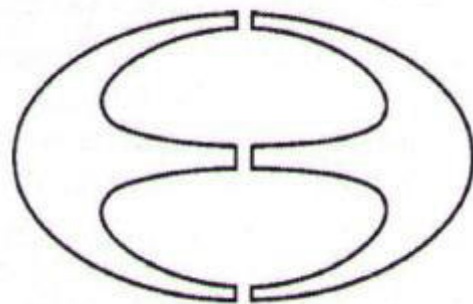


HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



Vintra pejzaĝo en Hungario

Fonto: Vikipedio

1

----- 68-a jarkolekto
2024



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 Egyesület

„Szkenguru” Nyomda Budapest

Felelős vezető: Balla László

ISSN 0230-323x

ENHAVTABELO:

- | | |
|--------------------|---------------------------------|
| 2. I. Gulyás: | Jarfinaj pensoj |
| 3. Gy. Asztalosné: | La 108-a UK per hungaraj okuloj |
| 5. J. Halász: | Nia malgranda subtera... |
| 8. I. Gulyás: | Kelkaj konstatadoj |
| 9. I. Gulyás: | Nova intermodala fervoja... |
| 10. J. Skalicka: | 100-jara datreveno de ÖBB |
| 13. L. Gabalda: | 81-a Hispana Kongreso |
| 14. L. Gabalda: | 81-a Hispana Antaŭkongreso |
| 15. A. Barcsa: | Ĝenerala asembleo de FISAIC |
| 17. I. Gulyás: | Interesaĵoj pri la fervojoj |
| 19. I. Gulyás: | Viaduktoj en urbo Biatorbágy |

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

JARFINAJ PENSOJ

Ni travivis unu jaron, kaj ni ne povis teni la paŝritmon kun la tempo, ĉar ĝi estas obstine nehaltigebla. La tempo estas ĉiam malmulte por ke ni finfaru la entreprenitajn taskojn. Ĉefe en la jaro 2023, kiam nia asocio decidis plu agadi en nova organizaĵo, kiu enhavas multajn aliajn temojn. Bedaŭrinde ni ne efektivigis ĉiujn taskojn, sed kelkajn gravajn taskojn ni ne povis plenumi. Tiuj estas la transformiĝo de nia membronombro en la nova organizaĵo, la direktado de ĝi, la ŝanĝoj de la malnova statuto, la taksado de la financa stato, ktp. Komprenoble kelkajn taskojn ni intencis solvi, kiel la aranĝo de nia altvalora biblioteko, trovi taŭgajn membrojn per kiuj nia organizaĵo restis IFEF-membro, ni finfaris la historion de la hungara fervojista Esperanto-movado. Aparte mi ŝatus mencii nian fakrevuon (HFM), kiu aperis kvaronjare kun 20 paĝoj, parte kolore kaj A4 grandformate. Por aperigi tiun revuon, mi devas multe studi la fakrevuojn, diversajn eldonaĵojn kaj miajn spertojn kaj memorojn el miaj pli fruaj laborejoj kaj pri miaj universitataj studoj. Dank' al Dio, ke al mia redaktora aktiveco mi ricevas multajn helpojn de d-ro József Halász pere de la korektado, s-inoj Liba Gabalda kaj Jitka Skalicka pere de la valoraj kaj nivelaj artikoloj. Mi faras nian revuon, por ke mi pretigu nivelajn kaj utilajn legaĵojn ĉiu kvaronjare, kaj aperigi ĝin sur la paĝoj de la presaĵo aŭ pere de interreto. Por mi estas la plej grava, ke niaj legantoj estu kontentaj pro la enhavo de la artikoloj, pro la metitaj bildoj k.a. Kun tiuj pensoj mi deziras al ĉiuj legantoj feliĉan kaj prosperan Novan Jaron.

István Gulyás

LA 108-a UK PER HUNGARAJ OKULOJ



Grupo de la kongresanoj dum la ekskurso

La ĉijara Universala Kongreso de Esperanto okazis en la itala urbo Torino. Pri tiu kongreso faris raporton s-ino Liba Gabalda, kiun raporton mi aperigis en la 4/2023 numero de nia faka revuo Hungara Fervojista Mondo (HFM). Inter-tempe mi ricevis vojaĝ-raporton pri la UK de s-ino Györgyi Asztalosné Koltai, kiu estas membro de la „Verda Stelo” Esperanto Asocio en Nyíregyháza. Veturis kun ŝi al la kongreso s-ino Ildikó Pusztai, kaj ili ambaŭ ĝuis la kongresajn etosojn, programojn kaj vidindaĵojn. Jen la raporto:

„ La monda renkontiĝo de la esperantistoj okazis inter la 29-a de julio kaj 5-a de aŭgusto en 2023. Tiun eventon ĉiujare UEA organizas ĉiam en aliaj landoj. En ĉi tiu kongreso partoprenis pli ol 1300 esperantistoj el 69 landoj kiuj parolas la komunan lingvon, do esperante. Al la aranĝaĵo donis lokon la 160 jaraĝa Teknika Universitato Torino, kiu estas la plej granda universitato en Eŭropo.

La kongreso havis prezentadojn, alparolojn, debatojn kaj aliajn konstantajn programojn. Inter tiuj programoj estis la kongresa foiro, kie prezentis sian agadon de la diversaj landaj organizoj kun reklamaj materialoj, eldonaĵoj kaj aliaj objektoj. La aliaj konstantaj programoj estis la bankedo, la kongresa balo, la naciaj kaj internaciaj artaj vesperoj, koncertoj, teatraj spektakloj, futbalmatĉo, ekumena diservo, Internacia Kongresa Universitato, Scienca Kafejo, lingvokursoj kaj lingvoekzamenoj. Okazis ankoraŭ ekskursoj, kie estis prezentitaj la valoroj kaj belecoj de la koncernaj landpartoj. Dum la kongreso funkciis libroservo, kie oni povis aĉeti esperantlingvajn librojn, esperantaĵojn, eldonaĵojn kaj aliajn reklamajn materialojn. Tiun kongreson organizas la Universala Esperanto-Asocio (UEA) kaj la Loka Kongresa Komitato (LKK). Ekzistis ankaŭ Honora Komisiono kies membro estis en la nuna jaro la mondfama tenoro Andrea Bocelli, kiu sendis salutleteron al la kongreso, kion oni voĉlegis dum la inaŭguro.

La ĉeftemo de la kongreso estis la migrado kaj la klimatsanĝiĝo. El ĉiuj anguloj de la mondo alvenis ĉi-teme kompetentaj



*Györgyi, Ildiko kaj Klára kun
brazilaj geamikoj,*

personoj, gvidantoj de la organizoj kaj komunumoj, juraj- kaj samspertuloj, ĵurnalistoj, kiuj konatigis siajn starpunktojn, kaj prirakontis siajn spertojn. La migrado estas delonge ekzistanta fenomeno, ĉar la verdaĵoj, bestoj kaj aliaj vivuloj ĉiam esploris kaj serĉadis novajn terenojn. Tiu migrado kia maniere ĝenis la vivon sur la planedo, kaj ĉu eblas ke la migrado estas bezonata al la evoluo? Tiujn demandojn metis germana biologino, sed ŝi ne ricevis kontentigan respondon. Similaj konkludoj venis de la brazilaj esperantistoj, kiuj alvokis la atenton al la neceso de la solidareco. Estas laŭdinde, ke la brazilaj esperantistoj funkciigas personan institucion por orfaj kaj malriĉaj infanoj kadre de la institucio „Bona Volo” kiuj daŭre atendas volontulojn. Pri la vivoj de tiuj infanoj la pola ĵurnalisto, Roman Dobrzynski komponis filmon.

El la multegaj programoj estis malfacile la elekto, tamen tion helpis la kongreslibro, kiu estis disponebla por la kongresanoj kaj enreta kaj en presita formo. Pri la antaŭtagaj okazaĵoj raportis la kongresa bulteno, kiu aperis ĉiutage.

Ni ege ĝuis la kongreson, sed tamen ni malfruiĝis al multaj interesaj programoj, sed sukcesis rigardi la mondfaman „Mortotukon de Torino”, kaj ni povis viziti kelkajn muzeojn, preĝejojn, kie ni rigardis interesajn historiajn memoraĵojn, skulptaĵojn, pentraĵojn, antikvajn objektojn. Ni vizitis la statuon de la „Turini Remete” („Ermito de Torino”), kiu estis Kossuth Lajos. La statuo troveblas apud la malnova loĝloko de Kossuth, sur kiu videblas



memortabulo. Ni vizitis ankaŭ la grandegan Kinejan Muzeon kaj aliajn interesajn vidindaĵojn de Torino. Dum ekskursoj ni ekkonis la vidindaĵojn de la granda urbo Milano kaj la marborda urbo Ĝenovo, eĉ ni vidis la neĝajn montojn de la Alpoj el la Aostavalo. Ni havis grandajn travivaĵojn por vidi la originalan Michelangelo-statuon, la freskon de Leonardo, la pentraĵon de Raffaello. Estis la plej granda travivaĵo renkontiĝi kun delonge ne videblaj geamikoj kaj kelkaj novaj konatuloj. Ni havis grandan

La du hungarinoj dum la kongresa foiro

Esperanto-Asocio el Nyíregyháza gajnis unusolan premion de la infanlibra-kategorio en la kadro de la Belarta Konkurso. La fabellibron verkis kaj desegnis Marék Veronika, hungara verkistino. La titolo de la libro estas : „La malbela knabineto”

En la venonta jaro la 109-a UK okazos en Tanzanio, kiu estas la unua Esperanto-kongreso en la Afrika Kontinento. Tiu kongreso okazos en belega, moderna kaj klimatizita konstruaĵo de urbo Aruŝo. La afrikanoj parolis pri siaj vivoj, kiuj estas plenaj de suferoj, pri la graveco de la Esperanto-lingvo por ili, ja la loĝantoj de tiu kontinento parolas 120 malsamajn lingvojn. La afrikanoj entuziasme pretiĝis al la venontjara granda evento, kaj pluraj esperantistoj jam promesis por partopreni en tiu kongreso.

Ni travivis belegan semajnon dum la kongreso en Torino, kaj ni esperas, ke ni povos partopreni en samajn kongresojn en la estonto.”

Do tiu estas la raporto pri la 108-a Universala Kongreso de Esperanto per hungaraj okuloj. Mi deziras al la hungaraj esperantistoj, ke ili partoprenu ankoraŭ en multaj kongresoj kaj aliaj Esperanto-eventoj, ĉefe en la IFEF-kongresoj, ĉar en ĉiuj kongresoj la partoprenantoj ricevas neforgeseblajn travivaĵojn.

Györgyi Asztalosné Koltai

Nia malgranda subtera...¹

Verkis: Pál Márton

Antaŭ tridek jaroj okazis, ke „oni skrapis sub la teron” la unuan metron de la mondo. Pro tio mi diras, ke la unuan de la mondo, ĉar antaŭante je 33 jaroj al la Budapeŝta milenia subtera fervojo, inaŭgurita en 1896, la angla subtera fervojo, konstruita en 1863 estis nur simpla vaportrakcia trajno, trudita sub la teron.

Dum ĝia mallonga vivo – ne pli ol 6 monatoj – du foje okazis amasakcidentoj kun mortiga fuminhalado, kaj sufokiĝo de multaj dekduonoj da homoj. Sekve tion la Londona



konstruado de la subtera fervojo en placo Gizella – nun placo Vörösmarty
(Fonto: wikipedia M1Földalatti_Vasút_Gizella_tér_Vörösmarty_tér_1896_Klosz_György)

metroo pasigis preskaŭ 30 jarojn per ripozo, kaj nur poste ĝi povis de-nove ekfunkcii.

Nu, ni revenu al la Budapeŝta.

Por la avenuo *Andrássy* – por la iama avenuo *Sugár* [Radiuso], origine jam ankaŭ *Kossuth Lajos* pensadis pri pli pretendema „amastrafikado” ankoraŭ komence de la 1840-aj jaroj. Tiutempe, utiligante la akvofosaĵon, ĉirkaŭantan Peŝton – nun plenŝutite ĝi estas la Granda Bulvarado – li

planis ŝipeblan kanalon de la *Oktogon* [okt-angulo] ĝis la *Liget* [bosko] meze de la avenuo *Sugár* ĉe la kverstratoj kun leveblaj lignaj pontoj, kun tiuspecaj de kiuj estas plene Amsterdamo. Memkompreneble pro tio li pensis pri kanalo, ke la jaĥtoj de noblaj kaj elitaj familioj, pli riĉaj ol Krezo povu ankri sur la lago de la urba bosko. Sur ambaŭ randojn de la avenuo *Sugár*, li planis veturvojojn kiuj efektiviĝis. Laŭlonge de la avenuo *Sugár* li pensis grandajn palacojn, vilaojn kiujn la centra administrado neprofitcele (senpage) povu proponi por riĉaj noblaj familioj. Por tiuj familioj, kiuj en epoko de *Kossuth* ĝuste en kazinoj de Parizo fordiboĉis siajn grandegajn havaĵojn, kaj pro tio, ke ili faru ĉi tiujn „bonajn kutimojn” hejme: por tio sonĝis *Kossuth* ĉi tiun blinkuraĝan entreprenon... Fine ekde 1876 el ili krom la kanalo ĉiu vidiĝis efektiviĝi. La gvidantaron de la urbo ankoraŭ vigle okupis konstruo de iu elita trafikilo.

La konstruado de la subtera fervojo, kondukanta ĝis la *Városliget* [urba bosko] eble estas dankebla por la konsekvenca forĵeto de la ternivelaj fervojoj. Tion atestas iu dokumento de la Budapeŝta trafikhistorio: petskribo (kontrakto) de la Budapeŝta Ĉevaltrama Societo kaj Trakfervoja Societo datita la 18-an de februaro 1893, kiu rilatis al komune konstruenda tramfervojo sur la avenuo *Sugár*. En la sekreta klaŭzo de la kontrakto ili interkonsentis; se la projekto de la tramfervojo estos malakceptita, ili petos koncesion por konstruado de subtera fervojo. La ideo devenis de la ĝeneraldirektoro de la Trakfervoja Societo, de *Balázs Mór*. Pro sia laboro por intereso de la subtera fervojo *Balázs Mór* ricevis noblan titolon. Lia nobla blazono estas heraldika kuriozaĵo, ĉar sur ĝi estas videbla la stiligita motivo de la subtera fervojo. La prezentitajn projektojn kaj

¹ La originala hungarlingva artikolo - Pál Márton: A mi kis földalattink - aperis en gazeto titolita *Nemzetőr* [Nacimilicano]. Fonto: <http://www.nemzetor.hu/cikk.php?cid=44>

teknikan priskribon li pretigis en 1893, per helpo de inĝenieroj de la Tramfervoja Societo de Firmao *Siemens* kaj *Haske*.

Teknika-historia intesaĵo estas unu el la konserviĝitaj projektoj de motorvagono, sur kiu estis projektita la elektra konduko - simile al la nuna metroo - per trirela sistemo. La teknikan desegnaĵon faras precipe interesa, ke laŭ la modifita koncepto oni desegnis



onstruado de la subtera fervojo ĉe la strato Aréna – nun placo de Hősök
(Fonto: 1896_17_Vasút_Aréna_út_Klószy_György_2)

per krajono sur ĉi tiun planon la katenarion kaj pantografojn apartenantajn al ĝi.

En la konstrupermeso oni kondiĉis, ke la fervojo devas pretiĝi ĝis la Milenia Ekspozicio. En ties intereso estis rapidiga ankaŭ la instanca procedo. La permesa dokumento estis subskribita la 9-an de aŭgusto 1894. Por konstrui kaj instalaĵi la fervojon staris je dispono ne pli ol 20 monatoj. La preparajn laborojn de la konstruado oni komencis jam antaŭ enmaniĝo de

la konstru-permeso. Por realigo de la fervojo oni komisiis la projektiston, la Firmaon *Siemens* kaj *Haske*. La ter- kaj betonlaborojn kaj instalaĵojn faris *Wünsch Róbert* Budapeŝta entreprenisto. La tegmentitan parton de la relvojo oni faris en la tuta longo, per teraĵista laboro fosante de supre malsupren. Ankaŭ la elstara salajro rapidigis la laboron, oni pagis ne horsalajron, sed rendimentan salajron: 1 kronon kontraŭ ĉiu puŝareto da tero. Ĝi estis sufiĉe alta salajro, ĉar tiutempe la mezvalora salajro de iu teraĵisto ne superis po 1 – 2 kronojn tage, ĉi tie ili povis perlabori eĉ po 10 – 15 kronojn tage.

El la konstruaj dokumentoj meritas precipan atenton la konstrua libro de la fervojkonstruado. La gvida ĉefinĝeniero *Vojtek Ödön* en ĝi raportis pri la labortagoj de la konstruado, pri la aplikitaj teknikaj solvoj, eĉ pri la barantaj cirkonstancoj de la laboroj. Tiel pri la malfacilaĵoj kaŭzitaĵoj de grundakvo en la etapo inter *Bajza utca* kaj *Városliget*. Ĉi tie oni konstruis ŝtopvandojn, akvoglutajn putojn kaj izolis la flankajn murojn de la tunelo. Ankaŭ la preciza preskribo de la asfaltfelta izolaĵo de la tekto estas ekkonebla el ĉi tiu konstrua libro. Ĉe la pretigo de la tekto ĉi tie oni aplikis unua foje en la mondo ŝtalbetonon kiu estis mondsignifa inventaĵo de la hungara entreprenisto, *Wünsch Róbert!* Ĉe la konstruado oni uzis la plej modernajn maŝinojn: elektrajn betonmiksilojn, pumpilojn kaj ankaŭ bagrojn. La plej kriza punkto de la konstruado estis ĉe la kruciĝo de bulvarda ĉefkolektanta kanalo. Ne estis ebleco transloki la kanalon, pro tio oni kondukis la fervojon super ĝi. Ĉi tiu kruciĝo difinis la alton de la tuta tunelo.

Paralele kun la konstruaj laboroj okazis la provizaj laboroj. Je la surloka instanca ekzameno, okazinta la 11-an de aprilo 1896 la fervojo esence estis preta, oni preskribis en la protokolo nur plenumon de kelkaj malgrandaj laboroj. La vagonoj, kiujn pretigis la Fabriko *Schlick* estis provizitaj krom plaĉa eksteraĵo per apliko de modernaj teknikaj solvoj. La elektrajn instalaĵojn liveris la Firmao *Siemens*. La interna spaco de la vagonoj konsistis el la meza pasaĝerkupeo kaj la du kondukistejoj partigitaj de ĝi. Meze de la

vagonkesto troviĝis la unuklapaj ŝovopordoj. La interna kovraĵo, pretigita el duspecaj lignoj, la sidiloj, lokitaj en U formo, kaj la belaj lampoj elvokis dekoraciriĉan impreson. En la tempo de la inaŭguro – la 2-a de majo 1896 – la kesto de la metalkovritaj vagonoj estis flava, la ĉeftrabo estis pizoverda kaj kelkajn el ili oni dekoraciis ankaŭ per secesiaj volvotigoj.

La tuta nombro de la malnovaj vagonoj estis 20, el ili 10 estis metalkovritaj, la aliaj havis pinlignajn kovraĵojn. Nun por ni restis el ili ne pli ol 3 sendifektaj vagonoj kaj unu ruino.



La registraj numeroj de la 3 vagonoj estas: 1, 11, 19. El la restitaj tri vagonoj du troviĝas en la Muzeo de subtera fervojo en placo *Deák*, ili estas la 1. kaj 19 numeraj. La 11. numera vagono ekde 1973 ŝimis sur iu saktrako de la finstacio *Mexikói út*, ĝis kiam en 1995 oni tute renovigis ĝin. Ĉi tiu motorvagono kun modernigita pantografo po unu – du okaze jare servas notalgian veturon, kun granda interesiĝo.

Inter la lignokovritaj vagonoj estis ankaŭ „kukola ovo”. Ĉi tiu estis la 20. numera t.n. „reĝa” vagono. La 20. numera,

Pasaĝerkupeo de la vagono numera 19. kun sidilo „U”- forma
(Fonto: https://hu.wikipedia.org/wiki/M1-es_metrovonal)

poste simple deklarita „korta” vagono per siaj instalaĵo, teknikaj solvoj, eĉ ekstera aspekto tute diferencis de la aliaj. La boĝio kun apliko de radoj kun diametro 600 kaj 800 milimetraj pro tio estis bezonata ĉar ĉe ambaŭ finoj de la vagonkesto estis pordoj. La speciala vagono nome estis produktita por la moŝtaj gastoj de la fervojo. Francisko Jozefo la unua, imperiestro kaj hungara reĝo ankaŭ plurfoje veturis en ĝi, kompreneble ankaŭ multaj membroj de la familo *Habsburg* kiel ekzemple Francisko Ferdinando, Karlo *Habsburg* – malfrua reĝo Karlo la kvara – kune kun sia filo Otono *Habsburg*. Memkompreneble la tiama gazetaro rekonis nur la personon de la reĝo, lian akompanantaron nur malofte.

Unufoje ankaŭ Vilhelmo la dua, germana imperiestro kun kompanio de Francisko Jozefo – en 1897 – veturis en la 20. numera vagono. Ekde 1905 finiĝis la speciala tasko de la speciala vagono. Iam-tiam oni enservigis ĝin. Komence de la 1930-aj jaroj ankaŭ *Horthy Miklós* eminenta regento uzis ĝin por la aŭgustaj ceremonioj en la placo *Hősök* [herooj]. En 1937 oni „emeritigis” ĝin, sed ne definitive. Ekde 1945 denove oni uzis ĝin transformite ĝis la 1955 jara finfina eltrafikigo. La malnovaj vagonoj ekiris sian lastan vojon la 30-an de decembro 1973. La numeroj 1. kaj 19. superplenimis la normon je kvin tagoj, ĉar ili enveturis sian hodiaŭan lokon, apud la 40 m-ojn longan kajon de la iama haltejo de placo *Deák*, kiun oni transformis muzeo, kiu estis inaŭgurita por la vasta publiko en 1975.

Dum ilia vivo la vagonojn oni ankaŭ plurfoje rekonstruis plej grave en 1930, tiam oni larĝigis la pordojn duklapaj. En 1960 okazis la ŝanĝo de la tutaj turntraboj kaj radaksoj



La nostalgia veturilo de la subtera fervojo
(Fonto: https://hu.wikipedia.org/wiki/M1-es_metrovonal)

respektive oni kunligis al la vagonoj pasaĝervagonojn kun kondukistejo. El la ankaŭ nun trafikantaj novaj vagonoj la unua (prototipo) vagono numero 21. trafikis ankaŭ sur la subĉiela etapo. Ankaŭ la stacioj ŝanĝiĝis. Origine la ŝtuparojn kovris ŝirmo-dometoj, kiujn en la 20-aj jaroj oni malkonstruis konforme al la modelo de la haltejo *Opera*, sole kie origine ne konstruiĝis ŝirmodometoj. La subĉielan etapon oni tute likvidis en la jaro 1974.

Kaj fine kelkaj personaj romantikaj kaj malpli romantikaj historioj: ankaŭ mia pura ekzisto ligiĝeblas al la subtera fervojo. Miaj karegaj

gepatroj decidis pri sia eĉ ankaŭ nun daŭranta geedzeco en malnova vagono. Okazis ke ili veturis en amaso de la *Opera*, vid- al vide sur sidiloj, lokitaj en U formo, kiam ĉe strato *Bajza* ĉiuj elvagoniĝis kaj sole ili restis. Ĉe la haltejo placo *Hősök* ili jam elvagoniĝis kune kiel gefianĉoj. Poste daŭris kvin jaroj, /kaj naskiĝis plej granda miraklo de la mondo Mi/. Do, tiel okazis.

Ironio de la sorto estas, ke antaŭ ne longe, okaze fino de kontraŭmilita manifestacio hejmenirante la sekretaj kaj sensekretaj policistoj ĝuste el la haltejo placo *Hősök* de la subtera fervojo forportis min pro slogantabulo, kritikanta „iun” Petron. Ĉi tiu ne estis romantika historio. Ho, kio ĉio okazis super la milenia subtera fervojo! Pri tio temas apartaj romanoj...

El hungara lingvo tradukis:
Dr. Halász József

Kelkaj konstataĵoj!

Vortoj: La vortoj facile povas doni entuziasmon. Multfoje ni ne ekzamenas la veran racion aŭ verecon de la vortoj, sed ni facilmove lasas direktigi nin pere de la bonsoneca kaj plaĉa deklaro. Tiuj vortoj ne povas inspiri verajn kaj daŭrajn ĝojojn, kaj tio malkaŝigas, se venas pli malfacilaj tempoj aŭ nesolveblaj problemoj. La entuziasmo rapide velkas, kaj ne donas veran ĝojon.

Vivo: La vivo tiam estas bona, se ni estas kontentaj pri la nuntempo, se ni havas gravan esperon pri la estonto, kaj ni repaciĝas pri la pasinteco. Aŭ alimaniere: vivu al la hodiaŭ, sed pensu ankaŭ al la morgaŭ, kaj forgesu la hieraŭon.

Do tiu vivosperto montras la pozitivan vivokoncepton.

Tri aferoj: En la vivo ekzistas tri aferoj, kiuj neniam revenas: la vorto, la tempo, kaj la preterlasita okazo. En la vivo ekzistas tri aferoj, kiuj estas grandegaj valoroj: la familio, la amo kaj la amikeco. En la vivo ekzistas tri aferoj, kiujn neniam permesas perdi: la pacienco, espero kaj la honesteco.. En la vivo ekzistas tri aferoj, kiuj detruas: la maldiligento, la fiero kaj la ĵaluzo.

István Gulyás

NOVA INTERMODALA FERVOJA TERMINALO

EN URBO SZEGED

Oni malfermis la pordojn de la nova intermodala terminalo en urbo Szeged sur la tereno de la iama transkarga fervojstacio de Kiskundorozsma. En la nova terminalo oni povas transkargi po 60 mil duonremorkojn jare, pro tio grave malpliigas la norda-suda (M.5), okcidenta-suda (M.1) hungarlanda transita kamiontrafiko kaj per tio la medioŝarĝo.

La terminalo konstruiĝis el ducentmilionojn da hungaraj forintoj. Tiu terminalo kun-ligas



Nova intermodala fervoja terminalo konstruiĝis en urbo Szeged

tra urbo Szeged la okcidentajn kaj mezeŭropajn fervojajn transkargojn kun la ŝoseaj vartrafikoj de Serbio, Rumanio, Bulgario, Grekio kaj Turkio. La disvastiĝo de la medioindulga transporto estas slosila demando al la atingo de la klimatceloj, ja nuntempe la ŝosea vartransporto prirespondas pro la 20%-oj de la malutilaj substancoj. Sen la rapida disvastiĝo de la intermodala transportado oni ne povas efektiviigi la difinitajn celojn en la eŭropa verda

interkonsento (Eŭropean Green Deal), laŭ tio la eŭropaj landoj devas malpliigi la medioŝarĝadon ĝis la jaro 2030 kun 55%-j, kaj ĝis la jaro 2050 kun 90%-j.

La hungaran intermodalan trafikon ĝis nun realigis pli ol 90%-jn tri budapeŝtaj terminaloj, kiuj estas plenplenaj. Pro tio estis bezono tiu nova terminalo, per kiu la alvenintaj varoj el Serbio envagonige povas atingi Nordan, Mezan kaj Okcidentan Eŭropon. Sur la M.5-a ŝoseo en ĉiu jaro trafikas en la regiono Szeged pli ol unu miliono de turkaj, bulgaraj, rumanaj kaj serbaj kamionoj. La nova terminalo situas proksime al la rumana, serba kaj hungara trilandlimoj, tiel proksime al la M.5-a kaj M.43-a aŭtoŝoseoj, do tiu terminalo estas ideala loko por transkargi partojn de varoj al la vagonoj.

La nova terminalo konstruiĝis sur 4,8 hektaraj evoluigaj areoj, kaj ĝi povas liveri samtempe po 120 duonremorkojn kaj samnombrajn 20-futajn kontenerojn tage. Ĝi povas priservi komence unu – du trajnparojn, kaj post duonjaro jam oni kalkulas kun tri-kvar 650 m-jn longajn trajnparojn. La terminalo disponeblas la bezonatajn gruojn. Per tiuj kapacitoj la terminalo ĉiujare reduktas kun 60 mil kamionoj la trafikon de la M.5 kaj M.1 aŭtoŝoseoj.

La funkcion de la establaĵo helpas memevoluiĝa terminara operaciomo. La kargadtrakon oni priservas per elektra lokomotivo sen ellaso de karbondioksido, konforme al la gvidprincipo de la Eŭropa Unio.

István Gulyás

100-jara datreveno de ÖBB

En la pasinta monato mi estis en Aŭstrio, kaj mi renkontiĝis kun kelkaj aŭstraj fervojistoj, kiuj parolis pri la 100-a datreveno de „Österreichischer Bundesbahn (ÖBB). En jaro 1923 estiĝis la Aŭstraj Federaciaj Fervojoj tiam la mallongigo de la fervojo estis BBÖ, pro tio ĉar iu svisa privata fervojo uzis tiun mallongigan nomadon. Ekde 1947 la ÖBB jam rajtis uzi tiun mallongigon. Mi konstatis, ke la aŭstraj fervojistoj estas fieraj pri ÖBB, kaj mi decidis verki artikolon pri la historio de la aŭstra fervojo. Jen:

La 1-an de oktobro 2023 la Aŭstraj Federaciaj Fervojoj festis sian 100-an datrevenon.



ÖBB- trajno sur la viadukto

Malgraŭ ilia konsiderinda aĝo, la fervojo estas pli moderna kaj postulata ol iam ajn. La fino de la unua mondmilito kaŭzis gravajn ŝanĝojn en novembro 1918, ĉar estis proklamita „Respubliko de Germana Aŭstrio“. La fervojreto de la antaŭa Danuba Monarkio ŝrumpis de 46.000 kilometroj ĝis 7.000 kilometroj ene de la nova landlimo. Tio signifis, ke oni devis reipensi ĉion, ĉar ne

nur ŝanĝiĝis la ĉefaj itineroj de nordo-sudo al oriento-

okcidento, sed ankaŭ la karbo por funkciigi la vaporlokomotivojn tiam devis esti ankaŭ aĉetita kaj importita je alta prezo.

Sendependa firmao 1921-1923: Tiuj novaj „Germanaj-Aŭstraj Ŝtataj Fervojoj“ ricevis la nunan nomon: „Aŭstraj Federaciaj Fervojoj“ en jaro 1921. Du jarojn poste igis ĝin nova leĝo „Aparta Ekonomia Unuo“, do de tiam devas kalkuli la datrevenon de ÖBB.

Fondiĝo kaj fruaj jaroj 1923-1938: Ĝi estis malfacila komenco por ÖBB pro la tro grandaj perdoj de la materiaj rimedoj, tro malmulte da kapitalo, malmoderna trakveturilstoko, malagrabra socia kaj politika medio. Post kiam ÖBB estis refondita, la firmao estis sub alta ekonomia premo pro nesufiĉaj financaj resursoj. Ĝuste de la komenco la registaro ordonis reduktion de dungitaro de 25%-j dum kvin jaroj. Fine de ĉi tiu malpliigo oni devis atingi aktivan laborforton pere pr. 90.000 dungitoj. La celo estis ebligi pli



Elektraj lokomotivoj de ÖBB

ekonomian funkcia administradon, kaj efektiviĝi la unuan elektrolizadan programon, sed la lobiado de diversaj komercaj kaj politikaj grupoj ne proklamis la ambician

programon. Post la kompletigo de la programo en 1927, ne plu okazis vastiĝo de la elektraj sekcioj dum kelkaj jaroj. La ĝenerala ekonomia situacio kaj la borsokraŝo en 1929 influis al la ÖBB, kaj malbonigis la ekonomian situacion de la juna firmao.

La nazia periodo 1938-1945: La ÖBB estis integrita en la Deutsche Reichsbahn, kaj ĝi estis parto de la milita aparato, eĉ ĝi partoprenis en la deportad-transportoj. Fine multaj negativaj aferoj estis ĉesigitaj post la dua mondmilito.

La restarigaj laboroj 1945-1955:

Alvenis la periodo por komenci la reconstruon de la entrepreno, kaj restarigi centran administradon. Post la kapitulacio de la germana ŝtato en majo 1945, Aŭstrio estis reestigita lando fare de la plej gravaj aliancaj potencoj ene de la 1937-a landlimoj kaj estis dividita al kvar okupzonoj. La perspektivo de la fervojo komence estis rapida kreado de la nova organizaformo sub la nomo „Aŭstraj Ŝtataj Fervojoj”. Devis tuj komenci financan, komercan kaj teknikan operaciojn. Oni klopodis restarigi –



ÖBB vartrajno sur la relo

– ofte provizore – difektitajn sekciojn de la fervojlinioj, kaj ripari la difektajn lokomotivojn kaj vagonojn. En la fino de la 1940-aj jaroj okazis novaj konstruaj agadoj, kiuj estis la reconstruoj de la konstruaĵoj, restarigoj de la fervojlinioj kaj aliaj konstruaj aktivecoj. Grandpovumaj lokomotivoj, modernaj vagonoj estis evoluigitaj kaj liveritaj fare de industrio rilate al la elektrolizada programo

La ekonomia miraklo 1955-1970: La prospero pliiĝis, sed la aŭtomobiloj iĝis konkurencoj al la trajno, sed la homoj povis kontraŭstari tion. Kun la akcepto de la ŝtata traktato Aŭstrio reakiris sian sendependecon. Tamen Aŭstrio devis pagi militkompenson por pliaj 10 jaroj precipe al Sovetunio. La ĉefa parto de tio estis naftoliveraĵoj, kiuj estis transportitaj en cisternaj vagonoj. En la fino de la 1950-aj jaroj komenciĝis la dizeltrakcio anstataŭ la vaportrakcio sur tiuj linioj kie ne estis elektra trakcio. Kun la ĝenerala ekonomia prospero de la lando pliiĝis konkurenco de la rapide kreskanta ŝosea transporto. La vartrafiko kaj la feriaj vojaĝoj evoluis sur la publikaj vojoj. Ekde 1958 ÖBB havis novan trajnon „Transalpin”, per kiu en la 1960-aj jaroj signife kreskis la komforto de la trajnoj kaj malpliiĝis la vojaĝdaŭro por la vojaĝantoj. Ekzistis ankaŭ plibonigoj en la longdistanca trafiko, ĉar en 1963 la suda fervojlinio povis finfine funkcii per elektra trakcio ĝis la itala landlimo. Tio signifis pli da komforto kaj mallonga vojaĝdaŭro. Aliflanke la vojoj al la landoj kiuj estis malantaŭ la „Fera Kurteno” (la iama Ĉeĥoslovakio kaj Hungario) parte devis esti malmuntitaj pro ekonomiaj kialoj.

Kresko kaj modernigo 1970-1995: La vojaĝo per trajno fariĝis pli rapida kaj ĉefe pli komforta. La unua regula horaro estis lanĉita, kaj la vartransporto estis modernigita. La fervojo spertis gravan kreskadon en modernigo de la 1970-aj jaroj. La rapideco pliiĝis kaj la vojanĝantojn atendis pli da komforto. Por plenumi novajn postulojn, ÖBB komencis efektivigi gravan renovigan programon por la vagonoj. Ekde 1974 ÖBB

senĉese aĉetis lokomotivojn de la aŭstraj veturilindustrioj, kiuj lokomotivoj havas 5400 kilovatojn, kaj la maksimuma rapideco estis 160 km/h. Tio estis sufiĉe impona ritmo. Komforme al tio ÖBB aĉetis de la aŭstra fervoja industrio modernajn kaj klimatizitajn pasaĝervagonojn, kiuj estis miksitajn 1-a kaj 2-a klasaj vagonoj, pakaĵvagonoj kaj restoracivagonoj. Tio signifas, ke la ÖBB-trakveturilparko atingis la internaciajn normojn de la okcidenteŭropaj fervojoj. La forte kreskanta internacia kontenertrafiko ankaŭ postulis la konstruadon de la potencaj terminaloj kun gruoj. La enkonduko de la pasaĝertrafiko nova programo „NAT 91” donis revolucionan ŝanĝon en tiu tempo.

La nova organizo: 1995-2010: Aŭstrio aliĝis al la Eŭropa Unio en 1995. Tiu aliĝo necesigis disigi la firmaon ÖBB. En la sama tempo la S-Bahn-reto estis vastigita en la kadro de laŭleĝo. Laŭ tio la fervojo bezonis apartigi infrastrukturon kaj vendi areojn kun propra firmaostrukturo kaj konto. La kostefikeco de la pasaĝertrafiko estis optimumigita,



ÖBB-trajno en la stacio

ĉar la konvertiĝo de la lokaj trajnoj ĝis la tielnomataj puŝkaj tiraj trajnoj ŝparis la tempopostulan kaj laborintensan translokadon de la lokomotivoj en la finstacioj. Ekde 2003 oni uzis duetaĝajn trajnojn sur la ĉeflinioj. De 2004 estis uzitaj novaj elektraj relvojeveturiloj. En jaro 2008 komenciĝis nova epoko en la longdistanca transporto per la Railjet-trajno.

Moderna movebleco kaj loĝistikaj servoprovizantoj 2010-2023: La ofertoj de ÖBB estis konstante vastigita. La vojaĝantoj per trajno faras klimatan protekton. La konstruo de la nova trako Vieno-St Pölten, kaj la konstruo de Viena Centra Stacio kiel traireja stacio estis kvantumaj saltoj por ÖBB-trafiko. Tio ebligis novajn ligojn inter celstacioj, rektajn translokigojn kaj tiel oni mallongigis la totalajn vojaĝdaŭrojn. La nova rapideco kondukas de Vieno al Salzburgo en 2 horoj 22 minutoj. Ankaŭ la loka transporto estis vastigita en la lastaj jaroj. La S-Bahn-reton oni konstruis en plej multaj gravaj urboj. La ŝtato de Aŭstrio kiel posedanto ebligis unikan infrastrukturan programon, kiel altefikecan fervojreton por homoj kaj la ekonomio. La fervojo investis pli ol du miliardojn da Eŭroj por krei pli da kapacito, pli da komforto, kaj pli rapidaj kunligoj precipe sur la suda itinero. La vojaĝo per trajno devus esti pli komforta ĝis la jaro 2027, pro tio ÖBB investas pli ol 4,7 miliardojn da Eŭroj pro modernaj trajnoj, kiel la nova duetaĝa Railjet, kiu trafikos unufoje sur la okcidenta itinero en jaro 2026. Ankaŭ la divido de la vartransporto de ÖBB donas gravan kontribuon al la sukceso de la fervojo. Danke al la novigoj kaj unika transportpropono, la parto de fervojo en vartransporto en Aŭstrio estas super mezumo kompare kun aliaj eŭropaj landoj. Ĉe la ÖBB la signoj daŭre montras la modernigon kaj kreskon de var- kaj pasaĝera transporto.

Jitka Skalicka

81-a Hispana Kongreso de Esperanto en Sevilo 12-15.10. 2023

Okazis en la tre bela andaluzia urbo Sevilo, nomata perlo de Andaluzio. Post Madrido, Barcelono kaj Valencio ĝi estas la kvara plej granda urbo en la lando. Trafluas ĝin la rivero Guadalquivir. Sevilo famas pro flamenko-danco, taŭro-bataloj kaj aliaj tradiciaj festoj. La katedralo de Sevilo estas la tria plej granda en Eŭropo. Imponas ankaŭ la reĝpalaco *Alcázar*, unu el la plej antikvaj en Eŭropo kaj la plej bela en Hispanio. La majesta katedralo



La ĉefplaco, Plaza de Espana

Sankta María 130 metrojn longa kaj 76 metrojn larĝa estas la kvara plej granda en la mondo. La ĉefplaco *Plaza de España* estas belega duoncirkla historia monu-mento. Alia simbola monu-mento estas la *Torre del Oro* (Ora Turo), en kiu troviĝas la muzeo pri

marajoj. En Sevilo oni trovas monumentojn de romiaj, arabaj kaj eŭropaj stiloj, multajn parkojn, muzeojn kaj aliajn belaĵojn. En la urbo moviĝas 99 ĉeval-ĉaroj por promeni turistojn. Dum la kongreso ne estis multaj eblecoj vidi ĉion vidindan. La sabatan matenon esperantistoj povis viziti la Belartan muzeon. Ĉe la metroo-stacio *Puerta Jeréz* ekstere en la apuda pasejo estis instalita ekspozicio de pentraĵoj de famaj pentristoj el la muzeo de Prado. La kongresa temo estis: **"Kompremo inter popoloj"**. Pri ĝi amplekse prelegis ĉe

la fino de la kongreso la prezidanto de UEA Duncan Charters. Al la kongreso aliĝis pli ol cent kvindek geesperantistoj el pli ol dudek landoj. La kongreson parto-prenis krom la prezidanto de UEA kun sia edzino ankaŭ la ĝenerala direktoro Martin Shafer kun sia familio. La kongreso okazis en la andaluzia sidejo de UGT (Ĝenerala Unio de Laboristoj).



Partoprenantoj de la kongreso

Ĵaŭde, ekde la 10-a horo okazis akcepto de kongresanoj. Ni ricevis sakojn kun la kongresa materialo kaj intertempe oni povis trarigardi la libroservon instalitan en la enirejo. Poste okazis prezentado de la kongreso. Post la tagmanĝa paŭzo sekvis kunvenoj de la hispanaj E-asocioj kaj prezentado de la libro "125 años de Esperanto en Sevilla", (125 jaroj de Esperanto en Sevilo), kiun oni povis aĉeti surloke. En la vespero okazis festeno kun multaj manĝaĵetoj, dolĉaĵoj kaj trinkaĵoj omaĝe al la 112-a datreveno de la fondiĝo de la esperantista grupo de Sevilo. La inaŭguro okazis vendrede je la 10-a horo en la salono Zamenhof. La ĉeestantaron alparolis salutante Antonio Rodríguez Gasch, José Roldán León (prezidanto de LKK), Ángel Arquillos (prezidanto de HEF), Duncan Charters (prezidanto de UEA), Laŭra Brazabenni (ILEI) kaj Rodica Todor (IFEF prezidantino). Sekvis salutoj de aliaj asocioj kaj muzika paŭzo. Poste ni povis spekti filmojn pri Esperanto en Tubaro. Unue Pablo Busto klarigis kiel akiri ilin. Gabriela Manzano kun sia patro Viko prezentis kelkajn amuzaĵojn el "PIKA PIKA ESPERANTO". Aliloke okazis kurso por komencantoj. Sekvis prelego: "Libera kulturo kaj liberaj programoj, ankaŭ en Esperanto",

"Instruado de Esperanto en la andaluza publika eduksistemo" al kiu alvenis kelkaj studentoj de la mezlernejo. Poste ni ĝuis teatraĵon "La akuzantivo aŭ la kazo pri malklera tatuisto" prezentita de la "Talenta Teatra Trupo". Sekvis prelego "Deveno de la lingvoj kaj de la lingva diverseco". Akompane de citero ni povis aŭskulti poeziaĵojn prezentitajn de Ana Manera kaj Ángel Arquillos. Pri la spaca programo Artemis kaj reveno al la Luno interese



La geedza paro Gabalda en Seviljo

parolis Carlos Spinola. La lasta prelego mallongigita pro manko de tempo temis pri ĉinaj ideogramoj.

Sabate posttagmeze estis prezentita la teatraĵo "La gazetara konferenco" fare de

la "Talenta Teatra Trupo". Aliloke okazis ateliero pri Esperanto. Sekvis prelegoj: "Minimum-ismo bonas" kaj "La bibliotekoj tra la historio". Vespere ni spektis pupteatron kaj grupo de bele vestitaj kastanjet-ludistinoj prezentis belan spektaklon en la ritmo de fona muziko.

Dimanĉe matene ni spektis la teatraĵon "La pomo de Adamo". Poste okazis aŭkcio

gvidata de Tonyo del Barrio. Sekvis prelego de Duncan Charters kaj la oficiala fermo de la kongreso. Dum tiuj tagoj regis varma (eĉ varmega) suna vetero, do multaj plene interesiĝis pri la kongresa programo. Oni povas konstati, ke la kongreso estis sukcesa kaj bonetosa. Koran dankon al la organizantoj pro tiu agrabla evento.

Liba Gabalda



Prelegantoj en la Seminario

81-a HISPANA ANTAŬKONGRESO de ESPERANTO 10-11. 10. 2023

En sevila universitato (fakulto pri filologio) okazis **Internacia Seminario pri Sociaj Retoj kaj Homa Konduto** konsiderataj kiel la hispana **antaŭkongreso**. La seminario estis organizita de "Civiencia" sub la gvido de la universitata profesoro pri psikologio Vicente Manzano Arrondo (kromnomo Viko), kiu sukcesis arigi plurajn universitatajn profesorojn de la mondo kaj aliajn gravajn personojn por prezentado de interesaj prelegoj. Ni povis aŭdi prelegantojn el Hispanio, Francio, Germanio, Italio, Irano, Japanio, Kostariko, Rusio, Serbio kaj Usono. Viko malfermis la

seminaron kaj bonvenigis la ĉeestantojn. Poste alparolis nin la UEA-prezidanto Duncan Charters. La seminario estis tre intensa, foje la tekniko misfunkciis, sed tamen ĉiuj prelegoj povis okazi ĉeeste aŭ virtuale. Dum la prelegoj okazis samtempa interpretado inter Esperanto kaj la hispana lingvo. Al la seminario venis ankaŭ kelkaj studentoj kiuj antaŭnelonge komencis lerni Esperanton. Dum la seminario estis pritraktataj diversaj interesaj temoj, sekvis debatoj, planado de projekto Erasmus Mundus kaj la jenaj konkludoj: Aperis ideoj por realigo de projektoj – informteknologia evoluo helpas al esperantistoj por plibonigi la movadon - neceso revivigi la sciencan revuon – teknoevoluo helpas, sed la homo gravas – lerni kiel instrui la lingvon kaj sociajn retojn – utiligi sociajn retojn kaj AI-n (Artefarita Intelkto) por edukado kaj komunikado – profiti de la universitatoj – videbligi kaj realigi originalajn projektojn per Esperanto – ĉio, kio aperas en Esperanto estu fidinda.

Liba Gabalda

ĜENERALA ASEMBLEO DE FISAIC



La Ĝenerala Asembleo de FISAIC (Internacia Federacio de la Artaj kaj Intelektaj Fervojistaj Asocioj) okazis en la dua plej granda dana urbo Aarhus de la 28-a de septembro ĝis la 1-a de oktobro 2023.

FISAIC estas la Internacia Federacio por Fervoja Kulturo kaj Libertempo. Ĝi celas antaŭenigi kaj subteni kulturajn agadojn por fervojista personaro de ĉiuj nacioj en ilia libertempo, establi rilatojn inter la krea fervojista personaro de landaj asocioj kaj sindikatoj por organizi kulturajn aranĝojn, kaj kontribui al la disvolviĝo de kultura kompreno kaj agadoj. FISAIC estis fondita en Strasburgo en 1952.

Danio estas konstitucia monarkio, unu el la plej malnovaj monarkioj de la mondo, kaj estas parto de la Eŭropa Unio. Gronlando kaj la Ferooj estas la kronaj teritorioj de Danio, unu la alia kun federacia reĝo. La ŝtato estas organizita kiel parlamenta demokratio. La registaro kaj nacia parlamento kunsidas en Kopenhago, la ĉefurbo de la nacio, plej granda urbo kaj ĉefa komerca centro. Danio ekzercas hegemonian influon en la Dana Sfero, transdonante potencojn por pritrakti internajn aferojn. Danio iĝis membro de la Eŭropa Ekonomia Komunumo (nuna Eŭropa Unio) en 1973, konservante kelkajn



Partoprenantoj de la asembleo

elir-eblecojn. Ĝi retenas sian propran valuton, la kronon. Ĝi estas inter la fondintaj membroj de NATO, la Nordlanda Konsilistaro, la OECD, OSKE, kaj la Unuiĝintaj Nacioj. Ĝi ankaŭ estas parto de la Schengen-spaco.

Danoj ĝuas altan vivnivelon kaj la lando troviĝas inter la unuaj pozicioj tutmonde rilate al la eduko, sanservo, protekto de civilaj liberecoj, demokratia administrado, prospero kaj homa evoluo. La lando enviciĝas kiel tiu kun la plej alta socia moviĝeblo de la mondo, altnivela enspezegaleco, ĝi estas la malplej korupta lando en la mondo, havas unu el la plej altaj popersonaj enspezoj de la mondo, kaj unu el la landoj kun la plej altaj impostoj por personoj.

La urbo de la asembleo, Aarhus, estas la dua plej granda dana urbo, proksimume en la mezo de Danio, sur la relative maldense loĝata Jylland duoninsulo. Ĝi estis plejparte konstruita ĉirkaŭ la haveno sur la Kategato. La marbordo estas tipe sabla, foje ŝtona. Arbaroj limas la setlejon de la sudo. La historio de la grandurbo devenas de la vikinga epoko: ĝia episkopejo jam ekzistis en 951, sed la setlejo verŝajne estis establita antaŭ 770. Pro ĝia favora loko, komerco estis decida. Dum la 19-a jarcento, ĝia populacio signife kreskis, igante ĝin la plej popolriĉa setlejo en Jutlando kaj la dua plej popolriĉa en Danio, kun 285,000 loĝantoj en 2022.

La haveno de Aarhus estas unu el la plej grandaj en Norda Eŭropo. Ĝi havas modernajn instalaĵojn. Ĉiujare, 8,000 ŝipoj alboridiĝas ĉi tie kaj ili pritraktas ĉirkaŭ 11 milionajn tunojn da varoj. La ĉefaj eksportaĵoj estas agrikulturaj produktoj, kaj la plej gravaj importaĵoj estas karbo kaj fero. La areo estas agrikultura. Peza industrio kaj la IT-industrio koncentriĝas en urbaj areoj, dum multaj malgrandaj kaj mezgrandaj IT kaj servaj kompanioj funkcias en la urbocentro.



La nova urboparto de Aarhus

La urbo Aarhus estas grava urbo por la fervojistaj esperantistoj, ĉar la unua, deka kaj dudekkvina jubileaj IFEF-kongresoj okazis en ĉi tiu urbo. Eĉ la kvindeka IFEF-kongreso ankaŭ okazis en Danio, sed pro la altaj hotelprezoj en Aarhus ĝi okazis en urbo Aalborg.

En la Ĝenerala Asembleo ĉeestis - krom la gastigantaj danoj - 14 reprezentantoj de landaj asocioj, kaj estis reprezentita FIRAC (Péter Kókai, Prezidanto de la Radioamatora-Asocio). La Prezidantino de IFEF, Rodica Todor, ne povis ĉeesti, sed ŝi sendis

skriban informon pri la agado de la Fervojista Esperanto-Asocio. La renkontiĝon malfermis Kurt Neuwirth, Prezidanto de FISAIC, kaj Bjarne Jensen, Prezidanto de la Dana Fervojo (Jernbanefritid), faris salutparolon. Poste, Roman Sterba, internacia kunordiganto, donis informojn pri la ekspozicioj kaj aranĝoj okazigitaj en la unuopaj sekcioj en la pasinta jaro, kaj E. Analyti, ĝenerala sekretario, kaj S. Sciesinski, pri interretaj evoluoj (retejo, fejsbuko).

La Ĝenerala Asembleo akceptis la financon raporton kaj bilancon por 2022, la raporton de la revizoro, kaj la buĝetproponon por 2024.

Post tio, la reprezentantoj de la membro-sekcioj donis informojn pri la agadoj kaj aranĝoj okazantaj en siaj landoj. Raportoj de individuaj landaj sekcioj montris, ke multaj novigaj kaj inspiraj agadoj estis disponigitaj al la fervojista komunumo.

Nome de la hungara sekcio, mi prezentis la duflankajn kaj plurflankajn programojn kaj enlandajn aranĝojn, kiujn ni organizis kaj partoprenis en 2022-23. Malgraŭ la plimalboniĝo de la ekonomiaj kondiĉoj, ni ankoraŭ povas fidi je la subteno de MÁV (Hungaraj Ŝtatafervojoj), tamen, pro la kresko de kostoj, ni estis devigitaj plifortigi niajn aldonajn ekonomiajn agadojn.

La Ĝenerala Asembleo tiam decidis pri la okazaĵoj kiuj okazos en 2024. La venonta Asembleo okazos en Sofio (29.08.2024-01.09.), krome okazos pentraĵekspozicio (Otocan, Kroatio), Esperanto-kongreso (Strasburgo, Francio), radioamatora kongreso (Beroun, Ĉeĥio) kaj modelfervoja ekspozicio (Festenburg, Germanio). La planitaj programoj por 2025 kaj 2026 ankoraŭ ne estas kompletaj, por 2026 ni entreprenis organizi la radioamatoran kongreson en Hungario sen loko nuntempe.

La Ĝenerala Asembleo ankaŭ decidis pri la aljuĝo de premioj. Ĉi-jare, ĝi estis aljuĝita al Jan Niemann kaj Lene Niemann en rekono de iliaj jardekoj da aktiva laboro.

Nome de la estraro, s-ro Neuwirth donis ĉi tiun deklaron:

"Mi ŝatus danki vin pro via aktiva kontribuo kaj pro la aplikoj por gastigi venontajn eventojn. Denove pruvigis, ke kun engaĝiĝo kaj sindediĉo, ni ĉiam sukcesos organizi bonegajn eventojn, kaj tiel daŭre oferti al niaj fervojistoj la ŝancon montri sian kremon en diversaj sektoroj. Sen ĉiuj tiuj homoj, kiaj pentristoj, fotistoj, kantistoj, muzikistoj, folkloristoj, harmoniistoj, video- kaj radio-hobiistoj, filatelistoj, esperantistoj, fervojmodelistoj kaj pontistoj, kun ni agante kiel ligilo al ili, tiuj aranĝoj ne estus eblaj. Ĉar arto kaj kulturo bezonas komunumon, gravas ne nur konservi kaj konservi tion, kio estis kreita, sed ankaŭ disvolvi plu kaj malkovri novajn aferojn. Kaj kiel ĉiam, ni devas memori la devizon de FISAIC: "Unu por ĉiuj, ĉiuj por unu".

András Barcsa

INTERESAĴOJ PRI LA FERVOJOJ

SLOVENIO



Dutraka linio en Slovenio

La Eŭropa Investa Banko konsentis 200 milionojn da Eŭroj prunton al la konstruo de la dua fervojlinio inter Divača – Koper. Tiu sumo estas 21%-oj de la totala sumo, kio estas 1,1 miliardoj de la projekto. Kun la entreprenistoj jam efektiviĝis la efektiveblaj kontraktoj, kaj la realigeblaj laboroj jam komenciĝis. El la entutaj 37 km-j longaj tuneloj jam 24 km-j da tuneloj estas elterigitaj. Oni boras po 350 metrojn da tuneloj semajne, kaj laŭ la kontraktoj la laboroj finiĝos ĝis la fino de jaro 2025. En la kadro de la

efektiviĝo entute ok tuneloj, du viaduktoj kaj du pontoj konstruiĝos. Pere de la dua fervojlinio la transportkapacito de la nuna 14 milionojn da tunoj kreskos al 20,6 milionojn da tunoj. Entute po 212 trajno povos trafiki tage sur la linio, post la fino de la konstruo de la dua fervojlinio. Tiu investado helpas ankaŭ al la haveno de la slovena Koper, ĉar la plusa varkvanto plimultigos la profiton de la haveno.

TURKIO

La brita eksportkredita agentejo certigas eksportkrediton al la efektiviĝo de la sudturkia grandrapida fervojlinio. La kondiĉo de tiu kredito estas, ke al la konstruo oni prizorgas la necesajn elektrajn infrastrukturojn, la diversajn servojn kaj mekanikajn pecojn de la britaj firmaoj. En la kadro de la projekto oni elektrizas la fervojlinion inter la urboj Mersin kaj Gaziantep, kaj samtempe trakonstruas la linion al grandrapida fervojlinio. La longo de la linio estas 286 km-j, kaj nuntempe funkcias dizeltrakcio, kio signifas, ke helpe de la elektrizado. La fervojo ŝparas po 157 mil tunojn da emisio de karbondioksido jare. La grandrapida fervojlinio progresigas la modalan ŝanĝon de la fervojo, kaj certigas al la tri grandurboj pli grandan fervojan kunligon. Per tiu investado la vojaĝtempo malpliĝas al kvar horoj inter la urboj Mersin kaj Gaziantep. La entreprenisto estos la turka firmao Rönesans, kaj la investado certigas por la britaj aliaj firmaoj la plurmilionajn eksportkontraktojn.

ĈINIO



La ĉina CR450-a grandrapida trajno atingis 453 km/h rapidecon okaze de la oficialaj testoj. En la provinco Fuĉien troveblas la kunliga fervojlinio inter la urboj Fuĉon kaj Hsziamen, kie oni faris provan funkciigon, dum kiu la trajnoj traveturis kun 453 km/h rapideco sur la traarkita ponto de la golfo Meizhou. Poste tiuj trajnoj atingis 420 km/h rapidecon en tunelo. Nuntempe en Ĉinio la grandrapidaj trajnoj trafikis kun 350 km/h rapideco sur pluraj

fervojlinioj kiel la Pekino – Ŝanhajo, la Pekino – Tianjino, la Pekino – Zhangjiakono kaj la Ĉengdu – Ĉungking grandrapidaj fervojlinioj. Dum la provaj funkciigoj oni faris entute 7 eslorevoluigajn testojn por la kontrolo de la stabileco de la novaj CR450 EMU vagonaroj. Tiuj esploroj okazis inter diversaj cirkonstancoj, kiel en tuneloj, viaduktoj, pontoj kaj kurboj k.a.

AŬSTRIO



"Kiss" elektra motorvagonaro

La Aŭstraj Ŝtatformoj (ÖBB) mendis 35 etaĝajn „KISS” elektrajn motorvagonarojn de la firmao „Stadler” laŭ la antaŭ ligita kadra kontrakto. La sumo de tiu kadra kontrakto estas tri miliardojn da Eŭro. La totala valoro de la nun aĉetitaj elektraj motorvagonoj superas la 600 milionojn da Eŭroj, kaj ekde 2026 oni en trafikigos ilin periode. La menditaj motorvagonoj konsistas el 14 pecoj long-distancaj vagonaroj, kiuj havas aparte po ses vagonojn, kaj 21 pecojn por la regionaj trafikoj, kiuj havas aparte po kvar vagonojn. La kvarvagonaj motortrajnoj havas 380 sidlokojn, kaj la sesvagonaj trajnoj havas 480 sidlokojn, La maksimuma rapido estas 200 km/h. La trajnoj estas instalitaj kun porkliensaj servoj. ÖBB anoncis, ke la fervoja entrepreno donas avantaĝon al la longdistanca trajntrafiko, pro tio nuntempe ÖBB plilarĝigas la veturilaron kun modernaj kaj etaĝaj Railet-trajnoj.

ITALIO



Fervoja trajno de firmao Ŝkoda

La Trenitalia fervoja entrepreno mendis 370 fervojajn vagonojn de la firmao Ŝkoda. Tiu firmao kreis komunan konsorcion kun la itala Titagarh Firema entrepreno. Per ĉi tiu konsorcio estas certigebla la efika laborprodukto, kaj la bonkvalita veturilfabrikado. La plena aĉetprezo estas 732 milionojn da Eŭroj. Tiu aĉetado estas la plej grandsignifa prizorgo de la firmao Ŝkoda. En la unua etapo la Trenitalia aĉetis 70 vagonojn. Helpe de la efektivigo de la aĉetado sur la fervojlinio Milano – Palermo trafikos nur nova veturilaro. La 70 vagonoj konsistas el 44 komfortaj, 22 luksaj kaj 4 ekonomiaj litvagonoj. La luksaj litvagonoj estas ekipitaj komfortaj kaj grandmezuraj dormejoj, el inter ili troveblas ses unulitaj kaj du dulitaj. Ĉiuj dormejoj havas propran lavopelvon, duŝejon, klimatizilon kaj aŭdvidan rimedon. Ĉiuj litvagonoj havas malgrandan kuirejon kun elektraj instalaĵoj. La komfortaj litvagonoj havas sep kupejon, kaj ĉiuj kupejoj havas kvar litojn kaj propran lavopelvon. En la litvagonoj troveblas pli granda spaco por la movhandikapuloj kaj la akompanantoj. La ekonomiaj vagonoj havas vastajn pasaĝerajn kupeojn, kiuj estas apartigitaj kun spacodividilaj vandoj. La larĝa, meza koridoro certigas komfortan vojaĝon por la pasaĝeroj.

István Gulyás

VIADUKTOJ EN URBO BIATORBÁGY



La du viaduktoj

viaduktoj traarkas super la rivereto „Füzes”, kaj ili kuŝas sur la naturŝtonaj murapogiloj kaj sur unu meza piliero. La viaduktoj estas ŝtalframaj muntaĵoj.

En Hungario tiu estas la unika duopa fervoja viadukto, kiu havas du memstarajn viaduktojn. La elektrizado de la fervojlinio altiĝis la rapidecon de la trajnoj, kio necesigis la fortikigon de la viaduktoj. Tiun problemon oni solvis per la fortikigo de la feraj skeletaj kadroj. Poste la viaduktojn transprenas de MÁV la urba aŭtonomio.

La 13-an de septembro 1931 Matuŝka Szilveszter eksplodigis unu el la trakoj de la viaduktoj sub la rapidtrajno, kiu trafikis inter Budapeŝto kaj Vieno. La trajno eltrakiĝis kaj la lokomotivo kaj kelkaj vagonoj falegis al la profundeco. Mortis 22 homoj. Feliĉa okazo estis, ke difektiĝis nur la strukturo de la ponto malgrand-mezure, pro tio la restarigo de la viadukto pretendis nur dudek tagojn. La viaduktojn minacis pli nova eksplodigo, kiam fine de jaro 1944 la retiriĝanta germana armeo planis eksplodigi

ambaŭ viaduktojn, sed heroa hungara soldato malakcelis tion. Post la eksplodigo la aŭstraj policistoj malliberigis la eksplodigiton en Vieno, kaj Aŭstrio transdonis lin al la hungara justico. La juĝisto kondamnis lin ĝismorte malliberej-puno. Bedaŭrinde dum la dua mondmilito Matuŝka Szilveszter eskapis el la malliberejo de urbo Vác, kaj la policistoj ne plu trovis lin.

La reconstruo de la fervojlinio okazis inter 1976-77, kiam la linion oni transmetis pli norde de la viaduktoj, pro tio la viaduktoj iĝis superflujaj. Oni volis malkonstrui tiujn, sed sukcesis akiri monfonton por la renovigo. La viaduktojn oni renovigis en 1995, kaj ekde tiam ili restis kiel promenadoj, biciklivojoj eĉ elvidejoj. Intertempe la viadukton de la maldekstra trako oni fermis.

En 2002 la viaduktoj ricevis lokan artobjektan protektatecon, kie memortabulo memorigas pri la atenco.



Post la eksplodigo

István Gulyás



La stacidomo de Strasburgo
Tie okazos la 76-a IFEF-Kongreso en 2024
Fonto: Vikipedio



Belega urboparto de Strasburgo,
Fonto: Vikipedio

