, la Muzikan Akademion kaj la Arthalon.

La freŝdata Hungara Reĝa Ŝtatformo ankaŭ aĉetis tri terpecojn, kien la fervojo konstruigis palacojn, kiuj adaptiĝis al tiuj vicoj kaj akcentis la gravecon de la fervojo. Por la fervojo signifas prestiĝon, ke pere de la palacoj reprezentu tian arkitekturan kvaliton, kiu anoncas la altan nivelon kaj alvokitecon de la ŝtatformo. (Mi rimarkas, ke laŭ tipoplanoj MÁV konstruigis brikkonstruaĵojn por la stacidomoj kaj por la fervojistaj laboristoj plansetlejojn, eĉ en la diversaj urboj

fervojdirekciajn palacojn).

En la unua etapo, en la numeron 25 de la avenuo Andrássy konstruiĝis ludomo de la MÁV Pensiasekura Instituto, kiun planis Lechner Ödön kaj Pártos Gyula. Tiu palaco alĝustiĝis al la Operdomo, kiu konstruiĝis kontraŭ la ludomo. Ĉi tiu palaco konstruiĝis en 1890, en ĝi

sur la etaĝoj lokigis la Instituto. Sur la teretaĝo oni elformis kvinaperturan loĝion, kien konstruiĝis kafejo kaj restoracio. Inter la kutimuloj de la kafejo troveblis ĵurnalistoj kaj artistoj. Ĉi tien frekventis Szinyei Merse Pál pentristo, Lechner Ödön arkitekta inĝeniero, Kálmán Imre, Goldmark Károly, Puccini kaj Mahler komponistoj k.a. En jaro 1945 la MÁV Pensiasekura Instituto transloĝiĝis el tiu palaco, kaj la Ŝtata Baleta Instituto okupis la palacon. Ĝis la jaro 2020 ĉi



*La palaco de la MÁV Generaldirekcio*

tie okazis dancinstruado. De tiam intense detruigis la stato de la palaco,

kaj tio havis bezonon por plena renovigo. Intertempe pluraj investantoj planis konstrui el la palaco hotelon kaj luksajn apartemantojn, sed tiuj planoj ĝis nun ne sukcesis. Nuntempe konstruiĝas el la palaco 162-ĉambraj luksa hotelo. Sur la sekva etapo de la avenuo Andrássy, inter la du stratoj Izabella kaj Rózsa la ŝtatformo aĉetis du terpecojn. Ĉi tien

konstruiĝis la palaco de la Generaldirekcio de MÁV. Mi rimarkas, ke ekster la Operejo kaj la Belarta Universitato la MÁV-palaco estis la lastaj publikaj institucioj, kiuj ĝis nun tenas siajn originalajn funkciojn. La palaco finkonstruiĝis en 1876, kion planis Rochlitz Gyula. Mi denove rimarkas, ke Rochlitz Gyula havis gravan rolon en la nacia fervojarkitekto. Lian nomon plejprefere konas la arkitekta socio pri la Keleti stacidomo, kiun li planis kaj ĝi estis konstruita en 1884. Oni diras ke la stacidomo Keleti estas juvelŝtono de la Hungaraj Ŝtatejoj.

En la stratnumero 73-75 de la avenuo Andrásy konstruita palaco originale estis trietaĝa konstruaĵo en neorenesanca stilo, sed en la komenco de la 20-a jarcento ankoraŭ oni



*La "Ferrojista domo" sur la Kodály-Rondplaco*

surkonstruis dunivelajn etaĝojn. En jaro 1928 la tegmento ekflamiĝis kaj sur la 200 m<sup>2</sup> forbrulis. Post kelkaj semajnoj superakvis la konstruaĵon pro tuborompo. En 1930 oni prikonstruis rondiran lifton, kiu ankoraŭ nuntempe funkcias. Dum la dua mondmilito oni estigis en la subteretaĵo ŝirmejon, telegrafcentralon, pafejon kaj presejon. La konstruaĵo subardiĝis al la militista komando, kaj en la

lastaj monatoj de la milito la fervojistaj fakuloj ekposedis kaj ĉi tie estiĝis la MÁV Generaldirekcio. En la palaco oni faris pli malgrandajn reconstruojn, kaj estiĝis uzina kuirejo kaj restoracio, eĉ interkonsiliĝa ĉambrego. En jaro 2008 MÁV transloĝiĝis el la palaco al la moderna oficejo sur la Könyves Kálmán bulvarado. La stato de la palaco ekde tiam kontinue difektiĝas. MÁV provis vendi la palacon, sed nur en 2021 sukcesis trovi aĉetanton. Mi ankoraŭ ne scias, ke kio iĝos la palaco.

En la stratnumero 88-90 de la avenuo Andrásy konstruiĝis en la kadro de la tria etapo en 1881 renesancstila konstruaĵo de la MÁV Pensiasekura Instituto por la estroj de la instituto. La konstruaĵon planis Petschacher Gusztáv. La konstruaĵon ŝtatigis en la 40-aj jaroj, kiu ankoraŭ nuntempe estas en ŝtatpropraĵo. La konstruaĵo pretendis intensan renovigon.

Kontraŭ tiu konstruaĵo konstruiĝis en 1884 la t.n. „Ferrojista domo”. Ĝin planis Kauser József. Ankaŭ ŝtatigis ĝin en jaro 1952, kaj ĝia stato kontinue difektiĝis. En 2014 la tegmento forbrulis, kaj poste la konstruaĵon oni tute renovigis. En ĉi tiu konstruaĵo loĝis ĝis sia morto Kodály Zoltán, la mondfama muzik-pedagogo kaj kapelestro. lia loĝejo nuntempe estas memormuzeo kaj arĥivo. La antaŭan placon oni pronomis „Kodály-Rondplaco”.

Por la IFEF-estraranoj estis memorinda evento, kiam dufoje okazis estrarkunsido de IFEF en la MÁV Generaldirekcio. Mem la tiama generaldirektoro permesis okazigi la kunsidon en la internacia intertraktadejo, kaj li akceptis la estraranojn.

Ankaŭ estas rimarkinda fakto, ke la avenuo Andrásy estas parto de la Monda Heredaĵo de Unesko kune kun la vidaĵo de la danubpordo kaj la fortikaĵkvartalo de Buda.



*La reliefo sur la palaco MÁV Generaldirekcio*

**István Gulyás**

# FUNGOJ

La homoj ŝatas ekskursi, ĉar la turismo estas agrabla kaj saniga agemo. La arbaro ĉiam atendas nin, sed ne nur la freŝa aero, la verdaj arboj kaj arbustoj, eble la sovaĝaj bestoj plezurigis nin, sed ofertas verajn juvelojn: la bonodorajn, bongustajn, sovaĝe produktadajn fungojn, kaj post la ekskurso delikatan vespermanĝon el la fungoj. En la arbaroj kaj kampoj de Hungario pli ol 250 specoj da manĝeblaj fungoj troveblas, kiuj kreskis de komenco de printempo ĝis la fino de aŭtuno. Ili bezonas multajn pluvojn ĉar la fungoj estas akvopretendemaj kreskaĵoj. Ekzemple en Hungario en la pasinta jaro la somero estis seka kaj senpluveca, kiu ne favoris al la fungoj, sed aŭtune okazis pluvsezono al plej granda ĝojo de la fungokolektantoj.



*La plej ŝatata fungo estas la boleto*

Mi rimarkas, ke la biologoj ĝis nun ne povas decidi, ke la fungo estas kreskaĵo aŭ besto. Ĉar la biologiaj kaj molekularaj genetikaj esploroj klasifikas la fungojn al la kreskaĵoj ĉefe pro la senmova vivmaniero kaj iliaj morfologioj. Sed kelkaj karakterizaj karakteroj parencigas la fungojn al la bestoj, eĉ la fungoj havas ankaŭ tiajn karakterojn, kiuj nur unikaj kaj al la fungoj karakterizaj karakteroj. Do pro tiu dubŝanceco la biologoj kreis apartan klason por la fungoj, kiu estas konforma kun la bestoj kaj kreskaĵoj.

La grava kvoto de la fungoj produktas venenajn kombinaĵojn por homoj, kiuj okazigas variajn malsanojn de la stomakperturboj tra la alergiaz reakcioj kaj halucinacioj ĝis la mortigaj organdamaĝoj. La plej misfama fungo estas la faluseka amanito, kiu estas respondeca pro la plej multe mortokazoj. Ekzistas multaj venenaj amanitspecoj, kiel la muŝa amanito, kiu fungo alvokas la kolektantojn per bela ruĝa ĉapelo. Kompreneble multaj aliaj venenaj fungoj ekzistas ĉefe en la arbaroj. La fungoveneniĝo estas ege danĝera farto, do mi proponas zorgeme kolekti kaj ĉefe kuiri la fungojn. La rekono de la venenaj fungoj deziras ekzercitecon, pro tio ĉiukaze devas ekzamenigi la kolektitajn fungojn per la klera esploristo. Bonŝance en Hungario ekzistas multaj fungesploristoj, ekzemple en la foirejoj kaj en pli grandaj merkatoj, eĉ sur la randoj de la arbaroj. Oni diras ke la nekonata fungo estas venena fungo, aŭ alimaniere: „ĉiuspecaj fungoj estas manĝeblaj, sed kelkaj nur unufoje”.



*La venena fungo „muŝa amanito”*

Mi bone konas la fungojn, ĉar mi ellernis la fungokononjn de mia avo, kiu estis fungesploristo, tamen kiam li iĝis pli ol 70 jaraĝon, preskaŭ li mortis de fungo, kion li kolektis en la arbaro. Li hazarde kolektis unu pecon da faluseka amanito, kaj kuiris el tio perkelton. Nur la rapida kuracista helpo savis lian vivon.

La alia travivaĵo okazis ĉe mia bopatrino. Mi kune kun mia edzino kolektis multajn fungojn en la proksima arbaro, kaj ni transdonis tion al mia bopatrino por kuiri tion. Mi asertis, ke ĉiuj fungoj estas manĝebla, sed ŝi tamen montris tion al la fungusploristo en la foirejo. Kiam ŝi revenis el la foirejo ŝi diris al mi, ke ĉiuj fungoj estas manĝeblaj, sed tamen „pli bone estas timi ol ektimi”. Ŝi havis veron.

La tria rememoro estis pri la dua mondmilito. Tiam en nia lando ne estis aĉetebla viando. Ĉar ni loĝis apud la arbaro en urbo Pécs, ni ĉiutage iris al la arbaro por kolekti fungojn, kiujn mia patrino kuiris. Tiel ni preskaŭ ĉiutage manĝis diversmaniere kuiritajn fungojn. Por mi tute ne mankis la viando.

La fervojistoj havas bonŝancon, ĉar – ĉefe ĉe la etŝpuraj fervojlinioj kiuj preskaŭ ĉie kaj ĉiam trafikas en arbaroj - la personalo de la trajno povas kolekti fungojn dum la restadtempo. Komprenoble ankaŭ la vojaĝantoj eluzas la eblecon por fari tion.

La regulo de la kolektado de la fungoj estas:

- ◆ la fungojn ni kolektu nur en korbo, sed neniam en sinteza materialo;
- ◆ ni ne kolektu maljunajn, vermdifektitajn, eĉ etajn kaj junajn fungojn;
- ◆ la nekonatajn fungojn ni kolektu en aparta korbo;
- ◆ ni ne kolektu fungojn apud la aŭtoŝoseo aŭ agrikultura tereno;
- ◆ ĉar la fungo iomete rapide malboniĝas, estas laŭcele post la kolekto ankoraŭ samtage kuiri aŭ glacigi ĝin;
- ◆ unu el la plej grava konsilo estas, ke la kolektitajn fungojn ni prezentu al la fungusploristo.

La fungojn oni produktadas jam dum kelkaj jarcentoj, kiuj en Hungario estas la ŝampiono, sed la produktadaj fungoj ne estas tiel bongustaj kiel la sovaĝe produktadaj fungoj. Tamen ili havas avantaĝon kontraŭ la arbara fungo, ĉar tiujn fungojn oni povas produkti dum la tuta jaro, kaj aĉeti ilin en la foirejo.



*La manĝebla "kapreolpieda-fungo"*

La arbara fungo donas naturan kulinaran plezuron. La manĝado de la fungo estas samtempa kun la homaro. Aristotelo prinomas la fungon al la „manĝaĵo de la dioj”. Estas grava sciigo, ke la fungoj havas altvalorajn nutrajn suplementojn,

malaltajn karbonhidratojn, grasojn kaj natrioenhavojn, eĉ ili havas multajn „B” kaj „D” vitaminojn, selenon, kalion kaj feron.

Mi konas multspecajn fungojn, sed nur mi kolektas el ili en la arbaro kelkajn specojn kiel la nobla boleto, kapreolpieda fungo, bludorsa fungo kaj multaj aliaj fungoj, kaj sur la kampo pufajfungo kaj diantfungo.

Do se ni volas kunligi la agrablon kaj utilon, mi proponas jam printempe iri al la arbaro kaj kolekti manĝeblajn fungojn, kaj el tio pretigi matenmanĝon, tagmanĝon eĉ vespermanĝon. Mi deziras al ĉiuj legantoj bonan apetiton.

**István Gulyás**

## FERVOJA ĜARDENKULTURO

En la funkciado de la fervojlinioj kaj stacioj okupas gravajn rolojn la fervojaj verdaj terenoj, kiuj necesigas kontinuan zorgadon, flegadon kaj konservadon. Tiun aktivecon unuavice faris la MÁV ĝardenkulturoj, kiujn MÁV establis en la fino de la 1890-aj jaroj. Inter la ĝardenkulturoj estis grandkapacitoj, kiel la „Kőbánya”, kaj la „Hatvan” ĝardenkulturoj, kaj malgrandaj neoficialaj stacidomaj ĝardenistoj, kiuj beligis kelkajn staciojn kun kelkspecaj floroj. En tiu agado efektiviĝis ne nur la florplantado kaj herbarflegado, sed la elhako de la danĝeraj arboj, la ekstermado de la herbaĉoj kaj arbustejoj.



*Belegaj floroj en la ĝardenkulturo*

Post la dua mondmilito la reconstruo de la MÁV ĝardenkulturoj rapide komenciĝis. Ĉefe la reconstruoj de la vitrodomoj, la deponejoj kaj ceteraj priservantaj konstruaĵoj okazis rapide. Kun tio komenciĝis la reordigo de la fervojaj verdaj terenoj kaj arboj. Tiam en la ĝardenkulturoj laboris multaj specialistaj ĝardenistoj. MÁV eldonis kelkajn teknikajn vojonmontrilojn eĉ ordonojn pri la ĝardenkulturaj laboroj. En

1910-aj jaroj la nombro de la fervojaj ĝardenkulturoj jam estis pli ol 30. Tiuj organismoj senembarase funkciis ĝis la jaro 1975. Poste la nombro de la ĝardenkulturoj kontinue malmultiĝis, fine en jaro 2000 restis nur unu MÁV ĝardenkulturo, la budapeŝta „Kőbánya”. Tiu organismo agadas en la tutaj fervojlinioj, stacidomoj de nia lando. Kompreneble en tiu aktiveco helpas la fervojistoj de la stacidomoj, eĉ de la fervojbontenadaj organizoj.

La unusola MÁV ĝardenkulturo havas 16 vitrodomojn kaj unu foliatendon. En ili la ĝardenistoj produktas ĉambrokreskaĵojn, plursezonajn unu kaj dusomerajn florojn. Nuntempe progresas arbustokolonio, kiu certigas la kontentigon de la plantadaj pretendoj de la lokaj fervojdirektoj. Dum la jaroj la ĝardenkulturo produktas por printempo 180 mil, por aŭtuno 170 mil kreskaĵojn. Tiuj floroj ornamas la kajojn, stacidomajn antaŭaĵojn kaj verdajn partojn de 400 stacidomoj. Ĉijare la ĝardenkulturo metas 560 ĉambrokreskaĵojn al la fervojaj konstruaĵoj, oficejoj kaj ĉefe en la haloj de la stacidomoj. La plantado de la floroj okazas printempe en la monatoj majo kaj junio, aŭtune en septembro kaj oktobro. La akvumadon kaj la prizorgadon de la plantitaj floroj faras la personaro de la stacidomoj aŭ la verdaj terenoj konservadaj unuoj.

Estas novaĵo, ke la ĝardenkulturo „Kőbánya” kultivas unuavice diversspecajn florojn eksteren de la fervojo, ĉefe al la budapeŝta loĝantaro.

En la ĝardenkulturo „Kőbánya” laboras 9 ĝardenistoj kaj du produktadĉefoj. Ĉijare oni planas la evoluigon de la ĝardenkultura infrastrukturo, ĉefe la interŝanĝon de la kaldronego, la renovigon de la vitrodomoj kaj la publikaj retoj.

**István Gulyás**



## Fervojstacio en Ĉinio

Fonto: Vikipedio



## Linsinger relŝlifado en Aŭstrio

Fonto: Vikipedio



## La urbodomo kaj la ĉefplaco en urbo Ĉarleroi, kie okazos la postkongreso

Fonto: Vikipedio