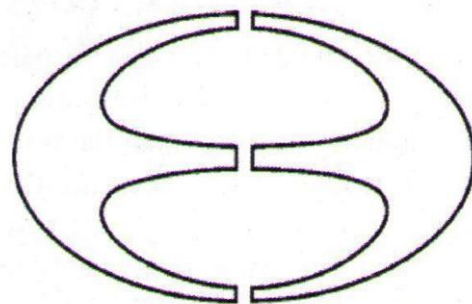


HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



Fervojstacio en la urbo Pécs.
La fervojadministrado en Pécs havas 100-jaran datrevenon

4
----- 57-a jarkolekto
2013



HUNGARA FERVOJISTA MONDO

Revuo de la Fervojista Esperanto-Movado
en Hungario
Fondita de D-ro István Bácskai en la jaro 1957.

Respondeca redaktoro:

István Gulyás

Eldonas:

Hungara Fervojista Esperanto-Asocio
Hungara Sekcio

de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio

Poŝta adreso: HU-1155 Budapeŝt
Rákos u. 98. I/9.

Aperas kvaronjare

Abonprezo: al hungara adreso: HUF 1500
al eksterlanda adreso: EUR 10

*

MAGYAR VASUTAS VILÁG

A magyar eszperantista vasutasok
központi lapja

Felelős szerkesztő: Gulyás István

Kiadásért felelős:

A Magyar Vasutas Eszperantó Egyesület

Misztótfalusi Nyomdaipari Kft.

Felelős vezető: Soósné Pálfalvai Adrienn

ISSN 0230-323x

ENHAVTABELO:

- 2-a kovrilpaĝo: **I. Gulyás:** Ĉu ĉi tiu numero...
49. **I. Gulyás:** Aŭtuna estrarkunsido de IFEF
52. **I. Domokos:** Estas malfacile konsoliĝi
Mia lingva trezoro
53. **I. Ferenczy, J. Horváth:** 50 jaroj de la fervojista fakgrupo en Győr
55. **I. Gulyás:** Denove pri IFEF
57. **J. Patay:** Solena kunveno
58. **M. Kovács:** Konferenco de la kristana IFM
59. **K. Orosz:** Viktimoj de la liberecbatalo
60. **J. Patay:** Konciza historio de aŭtomobiloj
61. **J. Patay:** Fakaj informoj
62. **J. Tomisek:** El fervoja mondo
64. **G. Temesvári:** Spirita deserto

57-a jaro N-ro OKTOBRO-DECEMBRO

Ĉu ĉi tiu numero de HFM estas la lasta?

La estraro de la Hungara Fervojista Esperanto Asocio (HFEA) la 26-an de oktobro kunsidis. Partoprenis ĉiuj estraranoj kaj unu membro de la Kontrola Komitato.

La estraro traktis ses tagordpunktojn. Unue la prezidanto raportis pri la laboro de la asocio, kaj konstatis, ke – malgraŭ la multaj malfacilaĵoj – niaj fakgrupoj kaj membroasocioj, eĉ ankaŭ la estraro agadis laŭ la laborplano, kaj efektivigis la entreprenitajn taskojn.

Poste li informis la estraranojn pri la malesperiga situacio de la asocio. Nome – malgraŭ la promeso – en la nuna jaro la asocio ricevis neniun financan apogon de la landa asocio de FISAIC. Nia asocio havis enpagon el la ege malalta membrotizo, el la 1% de la imposto kaj el la abono de la revuo HFM. El tiu sumo ni povas financi nur unu trionon de la konstatataj kostoj, kaj ni ne povas pagi la pli grandajn partojn de la konstantaj kostoj, kaj la pres- kaj sendokostojn de HFM. Pro tio la estraro proponas al la komitato de la asocio, ke ni altigu la membrotizon por HFEA kaj por IFEF, kaj la abonprezon de HFM. Se ni ne povos akiri sufiĉan monon, ni devos ĉesi la presejan pretigon de HFM, nur aperigi ĝin pere de interreto. Pro tio la estraro provizore ne akceptas abonon por HFM en la jaro 2014. Do la estraro konstatis, ke sen mono oni ne povas funkciigi organizaĵon.

La sekretario konigis la modifon kaj aktualigon de la statuto, kaj proponis la tagordpunktojn de la sekva jarkunsido de HFEA. La prezidanto proponis malaltigi la nombron de la estraro al tri personoj: prezidanto, sekretario kaj kasisto.

Okazis traktado pri la sekva IFEF-kongreso, pri la 2014-jaraj planoj kaj aliaj movadaj temoj.

Tamen mi esperas, ke nia asocio plue povos funkcii, kaj solviĝos la financajn malfacilaĵojn.

István Gulyás

AŬTUNA ESTRARKUNSIDO DE IFEF

En la nuna jaro la aŭtuna estrarkunsido de IFEF okazis inter la 21-a kaj 24-a de oktobro en Rumanio, en la fama banloko Baile Felix. En la kunsido partoprenis ĉiuj estraranoj, la ĉefkomitatano kaj lia anstataŭanto, krome Martin Stuppnig honora membro de IFEF, kaj flanke de FISAIC Anna Abelovská.

La banloko situas en la norda parto de



La urbodomo de Nagyvárád

Rumanio, 17 km-ojn de la granda urbo Nagyvárád (Oradea). Pri la banloko oni menciis jam en la IX-a kaj XII-a jarcentoj, sed la unuan banejon mem oni estigis en la komenco de la 1700-aj jaroj. Ekde tiam multaj hoteloj, pensionoj, sanatorioj estiĝis kun banejoj, amuzejoj, restoracioj kaj vendejoj. La banloko havas temperaturan akvon por akvokuracado kaj hidroterapio, eĉ oni uzas la akvon por trinkterapio. Baile Felix havas privatan fervojlinion kun stacidomo, buskunligon kun la urbo Nagyvárád. La partoprenantoj de la estrarkunsido loĝis kaj kunsidis en la stacidomo, kie la cirkonstancoj estis ege favoraj kaj agrablaj.

Nagyvárád estas gravaj publikvoja kaj fervoja nodoj, rezidejo de la departemento Bihar (Bihor) kun 200 mil enloĝantoj. La historio de la urbo estas varia kaj longa. Jam en la XI-a jarcento ĉi tie estis fortikaĵo, kies loko konstruiĝis monaĥejo fondita de Sankta Ladislao. En la jaro 1241 la tataroj detruis la urbon, buĉis grandan parton de la loĝantaro, sed

tamen dum relative mallonga tempo oni sukcesis restarigi la grandan pereigon. En la XV-a jarcento la urbo iĝis unu el la centro de la eŭropa renesanco. Dum la episkopeco de Johano Vitéz ĉi tie agadis ankaŭ Janus Pannonius. En 1474 la armeo de la turkoj prirabis la urbon, sed ili ne povis okupi la fortikaĵon. Poste la urbo kaj la fortikaĵo travivis multajn sieĝojn, kaj en 1660 la turkoj konkeris ilin. La imperiestra kavalireca generalo Heissler liberigis la urbon en la jaro 1692, poste komenciĝis la Habsburg-dinastia regnado super la urbo. En la XVIII-a jarcento reviviĝis la urbo, komenciĝis grandaj konstruadoj. En tiu periodo konstruiĝis la baroka katolika Episkopa-palaco, la nova impona Katedralo, la Kanonika-vico, multaj burĝaj palacoj, monumentoj, skulptaĵoj ktp. Dum la liberecbatalo en la jaroj 1848-49 en la urbo estis la provizora centro de la militistaro. Post la falo de la liberecbatalo oni unuigis la kvar urbopartojn de Nagyvárád. En la urbo



Skulptaĵo de la hungaraj poetoj

komenciĝis grandrapida evoluado sur la tereno de la ekonomia vivo, eĉ en la kadro de la intelekta kaj kultura terenoj. Ĉi tie vivis kaj agadis Endre Ady, Mihály Babits, Ákos Dutka kaj Gyula Juhász poetoj kaj verkistoj. En la jaro 1919 laŭ la trianona kontrakto Nagyvárád estis aneksita al Rumanio, pro tio la nombro de la hungaroj rapide malaltiĝis en la urbo. En 1940 Hungario rericevis la urbon, sed en 1944 oni

denove reaneksis ĝin al Rumanio. Post la dua mondmilito grandaj amasoj transloĝiĝis tien pro la industriigo de la urbo, kaj la nombro de la loĝantaro altiĝis je pli ol 223 mil. Nun tiu nombro estas pr. 200 mil.

La apero de la fervojo en Hungario donis ŝancon al Nagyvárad por aliĝi al la landa fervoja reto. Tiu ebleco jam rolis en la propono de István Széchenyi, kaj naskiĝis kelkaj planoj por efektiviĝi tion. En la jaro 1858 oni komencis funkciigi la fervojlinion Nagyvárad-Püspökladány. Poste en 1870 sekvis la funkciigo de la 152 km-ojn longa fervojlinio



La katedralo

inter Nagyvárad kaj Kolozsvár (Cluj). En la sekvaj jaroj pluraj ligiĝantaj fervojlinioj konstruiĝis, el kiuj kelkaj linioj perdis la gravecon pro la trianonaj limŝanĝoj. Momente la urbo havas kvar stacidomojn. La ĉefstacio estas restarigita kaj plilarĝigita, la stacidomo

kaj la kajoj estas bone ekipitaj, kaj tiu ĉefstacio estas inda al tiu belega granda urbo.

La partoprenantoj de la estrarkunsido de IFEF helpe de d-ro István Budaházy – eminenta esperantisto, kiu loĝas en Nagyvárad – faris duontagan urborigardon. Ni komencis la promenadon en la granda placo de la urbo, kie ni rigardis la preĝejon Sankta Ladislao, la statuton de la patro Pio, la urbodomon kun la interesa turo - el kiu ĉiuhore sonas trumpetmuziko - la grekortodoksajn preĝejon kaj katedralon, kelkajn belegajn malnovajn barokajn konstruaĵojn. Ni travizitis la vitrokovritajn koridorojn de la „Sas-palaco”, kie ni admiris la pentritajn nigrajn aglojn. Poste ni trairis sur la ponto de la rivero „Sebes Körös”, kaj ni rigardis la kafejon „Astoria”, kie iam la fama poeto Endre Ady pasigis multan tempon kun siaj amikoj. La renoviĝinta urba teatro, la belegaj kaj patinaj barokaj konstruaĵoj sur la longa promenada strato, la diversaj konfesiaj preĝejoj kaj preĝdomoj montris al ni la belecon de la urbo. Poste ni promenadis en la granda parko „Petőfi”, kie troveblas kelkaj statutoj pri eminentaj hungaraj poetoj (Sándor Petőfi, Attila József ktp), kaj ŝtataj potenculoj (ekz. Gábor Bethlen). Ni vizitis la imponan barokan Katedralon, kiu konstruiĝis inter la jaroj 1752-80. La tombo de la Sankta Ladislao estas en la katedralo, kiu ekde 1192 – kiam okazis la kanoniza proceduro – estas pilgrimejo. Nia ĉiĉerono kaj lia edzino detale parolis pri kaj pri la rilato de la katedralo kun Hungario. Ni iris sub la arkadoj de la 100 metrojn longa „Kanonika-vico”, kaj ni rigardis ankaŭ la Episkopan-palaceton.

Post la longa kaj iomete laciga urbovizitado ni komune tagmanĝis en restoracio, kaj poste ni reveturis al Baile Felix por fari la estrarkunsidon. Dum la kunsido ni traktis multajn gravajn kaj tiklajn temojn por plibonigi la agadon de IFEF. Estis interesa temo la preparlaboro de la 66-a IFEF-kongreso, en kies kadro la sekretario detale raportis pri la stato de

la preparlaboro. Kelkaj modifoj okazas en la programo kaj en la tuttaga ekskurso, eĉ en la kadro de la postkongreso. Laŭ tio okazos vizito al la marmuzeo de San Benedetto lunde antaŭtagmeze por tiuj kongresanoj, kiuj ne partoprenos en la komitatkunsido. Dum la tuttaga ekskurso anstataŭ la vizito de la urbeto Osimo okazos vizito al la palpmuzeo Omero en la urbo Ancona. La postkongreso okazos dum du tagoj (sabate kaj dimanĉe), kaj la LKK planas du posttagmezajn ekskursojn. La LKK-anoj traktis kun la urbaj aŭtoritatoj, la estroj de la hoteloj kaj kun aliaj personoj, kiuj helpas



Dum la estrarkunsido

organizi la kongreson. Ĝis nun alvenis tridek plenigitaj aliĝiloj al la LKK. Do la preparlaboro daŭras senprobleme.

La alia interesa kaj tikla temo estis la nuna situacio de IFEF, kaj la ekzameno de la estonto de nia Federacio. La estraro konstatis, ke la situacio en IFEF ne estas rozkolora. Multaj landaj asocioj de IFEF ĉesis en la lastaj dudek jaroj, kaj multaj ankoraŭ funkciantaj landaj asocioj nur vegetas. La membro-nombro de IFEF rapide malaltiĝas. La kaŭzo de la kontinua kaj malesperiga malkresko estas, ke grave maljuniĝas la fervojista Esperanto-movado, malboniĝas la ekonomia situacio ĉefe nun pro la financa krizo en la tuta mondo, kontinue ŝanĝas la fervojaj organizoj, pro tio grave malkreskas la nombro de fervojistoj, disvastiĝas la angla lingvo sur ĉiu tereno de la vivo, kaj mankas gejunuloj inter la esperantistoj. Do la plej grava problemo estas la senrezulta klopodo por varbi novajn membrojn, ĉefe gejunulojn. La

estraro analizis la agadon de IFEF, kaj konstatis, ke la labormetodoj en la kadroj de la estraro, de la komitato, eĉ de la komisionoj ne estas sufiĉe efikaj. Ni devas pretigi novan laborplanon por vigligi la laboron de IFEF, kaj la preskribitajn farendaĵojn ni devas daŭre kontroli. Ni devas modifi la statuton kaj regularon, la programojn de la kongresoj kaj aliaj renkontiĝoj. Ni devas doni detalajn informojn al TEJO pri nia agado kaj pri fervojo por ekkonigi la gejunulojn pri la fervojista Eperanto-movado. Ni devas trastudi kaj analizi la proponon de Dieter Hartig, kiu en broŝuro – titolita „Vojoj al sukceso” – faris multajn konkretajn proponojn por plibonigi nian laboron. La estraro emfaze traktis la rilatojn kun FISAIC. Post longa debato la estraranoj subtenis la proponon de la prezidanto de la UAICF (la franca landa asocio de FISAIC) Georges Wallerand, por ke IFEF mem apartenu al FISAIC kiel memstara jura organizo, kaj rekte pagu kotizon – proporcie al la membro-nombro de IFEF – al FISAIC. La estraro traktis ankoraŭ la organizajn aferojn, la evoluojn de la terminara kaj faka agadoj, la financajn kaj redakciajn aferojn, la rilatojn kun UEA, kaj la



kunlaborojn kun SAT, ILEI, ISAE kaj UMEA. Fine la estraro decidis pri la loko kaj dato de la printempa estrarkunsido, kiu okazos en Francio, en la landparto Bretonio, komence de aprilo 2014. En la lasta vespero ni komune festis la 88-an naskiĝdatrevenon de Martin Stuppig, do la estrarkunsido en bona etoso finiĝis.

István Gulyás

Estas malfacile konsoliĝi

Jam tri kvaronjaroj pasis post la neatendita morto de mia amiko József Cziboly, la funebra mesaĝo tre emociigis min, la paso de la tempo apenaŭ mildigis mian kordoloron, ja kvazaŭ ĝi okazintus antaŭ kelkaj tagoj. La ĉagrena informo tre profunde skuis mian animon, ja mi tre amis lin kiel rekte amikan, senekzemple ĉiam helpopretan, kulturitan, grandiozan esperantistan amikon. Mia anima interno instigis min por priskribi tiun longdaŭran dolorigan senton; ĉar mi estas eĉ poeto, tial mi faris per poemo. Se mi citis la karakteron de József Cziboly, estas evidente, ke mi eternigas lian nomon kaj karakteron laŭ akrostiko, jene:

CZIBOLY JÓZSEF

(Akrosztichon)

Civilként kiváló személyiség volt,
Zavar nélkül végzett sok feladatot,
Internetben jártas képzett mérnökként.
Belső szaklapnál szócikk szerkesztőként.
Odaadón végezte sok munkáját,
Leleményesen újabb feladatát.
Ves, valóban jelentős személlyé vált.

Jóhírű volt kommunikációban,
Olykor másoknak is segített abban.
Zúdult rá Esperantó szeretete,
Segített azért, hogy legyen sikere.
Egyébként ő volt munkamező éke,
Finiselt élte, de él az emléke.

CZIBOLY JÓZSEF

(Akrostiko)

Civile li estis elstara homo,
Zorgema ĉe tuta kaptita tasko,
Inĝeniero de internet' larĝa,
Bravula redaktor' de revu' faka.
Obsed' lin kondukis en ĉio fakto,
Lerte lin kondukis en ĉio fakto,
Ves, vere estis li tre signifulo.

Ja, fame li interkomunikadis,
Ofte li por ĉiuj tutkore helpis.
Zalote ekŝatis la Esperanton,
Sin donis akceli ties sukceson.
Elstarulo estis sur ĉio kampo,
Foris li, sed vivas lia memoro.

Mia lingva trezoro

Antaŭ pli ol du jardekoj mi fariĝis pensiulo. Dum mia aktiva profesio mi ne havis multan tempon por kontentigi miajn „kultur-malsatojn”, sed onidire „emeritulo havas tempon”. Tiun liberan tempon utiliginte – krom la Esperanto Movado – mi ekaktivigis en la vivo de kluboj „Tájak – Korok – Múzeumok Egyesület” (Muzeoj de Pejzaĝoj-Epokoj-Muzeoj), „Budapesti Történelmi Múzeum” (Historia Muzeo de Budapest) kaj „Alkotó Képzőművészek és Írók Szövetsége” (Landa Asocio de Kreantaj Belartistoj kaj Verkistoj). Ĝenerale en poemoj (ofte en la formo de akrostiko) mi eternigis miajn akiritajn travivaĵojn. En mia tro plenŝtopita emerita vivo mi preteratentis mian esperantistan vivon, ties riĉajn travivaĵojn, ja ankaŭ tiu vivas en miaj vejnoj, sango. Agnoskante tion, mia koro-animo diktis verki la sekvan poemon pri Esperanto. Kompense ne unulingve mi riparas mian preterlasaĵon:

ESPERANTÓ

(Akrosztichon)

Ellentétet szülhet eltérő nyelvűség,
Semleges új nyelvre ezért lenne szükség.
Zamenhof megoldást talált ki e gondra,
Próbat téve másság elfogadására.
Eszperantó néven szerkesztett új nyelvet,
Remélve, így segít nemzetköziséget.
Addig volapük volt ennek kísérlete,
Mem vált be azonban szóösszetétele.
Teljesen alkalmas viszont Zamenhofnak
Ohajtott nyelve beszédnek, szakmáknak.

ESPERANTO

(Akrostiko)

Esti povas kontrast' pro alia lingvo,
Sekve do necesas neŭtrala lingvo.
Zamenhof eltrovis jenan zorgon solvi,
Provante malsamon tute akceptebla.
Esperanto nome do redaktis lingvon,
Racie helpante internaciecon.
Antaŭe volapük' eksperimentado
Ne sukcesis pro la ties vortkunmeto.
Taŭgas kontraŭ tio de Zamenhof lingvo,
Ojekt' sopirita por fakoj, parolo.

Imre Domokos

50 jaroj de la fervojista fakgrupo en Győr

Ekspozicio en la Departementa Biblioteko

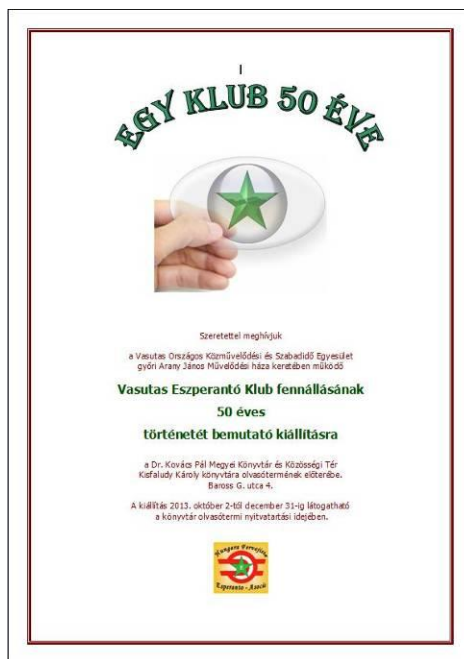
Okaze de la 50-jara fondo-datreveno de la Fervojista Fakgrupo de la urbo Győr, la 2-an de oktobro oni malfermis ekspozicion en la legoĉambra antaŭhalo de la Departementa Biblioteko de Győr. En ok vitrinaj videblas fotoj, ĵurnaletranĉoj, leteroj, bildkartoj, libroj, kongresaj materialoj kaj memorobjektoj.

La agadsfero de la grupo estis/estas tre vasta, ni povis prezenti, sen strebo al pleneo, nur kelkajn aspektojn, i.a.

- partopreno en la kreado de fervoja terminologio,
- partopreno kaj organizado de en-kaj eksterlandaj fervojistaj Esperanto-renkontiĝoj,
- korespondado, kontaktiĝoj kun fervojistoj kaj fervojistaj organizoj, grupoj de pluraj landoj,
- verkado kaj publikigo de fak-artikoloj,
- organizo kaj flegado de internaciaj medicinaj kontaktoj,
- internacia radioamatora praktikado,
- verkado de lernolibroj,
- beletra tradukado en Esperanton kaj el Esperanto,
- redaktado de vortaroj ktp.

La fakgrupo fondiĝis ne sen antaŭaĵoj. Ĝia agado baziĝis sur la tradicioj kaj la laboro de ankaŭ nefervojistaj esperantistoj de Győr kaj ĝia regiono.

La intereso pri Esperanto en la urbo komenciĝis en 1908, kaj post kelkaj kursoj



en 1910 fondiĝis la „Esperanto-Societo de Győr”. Prezidanto elektis Ferenc Engelmán, sekretario Endre Takács, instruisto. Du jarojn poste aperis ankaŭ revuo sub la titolo „Panonio” kun la redaktado de la medicina studento József Takács, kiu poste havis gravan rolon ankaŭ en la tutlanda movado.

Post la jaroj de la unua mondmilito la movado malrapide reorganizis: notoj, dokumentoj troveblas el la jaro 1923.

Ekzemple post la fino de kurso la fama cizelisto Bandi Schima pretigis reliefan memorplaton kun bronzaĵoj por la kursgvidanto György Steiner. Dum la dua mondmilito kaj kelkajn jarojn poste ekzistis nur latentaj movado en la urbo. Sed en 1948



oni jam donis la nomon Esperanto al strato proksime al la fervoja stacio.

La urba komitato de la Patriota Popolfronto enprogramigis kaj taskis al si la patronadon de la Esperanto-movado. Entuziasma aganto ĉi-kampe estis Ferenc Horváth, kiu

tra pluraj jaroj funkciis ankaŭ kiel la sekretario de la departementa komitato de HEA. Andor Gauder kaj László Tölgyesi faris elstaran laboron sur la tereno de la instruado.

La Fervojistaj Fakgrupo Esperantista de Győr fondiĝis en oktobro de 1963 en la fervoja nodo kun d-ro Imre Ferenczy kiel prezidanto kaj Dénes Sárkány kiel sekretario. La Kulturdomo de la Hungaraj Ŝtatformoj kaj la sindikato subtenis la laboron de la nova grupo. Ĝi havis plurajn eksterlandajn gastojn, ĉefe el la



ĉeĥoslovakiaj urboj Brno kaj Olomouc, el Bulgario kaj el la najbara lando Aŭstrio, sed ankaŭ el Japanio.

En la 1970-aj kaj 1980-aj jaroj oni faris bonan laboron ankaŭ en la urba grupo, ofte kunlabore kun la fervojistaj esperantistoj. Ekspozicioj, ĉiujare internaciaj baloj, lingvokursoj kaj -ekzamenoj, ekskursoj troviĝis en la programoj. Ĉi tiu progreso dankeblis al la elstara organiza agado de István Eóry, Attila Kamarás, Rózsa Kecskés, Sándor Jakab kaj József Horváth. Ĉe la 700-jariĝo de la urbo Győr estis okazigita Tutlanda Fervojistaj Esperanto-Renkontiĝo, en kiu partoprenis pli ol cent personoj, inter ili multaj eksterlandanoj.

Tra multaj jaroj agadis la urba grupo en la Junulara Domo, dum la fervojistoj en sia kulturdomo. En ĉi tiuj jaroj pliintensiĝis ilia kunlaboro. Buntaj, interesaj prelegoj, kongresaj raportoj, lingvokursoj kaj -ekzercoj okazis dum la regulaj klubvesperoj

en ambaŭ lokoj. Ĉe la 100-jariĝo de Esperanto estis inaŭgurita memortabulo en la Esperanto-strato. La amika renkontiĝo de la hungaraj fervojistoj estis aranĝita denove en Győr en 1991, en kies organizado kaj okazigo partoprenis ankaŭ la membroj de la urba grupo. En 2007 la fervojistoj aranĝis jam la trian fojon tutlandan amikan renkontiĝon en la urbo. La membroj de la urba Esperanto-klubo agadas de 2010 en la fervojista grupo, kio "oficialigis" ilian delongan fruktodonan, komunan agadon.

Iván Varga aranĝas jam pli ol dek jarojn regule amikajn, senceremoniajn renkontiĝojn en sia bieno de Bodonhely, kiun krom Győr'anoj vizitas esperantistoj el la lando kaj ofte ankaŭ el eksterlando.

La grupo havas bonajn internaciajn kontaktojn. D-ro Imre Ferenczy (prezidanto de la fervojista fakgrupo dum pluraj jardekoj, nun ĝia honora prezidanto) inter 1973 kaj 2011 oficiale ĉeestis 39 universalajn kongresojn, de 2003 li estas honora membro de UEA. Pri sia vivo li raportis en sia libro „Vasútorvos voltam” (Mi estis fervoja kuracisto).

József Horváth, la nuna prezidanto de la grupo partoprenis kaj ankaŭ organizis internaciajn renkontiĝojn de esperantistaj familioj. Li redaktas vortarojn (Esperanta-hungara vortaro, hungara parto de Reta Vortaro, Bildvortaro de Esperanto), tradukas (i.a. Pinokjo, Sütő-dramoj, Steloj de Eger de Gárdonyi). Li verkis la lernolibron „Kezdők eszperantó nyelvkönyve” (Lernolibro de Esperanto por komencantoj).

Por la efektivigo de la ekspozicio dankendas ĉefe d-ro Imre Ferenczy, Anikó Horváth, Rózsa Kecskés kaj Iván Varga. Ĝi estas vizitebla en bibliotekaj laborhoroj ĝis la fino de la jaro.

D-ro Imre Ferenczy
József Horváth

DENOVE PRI LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO (IFEF)

Estas historia fakto, ke tuj post la apero de la Internacia Lingvo Esperanto ankaŭ la fervojistoj interesiĝis pri ĝi, kaj sekvis la zamenhofan ideon. Ili komencis lerni la lingvon, eĉ faris propagandon pri ĝi. La fervojistoj ekkonis la valorojn de la Internacia Lingvo por tiu speciala fako, en kiu la aktivado ne haltas ĉe la landlimo kaj bezonas internaciajn rilatojn.

La unuan decidan paŝon faris la franca fervojisto Armand Berlande. Laŭ lia iniciato en 1909 dum la 5-a Universala Kongreso de Esperanto (UK) en

Barcelono 11 fervojistoj (anglo, aŭstro, dano, germano, polo, ruso kaj francoj) fondis organizaĵon, tiutempe sub la nomo "*Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj*" (IAEF).

Tiam komenciĝis la vere internacia fervojista Esperanto-movado. La celoj de la asocio estis la propagando de Esperanto, starigo de terminareto, interŝanĝo de profesiaj ideoj kaj la faciligo de la interŝanĝaj vizitoj de fervojistaj infanoj. En la jaro 1913 la asocio jam havis 227 membrojn. En 1912 ĝi aliĝis al Universala Esperanto-Asocio (UEA) kiel "Esperanta Entrepreno". La Unua Mondmilito interrompis la evoluon de IAEF.

Post la milito, dum la 13-a UK en Prago, en la jaro 1921, dudek sep fervojistoj el kvin landoj restarigis la organizaĵon. En la 20-aj kaj 30-aj jaroj

de la pasinta jarcento la fervojista Esperanto-movado travivis malfacilajn tempoperiodojn. Kaj la politikaj kaj la ekonomiaj cirkonstancoj malfaciligis la aktivadojn kaj ĉefe la internacian kunlaboron. La Dua Mondmilito denove interrompis la funkciadon. En la jaro 1948 en Amsterdamo fondiĝis la nuna „*Internacia Fervojista Esperanto-Federacio*” (IFEF). Ĝi estas faka kaj kultura organizado, neŭtrala rilate al la nacieco, raso, sekso, religio, politiko kaj sociaj problemoj kun escepto de

la lingva problemo en interna-ciaj rilatoj. La celo de IFEF estas disvastigi kaj apliki Esperanton en la fervojaj administracioj kaj en la fervojistaj medioj kaj rondoj. IFEF ekde 1953 estas aliĝinta faka asocio de UEA.

En la jaro 1949 IFEF travivis sian unuan grandan manifestacion: en la dana urbo Aarhus okazis la unua IFEF-Kongreso. Ekde tiu jaro IFEF aranĝas sian kongreson ĉiujare.

Ĝis 2012 okazis 65 IFEF-kongresoj, i.a. en Francio kaj Germanio sesfoje, en Danio, Hungario kaj Italio kvinfoje, en Aŭstrio kaj Nederlando kvarfoje. En 2006 la 58-a IFEF-Kongreso okazis ekster Eŭropo, nome en la ĉina metropolo Ŝanhajo. Dum la 61-a Kongreso en Triesto, en 2009, la fervojistaj esperantistoj festis la centjariĝon de sia organizita movado. Jam dum la unua IFEF-Kongreso elformiĝis la programoj de la kongresoj, la tagordoj de la komitat-



kunsidoj, la fakaj prelegoj kaj ekskursoj, la kulturaj programoj ktp.

Nuntempe IFEF havas landajn asociojn kun pr. 500 registritaj membroj en jenaj 20 landoj: Aŭstrio, Belgio, Bulgario, Ĉeĥio, Ĉinio, Danio, Francio, Germanio, Hispanio, Hungario, Italio, Japanio, Kroatio, Kubo, Norvegio, Pollando, Rumanio, Serbio, Slovakio kaj Slovenio. Krome individuaj fervojistaj esperantistoj al IFEF aliĝis el Aŭstralio, Brazilo, Britio, Hindio, Irano, Izraelo, Nederlando, Rusio, Svedio kaj Svislando. La nombro de la registritaj fervojistaj esperantistoj estas pli alta ol la IFEF-membronombro (pli ol 1300), ĉar multaj landaj asocioj - ĉefe en la iamaj socialismaj landoj - ne povas pagi la IFEF-kotizon por ĉiuj membroj de la landaj asocioj. Bedaŭrinde de jaro al jaro grave malkreskis la nombro de la fervojistaj esperantistoj. Ekzamenante la kaŭzojn pri la malkresko, ni povas konstati, ke grave maljuniĝas la fervojista movado (momente el la membraro de IFEF pli ol 80%-oj estas emerituloj), la gejunuloj ne venas al ni, malboniĝas la ekonomia situacio en la tuta mondo, kontinue ŝanĝas la fervojaj organizoj, pro tio malkreskas la nombro de fervojistoj, kaj disvastiĝas la angla lingvo sur ĉiu tereno de la vivo.

En la kadro de IFEF agadas entute 20 komitatanoj, kiuj dum la komitatkunsidoj decidas pri la taskoj, interrilatoj, buĝetoj, kongresoj, honorigoj ktp. La komitato elektas la kvinkapan estraron de IFEF por po tri jaroj. Nuntempe la estraro konsistas el du francoj, po unu italo, rumano kaj hungaro. La estraro kunsidas printempe kaj aŭtune, krom tio dum la IFEF-kongresoj.

La plej grava tasko de IFEF estas la faka agado. Tiun agadon direktas la "*Faka Komisiono*" kun siaj du partoj, nome la "*Terminara Sekcio*" kaj la "*Fake Aplika Sekcio*". Sur tiu tereno de la faka agado nia Federacio atingis gravajn rezultojn. Nenombreblajn fakprelegojn, fakajn artikolojn pretigis kaj verkis niaj fakuloj ĉefe dum la IFEF kaj aliaj kongresoj kaj renkontiĝoj, eĉ dum la klubkunvenoj. Jam aperis la 21-a numero de la serio

„Fervojfakaj Kajeroj” kun altvaloraj fervojfakaj artikoloj. La terminara laboro montras la veran vizaĝon de nia Federacio. Nia kerna tasko estas kontinue evoluigi la fervojfakan lingvon en Esperanto. La kunlaboro de la RailLex grupo de Internacia Fervojunio (UIC), la „Fervoja terminaro” en pli ol 20 lingvoj, la agado en la kadro de la PIV revizio, la kunagado de ILEI, la redaktado de la Terminara Kuriero „TeKu” ktp montras la gravecon de nia terminara laboro.

Grava kaj sekvinda ekzemplo estas la kunlaborado inter la fakaj asocioj. IFEF jam dum pluraj jaroj havas kontrakton pri kunlaboro kun la Universala Medicina Esperanto-Asocio (UMEA). Ambaŭ asocioj interŝanĝas fakajn artikolojn, revuojn, spertojn, reciproke partoprenas siajn aranĝojn kaj faras prelegon en la kadro de tiuj aranĝoj. Similaj kontraktoj estas kun la Internacia Scienca Asocio Esperanta (ISAE), kaj kun la Internacia Ligo de Esperantistaj Instruistoj (ILEI).

IFEF antaŭlonge elektis al si la sloganon "La fervojoj kunligas la landojn, Esperanto la popolojn". La fervojistaj esperantistoj laboras kaj agadas laŭ tiu slogano. La historio de la fervojista Esperanto-movado montras, kaj laŭ la terminara kaj fake aplika agado de IFEF oni rajtas diri, ke tiu ĉi organizaĵo estas unu el inter la plej fortaj kaj agadkapablaj fakaj asocioj de UEA. Ĝia kontinua kaj stabila agado – malgraŭ la multaj malfacilaĵoj - montras, ke la fervojistaj esperantistoj ludis kaj ludas gravan rolon en la nacia kaj internacia Esperanto-movado. UEA multfoje aprezis tion. La fervojistaj fakuloj kaj aliaj membroj partoprenas en diversaj laborgrupoj kaj komisionoj en Esperantujo, kaj multaj el ili havas gvidan postenon. Jam delonge estas korafero de la fervojistoj, ke la Internacia Lingvo estu en la servo de la fakaj agadoj.

La fervojistaj esperantistoj ankaŭ estonte estos unu el la motoroj de la Esperanto-movado.

István Gulyás

SOLENA KUNVENO DE LA „SZIGETHY LITERATURA KAJ ARTA RONDO”

Kvazaŭ laŭhorare alvenis la amika invitilo je la publika prezento de la periodaĵo „Szigeti Hírek” („Novaĵoj de Szigethy”). La magazino „Szigethy Hírek” estas neprofitita literatura, arta, kaj kultura magazino de ’Szigethy Literatura kaj Arta Rondo, kio de tempo al tempo informas sian membraron pri ilia agemo, kaj pri la eventoj de tiu rondo. La nuna numero jam estas la kvara provnumero, nome en 2013 ĝi komencis sian karieron. Sincere mi konfesas, ke pro mia ĉiam pli malboniĝanta sanstato kaj ceteraj eksteraj cirkonstancoj iom mi hezitis akcepti la agrablan inviton; aliflanke la devigo de mia konscienco kaj tiu de la sopiro trudis min partopreni.

Forlasante mian hejmondomon, post la unuaj surstraraj paŝoj mi tuj ekĉagreniĝis, ja mi devis venki diversajn obstaklojn (konstruado de la nova Metroo-linio n-ro 4, pro tio grandega renversiĝo, granda tumulto pro la mallarĝigitaj trotuaroj kaj provizora malvasta koridoro por la piedirantoj, sentoleremaj piedirantoj, eĉ tre malagrabra vetero).

Tamen, io el mia interno trudis min ne kapitulaci, sed iri..., iri... Do, dum preskaŭ unu horo (anstataŭ kvaronhoro kaze de normalaj cirkonstancoj) mi sukcesis venki ĉion obstaklon, kaj kelkajn minutoj malfruiĝinte mi alvenis. (Kia honto! perturbi la jam komencitan solenaĵon!)

La filio de „Szabó Ervin Biblioteko de la Ĉefurbo” rezervis konvenan lokon por primemori la 11-an jubileon de ’Szigethy Literatura kaj Arta Rondo (SLAR; – eĉ jam ne la unuan fojon). Ties gvidantino, S-ino Ilona ’Szigethy N. Pető bonvenigis la ĉeestantojn, kaj poste koncize recitis la agemon, rezultojn, eĉ kelkfojajn fiaskojn de la Rondo.

Krom la registritaj membroj tiu rondo havas plurajn t.n. „honorajn membrojn”, ja ili siamaniere kontribuis al la rezultoj, sukcesoj de nia kultura agemo, laŭ siaj kapabloj, kaj memvolaj bonfaroj ili altigis kaj la estetikan kaj la riĉenhavan nivelojn de niaj eldonaĵoj. ’Szigethy Literatura kaj Arta Rondo aperigis la kvaran numeron de sia periodaĵo „Novaĵo de Szigethy”, en kiu ĝi donis koncizan primemoron pri la kunlaborantoj, kaj publikis kompendiojn de iliaj verkoj. La kontribuantoj honoris kaj la Rondon kaj la verkantojn, kreantojn per ilia plurjara fidelo kaj agemo. Per ilia persisto, aperigo de siaj artaĵoj ili ne nur donis, sed

ankaŭ ricevis forton, energion, instigon al la aperigo de siaj pli postaj artaĵoj.

La solena oratoro kun speciala emfazo detale konigis kaj samtempe dankis la kunlaboron kaj kontribuantojn de la Hungra Fervojista Esperanto Asocio kaj ĝiaj membroj, eĉ inter ili plurajn laŭnome ŝi menciis: István Gulyás (ĉefredaktoro de HFM), Hitka Anita Dévi esperantista poetino), Imre Domokos (talenta verkisto, poeto hungara kaj esperanta, eminenta ĉiĉerono) kaj János Patay („kronikisto”); eĉ nelastvice la poliscienculon d-ron Ferenc Jáki.



Ilona Szigethy N. Pető montras la kvar periodaĵojn "SZIGETHY"

Ilona ’Szigethy N. Pető ĝoje anoncis, ke multaj eksterlande vivantaj novaj membroj aliĝis al la ’Szigethy Literatura kaj Arta Rondo (nome el Vjetnamo, Usono, Rumanio-Transilvanio, Germanio, Kubo, Kanado, Svedio). Samtempe la ’Szigethy Literatura kaj Arta Rondo havas eĉ perdojn per la morto de pluraj membroj kaj kunlaborantoj.

La festparolon sekvis la transdono de „Honor-diplomo de Novaĵoj de Szigethy 2002-2013” – al multaj elstaraj

aktivuloj, inter ili ankaŭ al esperantistoj. Post tiu ĉi ceremonio okazis la lasta „oficiala” evento, nome la tradiciaj alparoloj de la ĉeestantoj. Senescepte ĉiu ĉeestanto el sia burso prenis kaj prezentis ion aktualaĵojn, nome poemojn, verkaĵon, kantojn, eĉ kelkaj plurfoje. Jam forpasis la disponita tempo, tamen oni apenaŭ povis ĉesigi la „alparolojn”.

Fine S-inoj Ilona ’Szigethy N. Pető kaj Porhajasné Hravecz Margit (la gvidantino de la filio de „Szabó Ervin Biblioteko”) metis „punkton” je la fino de tiu ĉi solenaĵo, nome per gastigado (grivaj kaj fromaĝaj diskokukoj kun bongusta teo).

Antaŭ ol fini mian informon, permesu al mi koncize prezenti pri mia kroma persona travivaĵo, kion mi ne povas subpremi. Dum la gastigado mi babilis kun iu – ĝis nun ne renkontita – ĉeestanto, nome kun László Antal Halasi, kaj dume malkaŝiĝis, ke antaŭ 69 jaroj(!!!) ni estis kunstudentoj en la mezlernejo „Szilády Áron Gimnazio de Kiskunhalas”! Nekredeble! – post 69 jaroj renkontiĝi(!), konsekvence post la dua mondmilito! Mi ne povas priskribi mian ĝojon pri tiu ĉi mia eksterordinara travivaĵo.

János Patay

VIKTIMOJ DE LA LIBERECBATALO

Post la kapitulacio de la fiasko de la 1848-49-jara liberecbatalo ĉe Világos la monarkia tribunalo ekzekutis 13 naciajn martirojn en Arad (Lajos Aulich, János Damjanich, Arisztid Dessewffy, Ernő Kiss, Károly Knézich, György Lachner, Vilmos Lázár, Károly Leiningen-Westerburg, József Nagysándor, Ernő Pöltenberg, József Schweidel, Ignác Török kaj KárolyVécsey) laŭ la kondamno je morto. Tio estis la unua revenĝo de Haynau. La meza aĝo de la 13 militoficiroj estis 46-jara; inter ili la plej maljuna estis la 56 aĝa Lajos Aulich, kaj la plej juna la 32-jara Vilmos Lázár. Por efektiviĝi la



La monumento de la ekzekuto

mortan kondamnon oni preparis tute nenormajn pendumilojn apud la urbo Arad.

El inter tiu 13 viktimoj Vilmos Lázár devenas armendevena nobela hungara familio. Komence li deĵoris ĉe la husar-regimento de cezaro Ferdinando, sed poste en 1844 li forlasis la armean profesion, kaj kun sia edzino li retiriĝis al sia bieno por kultivi. Ekde 1847 li estis la ĉefkasisto de la fervojkompanio. Je la efiko de la 1848-jara liberecbatalo li soldatiĝis. La 19-an de aŭgusto la korpuso kapitulis antaŭ la imperiestra armeo.

Ĉagrene, sed ne nur tiu dektriopo estis la viktimoj, ja inter la aŭgusto 1849 kaj februaro 1850 pliajn oficirojn oni ekzekutis, nome la kolonetojn Norbert Ormai, Lajos Kazinczy (la filo de la hungara lingvoreformanto Ferenc Kazinczy) kaj

subkolonelon Ludwig Hauk. Krom ili estas viktimo ankaŭ László Csány, kiu devenis el mezgrandbiena nobela familio.

László Csány estis talenta lernanto, studento de la jura akademio de Győr, sed la milito interrompis tion pro la milito de Napoleono. Li soldatiĝis, kaj kiel husar-oficiro li partoprenis en la batalo kontraŭ Napoleono inter 1809-1815. Ekde la 1840-aj jaroj li fariĝis entuziasma adepto de Lajos Kossuth, eĉ en la Szemere-kabineto li estis trafik ministro.

Li devis zorgi pri la kondiĉoj de la vaporŝipa kaj fervoja militaj transportoj. La kabineto abdikis post la kapitulacio ĉe Világos, li entreprenis ĉion akuzon antaŭ la milita tribunalo. La tribunalo kondamnis lin al pendiga morto.

La hungara kabineto en 2001 deklaris nacia funebra festo de la 6-an de oktobro. Okaze de tiu funebra festo la hungaraj fervojistoj primemoris siajn viktimojn, kaj florkronis la memortabulon de la tiama trafikministro László Csány kaj tiun de la iama fervoja ĉefkasisto Vilmos Lázár.

La memortabulo de László Csány troviĝas sur la muro de la aŭlo de la Budapeŝta Fervojdirekcio. En sia primemora festparolo la direktoro de la Regiona Direkcio citis la multflankan agadon kaj sukcesojn de László Csány. Ĉe la memortabulo (en la aŭlo de la iama Generaldirekcio de la



La monumento en la urbo Arad

Hungaraj Ŝtatfervojoj) Károly Orosz diris prime-moran parolon.

Károly Orosz

Konferenco de la kristana Internacia Fervojista Misio en Balatonszárszó

Ekzistas landoj, kie antaŭ pli ol cent jaroj fondiĝis biblio- kaj ador-grupoj por fervojistoj, eĉ per tiu oni kuraĝigis ilin, ke inter la gekolegoj ili vivu kaj konfesu sian kredon al Dio.

11 kristanaj fervojistaj asocioj – inter ili eĉ la hungara - en 1926 fondis la Internacian Fervojistan Mision (plue: IFM) en Finnlando. La celo de IFM estas, ke la fervojistaj organizaĵoj ekkonu unu la alian, kaj la agadon de la lokaj organizaĵoj. Nuntempe IFM havas dek normalajn membro-asociojn kaj kvar aliĝintajn membro-asociojn. Post la dua mondmilito – kiel ĉiujn enlandajn civilajn asociojn – la diktaturo likvidis ankaŭ la hungaran organizon de la Kristana Fervojista Asocio, sed en 1997 la Asocio de la Kristanaj Fervojistoj refondiĝis, kaj ekde 2007 refoje ĝi funkcias kiel membriĝinta organizaĵo de IFM.

IFM ĉijare inter la 1-a kaj 8-a de aŭgusto aranĝis sian konferencon en Balatonszárszó, nome en la Rezidejo de la Familia Hotelo kaj Konferencejo de la Kalvinana Eklezio, kiun el dek eŭropaj landoj (eĉ ĉijare la unan fojon el Hindio kaj Nov-Zelando) entute 150 eksterlandanoj, kaj 30 hungaraj kristanaj fervojistoj partoprenis. La fundamenta vorto de la konferenco estis: „Jesuo Kristo estas la sama hieraŭ, hodiaŭ kaj ĝis eterneco”.

La konferenco komenciĝis per la sono de la himnoj kaj enmarŝo de la naciaj flagoj de la partoprenantaj landoj. Poste konciza pia enprofundiĝo okazis, kaj la ĝenerala kunsido de IFM. Oni dankis al Dio la novajn membrolandojn (Hindio kaj Nov-Zelando), oni skizis la celojn de la sekvaj tri jaroj, refoje elektis la novajn funkciulojn: Uelo Berger (prezidanto), Fritz Ledvinka (vicprezidanto). Estonte ankaŭ la svisa fratino Elisabeth Adreetti Hari estos la sekretario, la kasisto restos Dietmar Strunk; Eszter Fónyad – la

kasistino de la hungara sekcio – restis membro de la revizia komitato.

La unusemajna programo proponis multflankajn eblecojn. Ĉiu mateno komenciĝis per meditado per komuna preĝado. Antaŭtagmeze de la unuaj kvar tagoj okazis la oficialaj programoj de IFM. La partoprenantoj aŭskultis la raporton de la direktoro de la Distrikta Direkcio en Pécs pri la nunaj stato kaj planoj de la hungara fervojo. Ĉiu vespere la unuopaj membrolandoj raportis pri siaj agadoj. La tiel nomata hungara vespero prezentis la historion kaj kulturon de la lando, kiu rikoltis grandan sukceson.

Dum la dua duono de la semajno okazis libere elekteblaj programoj. El inter la eksterlandaj partoprenantoj faris „biciklan mision” al la fervojstacioj de tiu regiono, kie oni donacis plurlingvajjn 2014-jarajn kalendarojn ilustritajn per bibliaj vortoj. Okazis ekskursoj al Tihany, Budapest, Balatonfenyves kaj Keszthely. La interesiĝantoj vizitis al motor-trajna riparejo de la svisa Stadler AG en Pusztaszabolcs.

Ueli Berger tiel resumis la lecionon de la konferenco: ne nur la pastroj/pastoroj ricevis taskon por prediki pri Jesuo Kristo kaj faru atestadon inter la nekredantoj, pro tio li kuraĝigis ankaŭ la membrojn de la kristanaj fervojistaj asocioj, ke en sia ĉirkaŭaĵo ili kuraĝe konfesu sian kredon pri Jesuo Kristo.

Ankaŭ tio estas la celo de la hungara Kristana Fervojista Asocio, ke siaj membroj eĉ dum labortagoj fideinde reprezentu sian kredon, kio egalas respondplenan laboron, kaj kristan-spiritane kunlaboron kun la gekolegoj kaj emeritoj. En sia ferma parolo la prezidanto de IFM deklaris, tiu ĉi konferenco estis la plej sukcesplena konferenco de la estraro, pro kio oni devas danki al Dio, ja „La gloro estas sole de Dio!”

Mihály Kovács la Juna

KONCIZA HISTORIO DE AŬTOMOBILOJ

La aŭtomobilo estas tia kreaĵo, kio kapablas memvole moviĝi, nome ĝi ne bezonas bestan aŭ homan forton movigi. La prailoj de tiaj kreaĵoj estas la ĉaroj, kion oni povis movigi per besta (aŭ homa) fortoj. Verŝajne antaŭ jarcentoj de la apero de vapormobiloj prezentiĝis la penso, ke estus praktika tia ĉaro, kio sen forto-transmisio kapablas iri. Sed ĝis la 18-a jarcento la teknika fono ne estis sufiĉe evoluita por tio. En 1769 la franca Nicolas-Joseph Cugnot kreis la unuan vaporfunkcian trafikilon. Lia celo estis krei vapormaŝinon, kio sen ĉevaloj tiros la kanonojn de la franca artilerio. Tiu monstro konsistis el ligno, sur ĝia antaŭo situis giganta kuprokaldrono por bolanta akvo, kaj la vaporo funkciigis la veturilon. La maŝino devis ekhalti po dekkvin minutoj por ke la hejtisto plenverŝu la kaldronon kun brulaĵo kaj laŭbezone kun akvo. Krome ĝia maksimuma rapideco estis 4,5 km/h. Cugnot en 1771 prezentis sian inventaĵon al la publiko. Dum la sekvaj 100 jaroj la vapormaŝinoj regis la „aŭtoindustrion”. Tiu ĉi vaporfunkciado kondukis al la naskiĝo de fervojo, ja la angla Richard Trevithick evoluigis la vapormotoron de Cugnot, kiu en 1804 prezentis sian novan vaporfunkcian trafikilon. Pro ĝia pezo oni malfacile povis stiri la novtipan trafikilon. Pro tio li devis meti ĝin sur relparon, jen tiel naskiĝis la unua vaporlokomotivo. Intertempe Trevithick sukcese kreis vaporbuson, kies kapacito taŭgis je la portado de sep personoj. En 1830 ĉirkaŭ 100 tiaj vaporbusoj trafikis sur la vojoj de Anglio; sed tiuj estis malrapidaj, bruaj kaj danĝerigaj. Pro tio en 1885 oni enkondukis la t.n. „Vörös Zászló Törvény”-t (Ruĝa Flago Leĝo), kio estas la unua publikvoja reguligo de la mondo. La esenco de la regulo estis la sekva: 50 metrojn antaŭ la vaporbusoj oni devis enmane porti ruĝan flagon (nokte ruĝan lampon) por atentigi la piedirantojn pri la proksimiĝo de la „vapormonstro”. Intertempe okazis eksploroj krei ekplodmotorojn. La svisa Isaac de Rivaz en 1804 kreis la unuan

motoron, kio uzis brueblajn gasojn por funkciigi motoron. La sekva antaŭenpaŝo okazis post 50 jaroj, ja la belga Jean Joseph Lenoir kreis sian ekplodmotoron laŭ la planoj de Rivaz, nome funkciigitan per bruebla gaso. La sekva grava dato estis la jato 1862, ĉar la franca inĝeniero Alphonse Beau de Rochas prilaboris la teoriajn fundamentojn de la kvartakta ekplod- motoro. La germana inventisto Nikolaus August Otto pliprecizigis plu tiujn ĉi planojn, poste en 1876 kun Eugen Langen ili prezentis la unuan funkcikapablan motoron. Pli poste la germana Karl Friedrich Benz konstruis sian unuan aŭtomobilon, kion kvartakta ekplodmotoro funkciigis. La trirada veturilo en 1886 forrulis el la metiejo de Benz. Preskaŭ samtempe ankaŭ la inventist-duopo Gottlieb Wilhem Daimler kaj Wilhelm Maybach kreis sian aŭtomobilon funkciigitan per ekplodmotoro; sed tiu – simile al ĉevalĉaroj – havis jam kvar radojn. Dum la turniĝo de la 19-a kaj 20-a jarcentoj la eventoj plirapidiĝis, kaj sekvis plia signifa dato, la jaro 1908. De sur la ĉenstablo ruliĝis la unua Ford T-modelo. Tiu ĉi estis la unua aŭtomobilo, kiun oni jam fabrikis serie per sistemo de muntoĉeno. Per tio komenciĝis la grandkvanta fabrikado, kio rezultis la daŭran malaltiĝon de la prezo de la novaj veturiloj, eĉ tio rezultis rapidan disvastiĝon de tiuj. Post kiam temas pri la frutempa aŭtofabrikado, oni ne preteratentu la evoluiĝon de la kompletiga industri-branĉoj, kiel ekzemple la gumfabrikadon; ja per la disvolviĝo de tiuj veturiloj, ne estis nemalhavebla la pli efikaj pneŭmatikoj. La skota bestkuracisto John Boyd Dunlop kreis la unuan pneŭmatikon en 1888. Li intencis magii pli komforta la triciklon de siaj infanoj per muntado de plenloveblaj pneŭmaj tuboj sur radrondojn. Tri jarojn poste la Michelin-fratoj transprenis la ideon, kaj unue ili aplikis tiun ĉe aŭtomobiloj.

János Patay

FAKAJ INFORMOJ

Starbucks-trajno

La firmao Starbucks estas la plej vasta internacia kafej-ĉenaro, kio nuntempe en 55 landoj havas pli ol 16800 kafejojn; eĉ inter ili 9 kafejojn en Hungario. En siaj vendejoj ĝi ofertas presokafojn, sandviĉojn, grajnajn kafojn, salatojn, bakaĵojn, tasojn kaj termobotelojn; krome librojn, muzikojn kaj filmojn.

Antaŭ nelonge en Zürich oni prezentis Starbucks-vagonon. La svisa ŝtata fervojkompanio SBB estas partnero de la firmao Starbucks. Oni konstruis specialan „Starbucks-vagonon”. La vagono estas du-nivela. La suba nivelo havas 50 sidlokojn, ĉe la vendotablo troviĝas eĉ starlokoj. Sur la supra nivelo kelneroj servas kafon, sandviĉon, manĝaĵon al la ĉetablaj gastoj. Cetere oni ornamis la tablojn per svisa kuriozaĵo, nome per horloĝplato. Ekde la 21-a de novembro oni alkroĉas unu Starbucks-vagonon al la vagonaro, trafikanta inter Flughaveno de Ĝenevo kaj St Gallen. La svisa Starbucks-trajno provizore trafikis kiel test-funkcio.

MÁV direktas la fervojan vartransportan koridoron n-ro 7

La 8-an de novembro ekfunkciis „la fervoja vartransporta koridoro n-ro 7” de Eŭropa Unio. Ĝi estas sukcesa historio en la finkreado de la konkurskapabla fervoja trafikreto de Eŭropa Unio. Laŭ la iniciato de la Nacia Evoluiga Ministerio MÁV Zrt direktas la koncernajn operativajn taskojn.

Dank’ al la aktive direktanta MÁV Zrt – kunlabore kun ok fervojaj itiner-funkciantaj kaj kapacit-dividantaj societoj – je la preskribita limdato sukcesis prepari sin por elformi vartransportan koridoron je la preskribita limdato.

En la ekfunkciiganta horo la Prvá Slovenská Železničná fervojkompanio per speciala softvero mendis la unuan koridor-itineron. Laŭ tio la var-transportaĵo de la slovaka entrepreno tuj ricevis la permeson por ke ĝi ekiru el Prago al Curtici (Rumanio) laŭ la indikata itinero, tuŝanta kvar landojn de la korodoro.

La Eŭropa Unio difinis al si celon pri graveco de kontaktiĝo inter la marhavenoj de Mez-Eŭropo kaj Sud-Eŭropo, por ke ĝi kreskigu la

proporcion de la fervoja var-transporto. Per plurjara streĉa laboro la Orient-koridoro komencis sian funkcion inter Prago kaj Ateno, kio tra 5900 km-j ebligas senoblikvan trafikon de la vartrajnoj.

Duoblĝis la proporcio de la hejme printitaj vojaĝbiletoj

De julio la Nacia Evoluiga Ministerio malaltigis la prezon de la elektronike, resp. per bankokarto aĉetitaj vojaĝbiletoj. Ekde tiam daŭre krekas la proporcio de la hejme printitaj vojaĝbiletoj; kaj per tiu sistemo malkreskas la tempodaŭro de la viciĝo antaŭ la giĉetoj. Tiu ĉi favoro validas kaze de plentarifa, kaj ĉiutipa rabatbileto. Kaze de hejme printita biletoj oni povas aĉeti la vojaĝbileton por unu veturo, krombileton, lokbileton, eĉ por bicikloj kaj vivantaj etbestoj. Vojaĝante per InterCity trajno la pasaĝero povas prezenti (al la konduktoro) la QR-kodon de la veturbileto per ekrano de taŭga telefon-aparato, aŭ komputilo.

Kvindekjara jubileo de „LA ĜIBA”

Dum la fino de la 1950-aj jaroj ĉe la enlanda fervoja trafiko intensiĝis la interesiĝo por ŝanĝi la vaportrakciadon je dizeltrakiado. Por efektiviĝi tion, estis bezonata akiri dizellokomotivojn.

En la kadro de la dizeliga programo jam en 1960 komenciĝis la planaj laboroj de la nova lokomotivtipo. Tiun sekvis la fabrikado de du prototipoj. La konstruado de tiuj dizellokomotivoj sukcesis eminente, eĉ siatempe tio reprezentis mondnivelon, kaj eksterlande oni aĉetis la modifitajn variantoj (Kubo, Egiptio).

Antaŭ 50-jaroj, en 1963 elruliĝis la unua modelo de la M40-seria dizellokomotivo („LA ĜIBA” – karesnomo de tiu tipo) el la veturilfabriko Ganz-Mávag. Okaze de tiu ĉi tre signifa teknika moderniga evento la „MÁV Csoport” (MÁV Grupo) kaj „Veresegyházi Baranyai János Vasútbarát és Modellező Klub” (Baranyai János Fervojamika kaj Modela Klubo de Veresegyház) aranĝis solenan primemoron kaj model-ekspozicion en la Fervojnodo Hatvan.

János Patay

EL FERVOJA MONDO

Enurba fervoja transporto

Laŭ la taga ĵurnalo „Magyar Nemzet” baldaŭ efektiviĝos la enĉefurba pasaĝer-transporto. Laŭ la planoj ili trafikos pohore inter la stacioj Kőbánya-Kispest kaj Székesfehérvár. Tio estas unikaĵo, ja la finhaltejo de la pendoltraĵoj de Transdanubio ne trafikos ĝis la stacio Budapest-Déli aŭ al aliaj frekventaj stacioj de la ĉefurbo, sed ĝia finhaltejo estos grava fervojnoda stacio de urboparto Pest. Sur la linio la trajnoj haltos en naŭ stacioj kaj en la finhaltejo Budapest-Ferencváros. Per tio efektiviĝos la t.n. „S-Bahn koncepto”, nome ene de Budapest la pasaĝeroj povos veturi per fervojo inter tiaj urbopartoj, kiuj situas sur ne samaj linioj de diversaj urbopartoj.

Interkonatiĝa trajnkurso de *Railjet* tra Moravio kaj Bohemio

Eksterordinara specialcela trajnkompleto *Railjet* venis jaŭdon, la 21-an de februaro 2013 por nepublika interkonatiga trajnkurso al Ĉeĥa respubliko. La trajnkompleto estis ekspedita en kunlaboro de Ĉeĥaj Fervojoj (ČD) kaj Aŭstraj Federaciaj Fervojoj (ÖBB) el Vieno tra *Břeclav* kaj *Brno* al *Česká Třebová*, kie post teknologia paŭzo ĝi antaŭvespere forveturis tra *Olomouc*, *Přerov* kaj *Břeclav* reen al Vieno. La trajnparo estis destinita nur por dungitoj de ČD, ÖBB kaj teknikistoj de la viena entreprena filio de *Siemens*.

La partoprenantoj en veturado praktike interkonatiĝis kun iuj ekspluatadaj parametroj, funkciado de informada, rezervada kaj rega sistemoj disponigataj de priservadaj aranĝoj, kaj pruvis kvaliton de vojaĝado en *Railjet*.

Ĝi fariĝis bona praktika provo por reprezentantoj de trajnkompana personalo kaj trakciilkondukistoj, kiuj povis la

trajnkompleton „pripalpi” en reala trafiko: ili provis propran regadon de la trajnkompleto inkluzive ekzemple funkciigon de pordoj.

Dum la tuta veturo de *Railjet* en Ĉeĥa Respubliko dungitoj de Aŭstraj Federaciaj Fervojoj kaj teknikistoj el kompanio *Siemens*, kiu jam komencis en Vieno tiujn ĉi trajnkompletojn por bezonoj de ČD fabriki, estis dispone al siaj ĉeĥaj kolegoj. „Iuj niaj kolegoj, okupiĝantaj pri varbadveturoj kaj prezentado de sekurecinstalaĵo povis la trajnkompleton provi el vidpunktoj de komforto, dislokiĝo de sidlokoj, ties numerindikoj en trajno kaj ankaŭ de priservo de vojaĝantoj per manĝado kaj aliaj bezonaĵoj (*catering*)”, diris direktoro de Servo por longdistanca kaj internacia trafiko *Jiří Jeřeta*, kiu la prezentveturon partoprenis.

Agordo de du trafikistoj en uzataj teknologioj

Jiří Konečný el Servo de relveturiloj ĉe Ĝenerala Direkcio ČD diris, ke celo de la misio estis agordigi teknologiojn uzatajn en trajnkompletoj kun oficiala nomo *Siemens Viaggio Comfort*. „Kun teknikistoj el firmao *Siemens*, kaj ankaŭ el ÖBB ni ĉiujn eventualajn problemojn konsultis rekte en la trajno, prove ekzamenis datumenigon en rezervan sistemon kaj ilian interŝanĝeblon. Plie, nia sperta dungito *Jiří Valín*, kiu gvidis la trajnon sur nia teritorio sub kontrolo de la aŭstria instruktoro, povis interkonatiĝi kun regadekipaĵo de la lokomotivo *Taurus* serio 1216.2 el kondukadvagono de *Railjet*, kio ja unufoje okazis en Ĉeĥio. Trajnkompleto *Railjet* en Ĉeĥio jam kelkfoje estis, sed ĉiam nur en tirreĝimo kun helpo de sendependa lokomotivo tipo *Taurus*. Ni estas kontentaj, ke la trajno senprobleme funkciis ankaŭ en puŝadreĝimo dum veturo el *Česká Třebová* reen tra *Přerov* kaj

Břeclav en hejmsolucion en Vieno“, diris Jiří Konečný.

Alvoko 2050 enhavas vizion kaj celojn

En kadro de transdonado de Eŭropaj fervojaj aprezoj (*European Railway Award*) estis aperigita Alvoko 2050. La dokumento prezentas vizion de fervoja sektoro por jaro 2050 kaj priskribas renovigajn procedojn kaj neeviteblajn investojn. La dokumento rezultas el Blanka libro por trafiko el la jaro 2011, kaj identigas gravajn komercajn celojn.

Sur Tohotu Shinkansen

Sur fervoja linio *Tohoku Shinkansen* ekde horarŝanĝo en marto 2013 estas permesata maksimuma rapido de trajnoj 320 km/h. Pligrandigitan rapidon de originaj 275 km/h enkondukis kompanio *JR East*, kiu garantias trafikon el Tokio al nordorienta Japanio. La pligrandigita maksimuma rapido interligiĝas kun entrafikigo de novaj grandrapidaj trajnoj kun vagontipo *ES*, kaj fino de ekspluatado de pli malnovaj vagonaroj serio 200. La kompanioj *Kawasaki* kaj *Hitachi* jam liveris 25 el 59 menditaj vagonaroj. Celo de plirapidigo estas redukti vojaĝtempon el Tokio al *Shin-Aomori* en la plej norda parto de ĉefinsulo *Honŝū* al proksimume tri horoj.

Trafiko en Beogrado kun svisaj *Flirt*-oj

Svisa kompanio *Stadler Rail* liveros al Serbaj Fervojoj 21 kvarvagonajn veturilkombinaĵojn *Flirt* de tria generaciopor 100 milionoj da Eŭroj. Ili estos liverataj en jaroj 2014 kaj 2015. Aĉeto estos financata de Eŭropa banko por renovigo kaj evoluigo. La veturilkombinaĵoj estas destinitaj por aglomerzona trafiko en Beogrado. Ilia kapacito estas 234 sidlokoj, el tiuj 14 kun klapseĝo kaj 12 en unua klaso. Maksimuma rapido estas 160 km/h. *Stadler Rail* tiel jam ricevis mendojn por ĉirkaŭ 900 kombinaĵoj *Flirt*.

Trajnkunligo de Frankfurto ĉe Majno al Marsejlo prosperas

Naciaj trafikistoj de Germanio kaj Francio, *DB* kaj *SNCF*, laŭdesprimas unujaran ekspluatadon de rekta grandrapida kunligo de Frankfurto ĉe Majno kun Marsejlo ĉe bordo de Mediteraneo. Dum unua jaro sur tiu ĉi linio estis transportitaj 150 mil vojaĝantoj, kio superis priatendon de la ambaŭ fervojoj. Sur la linio estas entrafikigitaj komfortaj duetaĝaj vagonaroj *TGV Euroduplex*. Trajno traveturas la linion inter ambaŭ urboj en 7 horoj kaj tri kvaronoj.

Por ŝparado pasaĝertrajnoj trafikis sen trajnkompanistoj

Cele al ŝparado trafikisto *MÁV* nuligis trajnkompanadon de pasaĝertrajnoj per konduktoj sur malmulte frekventa linio inter stacioj *Somogyszob* kaj *Nagyatád* en sudokcidenta Hungario. Hungaroj provas tiun ĉi ekspluatmetodon de pasaĝertrafiko, konata kiel „Speciala maniero de pasaĝera priservo“ sur 9 km-jn longa linio- sekcio. Nuntempe tie ĉi trafikis plej kutime unu motorvagono *Bzmot*, fabrikita en *Studénka* (Ĉeĥio). Sur la linio inter finstacioj estas neniuj interstacioj aŭ haltejoj. La biletkontrolon plenumas trajnrevizoroj.

Interkonsento pri aĉeto de elektraj lokomotivoj

Rusa kompanio *RŽD* subskribis memorandon kun konsorcio *Siemens kaj Sinara* pri okazonta aĉeto de ĝis 350 novaj elektraj lokomotivoj. La finan kontrakton por livero de trafikiloj ambaŭ klientoj subskribos en jaro 2014. La kvarradaksaj plursistemaj elektraj lokomotivoj estos fabrikataj en laborejoj de la germana-rusa firmao *Uralskije Lokomotivy* en *Jekatĕrinburg* plej malfrue ĝis la jaro 2020. La bontenadon de novaj trafikiloj faros la liveranta firmao.

Kompilis: **Jindřich Tomíšek**

S P I R I T A D E S E R T O

Rekviemo al la SOBRA MENSŬ

Ni ĉagrenas pro la perdo de nia ŝatata amiko, kiu dum longa tempo estis inter ni: nome la SOBRA MENSŬ. Neniu scias precize ties aĝon, ja la naskiĝdato jam antaŭ longe perdiĝis en la labirinto de la burokratismo.

Oni rememoros tiun, ĉar ĝi donis al ni tiel multajn valorajn lecionojn, kiel „oni devas labori por ke oni havu tegmenton super la kapo”, kaj „ĉiutage oni devas legi iom malmulton”; por ke oni sciu: „kiu frue leviĝas, facile riĉiĝas”, kaj por ke oni rekonu la validecon de tiuj frazoj, kiel la sekvaj: „la vivo estas malproksime al vero”, aŭ „ĉu povas esti, ke mi eraras?”.

La SOBRA MENSŬ estas simpla kaj efika komandanto („ne etendu la kruojn trans sub via kovrilo”; kaj oni vidis laŭ la fidindaj gepatraj strategioj: „ne la infano sed la plenkreskulo diktas”).

La sanstato de tiu tiam komencis rapide difektiĝi, kiam oni komencis apliki tiujn strangajn normojn, kiel:

- raportojn pri sesjara knabo, kiun oni persvadis pro seksa molesto, ĉar li kisis samklasanon;
- pri adoleskuloj, kiuj devis ŝanĝi lernejon, ĉar denunciis sian samklasanon pro vendado de drogo;
- la maldungo de instruistino riproĉinte sian lernanton.

Eĉ tio pli malbonigis la staton de la SOBRA MENSŬ.

La SOBRA MENSŬ tiam devis retiriĝi en fonon, kiam la gepatroj atakis la instruistojn pro tio, ĉar ili realigis tiun laboron, en kiu la

gepatroj fiaskis: disciplinis siajn nedisciplinitajn infanojn.

La SOBRA MENSŬ dekadencis eĉ pli, kiam la lernejoj devis akiri gepatran permeson por terapii per aspirino, ŝmirkovri lernanton kun kremo kontraŭ sunradio, sed estis malpermesite informi la gepatrojn pri la gravediĝo de lernantino, despli se ŝi volis abortigi.

La SOBRA MENSŬ perdis sian vivoŝaton, kiam la dekalogo ridindiĝis, kelkaj „eklezioj” fariĝis fi-negoca, kaj de kiam la krimuloj ricevas pli bonajn/favorajn traktadojn ol iliaj viktimoj.

Por la SOBRA MENSŬ estis grava frapo ekscii, ke en sia hejmo oni ne povas defendi sin kontraŭ (eĉ pafilhava) ŝtelisto, sed la ŝtelisto rajtas ekprocesi lin, se la atakito levas manon kontraŭ li.

La morton de la SOBRA MENSŬ antaŭis la morton de siaj gepatroj: nome la mortojn de la Vereco, la Justeco, la Konfido; la Saĝeco, la Respondeco, la Leĝeco kaj la Racieco.

Sed vivas iliaj „duonfratoj” jenaj:

- „alvoku mian advokaton”,
- „ne mi estis...”
- „ne intervenu...”; fine
- „mi estas la viktimo de la socio”.

Ne multe ni partoprenas la entombigon de la SOBRA MENSŬ, ĉar tre malmultaj perceptis ĝian foriron.

Se ankoraŭ vi memoras ĝin, sendu plu tiun ĉi nekrologon.

En la mala okazo aliĝu al la plimulto, faru nenion!

Kompilis: **Temesvári Gabilla**

Sekreto de la feliĉo

En giganta kastelo loĝis la famkonata saĝulo. Tio same surpizis la

fraŭlon, kiel tiu fakto, ke li trovis eĉ gajan societon. Li imagis, ke la famkonatulo

meditas pri la mondo retiriĝante al sia biblioteko. Li fariĝis necerta. Ĉu estus racie fari „la” demandon „al tia intervjuito”, kio delonge tiom turmentis lin? La junulo ne povis plu mediti pri tio, ĉar la dommastro tro afable salutis lin, kaj tro kompleze interesiĝis pri la celo de lia vizito, do li senhezite tuj konfesis la celon de sia vizito.

Granda vivnecesa temo okupas vin, mia karulo. La sekreto de la feliĉo! – diris kun serioza vizaĝo la famkonata saĝulo. – Kiel vi povas konstati, nun mi ne povas profundigi en tiun temon kaj ekspliki miajn pensojn.

Pro tio la dommastro proponis al la vizitanto, ke antaŭe li trairu la kastelon kaj miru la pentraĵojn, tapiŝojn, se li bonvolas ankaŭ la trezorojn de la biblioteko, kaj ĉirkaŭ post du horoj denove ili renkontiĝu. La dommastro transdonis kafkulereton, en kion li verŝis du gutojn da oleo. Dum la kontenplado enmane li tenu la kafkulereton, kaj prizorgu, ke la oleo ne elverŝiĝu.

Ŝajnas, ke la oldulo estas ne nur stranga, sed iom skrupulema, sed se li volas, do estu tiel... - kaj tenante la kulereton en sia mano la junulo ekiris. Li eĉ ne forpreis liajn okulojn de la kulereto, trairadis ĉiujn etaĵojn kaj post du horoj akurate li aperis ĉe la dommastro.

Ĉu vi precize rigardis ĉion? Mi esperas, ke per la belegaj vidindaĵoj vi trovis multegan plezuron. Unikaj estas la midlaĵoj de la tapiŝoj, inter la pentraĵoj

videblas kelkaj mondfamaj raraĵoj, kaj en la biblioteko tiuj du foliantoj elradias la etoson de la mezepoko...

La junulo honteme konfesis, kel li vidis nenion el tiuj, ja li koncentris ĉiun sian atenton al la kulereto kaj oleo...

Do, vi refoje ekiru, ja la trezorojn de mia hejmo atendas vin! – diris la olda saĝulo kun afabla rideto; kaj krome li aldonis: Se oni ekkonas ies ĉirkaŭaĵon, tiam oni povas fari al si ideon pri tiu. Mi ŝatus, se vi ekkonus min.

Ĉi-okaze pli malstreĉe prenante la kulereton la junulo refoje ekiris trairi la kastelon por esplora vojo.

Li falis el mirego al alia. Tie, ĉi-tie li ekhaltis, kaj malfacile li povis daurigi la viziton. Li admiris la freskojn de la plafono, li travagadis la florpompantan parkon. Li preter atentis la pason de la tempo; eĉ malfruiĝinte reiris li al la dommastro. La vortoj fluis el lia buŝo je la efiko de la belegaj vidindaĵoj.

Mi ĝojas, ke mia hejmo portis al vi ĝojon. – Sed kie estas la du gutoj de la kulereto?

La junulo ĉagrene konstatis la malplena kulereton, ĝi estis malplene.

Mia unusola konsilo al Vi sonas jene – diris la famkonata oldulo. La sekreto de la feliĉo estas: plezuru la mirindan belecon de nia mondo, sed tiel, ke vi ne preteratentu la du gutojn da oleo sur via kulereto...

Paulo Coelho

Kio estas la nuda vero?

La vero kaj falso kune iris por bani. La falso pli baldaŭ elpaŝis el la akvo, kaj ŝtelis la vestaĵon de la vero, surmetis ĝin, kaj sian propran lasis tie sur la plaĝo. La vero tre ĉagreniĝis, kiam ĝi ne trovis sian aĵon, sed ĝi diris al si: prefere mi vivas nude dum mia tuta antaŭstaranta vivo, ol mi

surmetu la ĉambran negliĝan robon de la falso. Ekde tiam estas nuda la vero, la falso eĉ ĝis nun iradas inter la homoj vestite per la robo de vero.

Popola diro



**Gracoplenan Kristnaskon, kaj feliĉan Novan Jaron
por ĉiuj karaj legantoj**



**La 66-a kongreso de IFEF okazos de la 17-a ĝis la 24-a de majo
2014 en Italio en la urbo San Benedetto del Tronto.
Informojn kaj aliĝilojn oni povas ricevi de HFEA.**