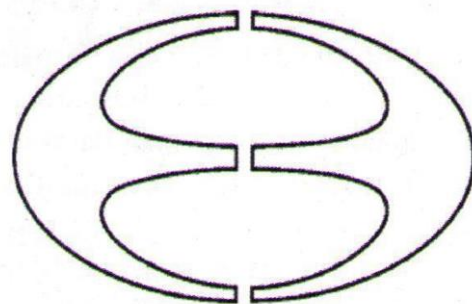


HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



Partoprenantoj de la 66-a IFEF-kongreso

2
----- 58-a jarkolekto
2014



HUNGARA FERVOJISTA MONDO

Revuo de la Fervoĵista Esperanto-Movado
en Hungario

Fondita de D-ro István Bácskai en la jaro 1957.

Respondeca redaktoro:

István Gulyás

Eldonas:

Hungara Fervoĵista Esperanto-Asocio

Hungara Sekcio

de Internacia Fervoĵista Esperanto-Federacio

Poŝta adreso: HU-1155 Budapest

Rákos út 98. I/9.

Aperas kvaronjare

Abonprezo: al hungara adreso: HUF 2000

al eksterlanda adreso: EUR 12

*

MAGYAR VASUTAS VILÁG

A magyar eszperantista vasutasok

központi lapja

Felelős szerkesztő: Gulyás István

Kiadásért felelős

A Magyar Vasutas Eszperantó Egyesület

„Szkenguru” Nyomda Budapest

Felelős vezető: Balla László

ISSN 0230-323x

ENHAVTABELO:

22. I. Gulyás: Pensoj post la 66-a IFK
23. I. Gulyás: IFEF kongresis en la sunbrila Italio
27. J. Báji: Konciza historio de la Metroo nr.4
29. I.P.Szigethy: Festo de hungara poezio
30. J. Patay: Civila kuratoro de Esperanto
30. K. Orosz: Alvoko al la fervoĵistaro
31. J. Báji: Antaŭ 200 jaroj naskiĝis Á. Gábor
32. I. Gulyás: Internacia tago de familio
34: J. Patay: Fakaj informoj
37. J. Patay, G. Héger: Spiritaj desertoj
38. J. Tomísek: El fervoja mondo

58-a jaro N-ro 2. APRILO-JUNIO

PENSOJ POST LA 66-a IFEF-KONGRESO

Antaŭ kelkaj semajnoj finiĝis la lasta IFEF-kongreso, okazinta en la belega itala urbo San Benedetto del Tronto. Laŭ mia opinio la kongreso sukcesis bonege. Dum la inaŭguro partoprenis kelkaj invititaj membroj, la kunsidoj estis fruktodonaj, la decidoj pri movadaj kaj aliaj temoj havigos la pliboniĝon de la agadoj de la fervoĵistaj esperantistoj. La fakaj programoj - ĉefe la fakprelegoj - havis altajn nivelojn. En la kadro de la kulturaj programoj ĉiuj kongresanoj ĝuis la belegajn italajn melodiojn kaj dancojn. Kaj la tuttaga, kaj la duontagaj ekskursoj donis neforgeseblajn travivaĵojn al la partoprenantoj. Donis al ni bonegajn spertojn ankaŭ la itala gastronomio kun ĉefe maraj specialaĵoj kaj abundoj, la taŭga kongresejo kaj por kunsidi kaj por loĝi en ĝi.

Do mi povus esti kontenta, sed tamen restis en mi mem iomete manksento pro la malgranda nombro de la partoprenantoj. En ĉiu jaro malkreskas la nombro de la kongresanoj. Kio okazos en la venonta jaro, kiam la kongreso okazos en Ĉinio, eĉ en la jaro 2017 Kubo organizos la kongreson?

Se ni legas la resumon de la raporto de la landaj asocioj de IFEF, ni povas konstati, ke en ĉiu lando malkreskas la membro-nombro. Malkresko estas spertebla en la kadro de UEA, do en la tuta Esperanto-mondo. Kion ni devas fari por la plibonigo de tiu negativa situacio? La nova estraro de UEA jam paŝis kaj konceptis la farenadojn por kreski la membro-nombron de UEA. Ankaŭ IFEF faris tion dum la nuna kongreso. La prezidantino de IFEF preparis proponon por nova Strategia Laborplano. Laŭ tiu plano la plej grava tasko estas establi novajn laborgrupojn por plibonigi kaj disvastigi la fervoĵistan agadon sur ĉiuj terenoj de la Esperanto-movado. La principaj celoj estas trovi novajn membrojn, konvinki la homojn pri la utileco de Esperanto, serĉi novajn aktivulojn por kunlabori, plibonigi la interrilatojn kaj kunlaborojn kun aliaj koncernaj organizoj, modernigi la informadon en la nuna reta epoko, subteni la instruadon kaj komunajn fakajn projektojn. La efektivigo de tiuj celoj alportos la rezultojn kaj la progreson de IFEF kaj de niaj landaj asocioj.

Do, karaj fervoĵistaj kaj nefervoĵistaj esperantistoj, ek al la agado, kaj - helpe de la nova Strategia Laborplano - serĉi kaj trovi taŭgajn rimedojn kaj vojojn kreskigi la membro-nombron de la esperantistoj, kaj plibonigi nian agadon!

István Gulyás

IFEF KONGRESIS EN LA SUNBRILA ITALIO

Sesan fojon gastigis fervojistajn esperantistojn la Itala Fervojista Esperanto-Asocio, kiam ĝi organizis la 66-an IFEF-kongreson inter la 17-a kaj 24-a de majo 2014. Post Verona (1954), Rimini (1970), Róma (1978), Ĉervia (1993) kaj Trieste (2009) sekvis la urbo San Benedetto del Tronto. En la kongreso partoprenis 133 kongresanoj el 18 landoj, inter ili – bedaŭrinde – nur 4 hungaroj.



La kongresejo en San Benedetto

San Benedetto del Tronto situas apud la Adriatika Maro en la regiono Marche, kaj enhavas pli ol 48 mil enloĝantojn, eĉ somere proksimume dekobliĝas tiu nombro. En la urbo troveblas pli ol 100 hoteloj kaj ripozejoj, kelkaj preĝejoj, bele zorgeme flegitaj parkoj, longa vico de diversaj kluboj kaj banejoj, nenombreblaj diverspecaj palmoj, belegaj florantaj rozoj kaj aliaj floroj, novaj kaj malnovaj urbopartoj kaj vigla apudmara vivo en la tuta urbo. La fajnan sablan plaĝon, kiu etendiĝas pli ol 4 kilometrojn borderas bela kaj larĝa promenejo kun palmoj, oleandroj, pinarboj kaj aliaj verdaĵoj. Ne senmerite oni nomumas la urbon „Riviero de la Palmoj”. La urba fiŝkaptista haveno estas la plej granda en Italio. En la havena kvartalo estas la nova komplekso „Muzeoj de la Maro”, kiu konsistas el la „Muzeo pri fiŝoj” kun akvarioj, arkeologiaj trovaĵoj kaj kolekto de fosilioj; la „Muzeo pri la amforoj” kun specimenoj el amforoj fenicaj, punikaj, grekaj, italaj, romiaj kaj bizancaj; la „Muzeo pri la mara civilizacio” kun multaj interesaj objektoj, bildoj kaj memoraĵoj. En tiu komplekso troveblas la „Antiquarium Truentinum” kun pliaĝaj trovaĵoj kaj atestoj de la antikva origino. Ekzistas ankoraŭ „Muzeo” sur la suda moleo, kiu etendiĝas en la liberan maron je pli ol unu kilometro, kie troveblas plurcent grandaj rokoj, sur kiuj konataj kaj nekonataj skulptistoj gravuris kaj skulptis interesajn figurojn kaj aliajn motivojn. Ĉiujare ili venas al la urbo, kaj daŭre plimultigas la skulptadojn.

La kongresejo estis en la kvarstela kaj komforta Hotelo Calabresi, kiu troveblas en la placo Marinai, malantaŭ la stacidomo, apud la lumturo, do preskaŭ apud la maro. La hotelon ĉirkaŭas grandaj palmoj, kiuj donas specialajn ĉarmon, belecon kaj estetikon.

La maro, la suno kaj la urba etoso donis al la kongresanoj bonan senton, agrablan restadon dum la tuta kongresa semajno. Helpis travivi tiujn sentojn la kulinaraj diversecoj, la gastronomiaj specialaĵoj, kiuj ĉiutage donis al la kongresanoj specialajn ĝuojn kaj plezurojn. Komprenoble la hotelĉambroj estas elegantaj kaj bone ekipitaj, la granda salono kaj aliaj malgrandaj kunvenejoj certigis la trankvilajn kaj sukcesajn kunsidojn, kulturajn programojn.

La 66-a kongreso de IFEF komenciĝis **sabate** vespere kun la **Kunsido de LKK kun la estraro de IFEF**. Ni traktis kelkajn organizaĵajn temojn, programŝanĝojn, kaj la aranĝon de la inaŭguro.

Poste okazis la **Interkona vespero** en la halo kaj kafejo de la kongresejo. La plejmulto de la kongresanoj partoprenis ĝin, kaj ili renovigis amikajn rilatojn aŭ interparolis kun novaj konatoj.

La **Solena** inaŭguro de la kongreso okazis dimanĉe antaŭtagmeze, kiun partoprenis kelkaj invititaj reprezentantoj de la urbo, de la Libertempa Organizaĵo de Fervojistoj (DLF) el San Benedetto del Tronto, de la Provinca Komerca Konfederacio, de la Itala Esperanto-Federacio kaj de la estraro de UEA. Ĉiuj gastoj salutis la kongreson, kaj ili esprimis siajn dezirojn pri la disvastigo de la Esperanto-movado. Poste la reprezentantoj de la landaj asocioj salutis la kongreson, inter ili István Sutka, revizoro de nia landa asocio, kiu transdonis la bondezirojn de la hungaraj fervojistaj esperantistoj al la kongreso. Fine la prezidantino de IFEF, Rodica Todor faris festparolon. La prezidantino unue parolis pri la beleco de Italio, kaj pri la historio de la itala fervojo kaj la fervojista Esperanto-movado. En tiu kadro ŝi distingis la membrojn de la LKK: **s-ron** Gianfranko Tomba kaj Fausto Calabresi, kaj s-inon Elisa Gualandi per Honora Diplomo de IFEF. Vito Tornillo, la prezidanto de LKK ricevis specialan dankleteron pro la sindona laboro kiel organizanto. La prezidantino en sia plua festparolo akcentis:



István Sutka salutis la kongreson

„ Se ni ekzamenas la temojn de la fakaj prelegoj, ni konstatas kiel aspektas nun la fervojo ĝenerale, kaj en Italio speciale; ni konstatas ke la mondo evoluas, kaj kune kun ĝi la fervoja trafiko evoluas kaj iĝas pli kaj pli internacia, rapida, ekonomia, ... do, alloga. Estas esenca nia adaptiĝo al tiu evoluo!

Je novaj defioj, novaj strategioj pli kuraĝaj estas bezonataj por pli efike plenumi la ĝeneralajn taskojn de IFEF, de landaj asocioj, de nunaj komisionoj kaj komisiitoj.

Profitante la novan strategian planon de UEA kaj sekvante ĝiajn indikojn, la nova laborplano de IFEF, por la sekvontaj tri jaroj devus esti rezulto multe pli konkreta kunlaboro, multe pli komuna perspektivo de la respondeculoj de nia federacio pri ties estonteco.

La taskoj de tiu laborplano – anstataŭ resti iom abstraktaj – devas speguli kun granda respondeco la nunan staton de IFEF, kaj ĉefe respekti la bezonojn de nia membraro, adresi al la majoritato kaj ebligi ĝian uzadon en la praktika vivo, ĉar unu el la kialoj kiuj povus kaŭzi la falon, estas manko de aplikado de Esperanto.

Ni ĉiuj konsentas, ke IFEF bezonas fervojistojn. La demando estas: ĉu fervojistoj bezonas la nunan IFEF-on, kaj kiom grade? De kelkaj jaroj tiu demando estas pli kaj pli evidenta.

Anstataŭ aludi al ekonomia krizo, al maljuniĝo de fervojistaro, al malkresko de dungitoj en fervojaj entreprenoj, ni ekpensu pri pli flekseblaj kaj adaptiĝemaj strukturoj en la kadro de tiu naskiĝanta tutmonda socio.

Por ke la rezultoj de niaj debatoj ne restu preskaŭ nulaj, mi proponas alfronti pli kuraĝe la realon, kaj ne hezitu helpi per niaj konkretaj kontribuoj dum tiu ĉi kongreso al plibonigo de nia komuna agado.

Por interŝangi spertojn ni profitu la ĉeeston de plurjara oficiulo de UEA, s-rino Barbara Pietrzak, de la reprezentanto de la plej juna landa asocio, la ĵus starigita KEFA, Miguel Gonzales kaj de multnombra delegacio de niaj ĉinaj kolegoj, de israelaj samideanoj, ni profitu la daŭre akceptata kunlabora interkonsento inter IFEF kaj ILEI pere de ties nova prezidantino Mireille Grosjean, por ekkonstrui kunlabore, kadre de la movada fajro, novan strategion por la venonta periodo”.



Poste ŝi daŭrigis la valorajn pensojn:

„Konatigu nian fakan agadon dise en la mondo, ekrigardu ekstereŭropajn landojn kiel celpunktoj por la disvastigo de nia Federacio, malfermu niajn kongresojn al reta partopreno por tiuj, kies vivnivelo malpermesas ilian ĉeeston, proponi komunajn projektojn por fakuloj apartenantaj al pluraj landaj asocioj, pli efike kunordigi la laboron, kaj dividi la taskojn kaj la gvidadon kun nova generacio.... povus esti nur kelkaj inter multaj rimedoj por stimuli la renovigon kaj plifortigon de nia

Federacio.” En la fino de la festparolo la prezidantino malfermis la kongreson.

La festparolon sekvis forta aplaŭdo kaj aklamado.

Post la malfermo la tuta kongresanaro partoprenis **Komunan fotadon.**

Posttagmeze okazis **Kunsido de la Faka Komisiono**, kies kadro la fakuloj aŭskultis raportojn de la sekretarioj de la Faka Aplika Sekcio, kaj de la Terminara Sekcio. La partoprenantoj raportis pri la faka kaj terminara agadoj en la unuopaj landaj asocioj. Ili traktis kelkajn nociojn laŭ la informoj de la Terminara Kuriero, eĉ la fakajn programojn dum la 66-a kaj la 67-a IFEF-kongresoj.

Dimanĉe vespere okazis **Muzika vespero** fare de Maria Grazia Barboni. Ŝi ne estas praktikanta esperantisto, sed tamen ŝi mem tradukis la tekstojn de la kanzonoj de Fabrizio De André al Esperanto, kaj kantis ilin akompanante sin per gitaro. Ŝi prezentis kanzonojn ankaŭ de Edith Piaf kaj Joan Baez, eĉ de aliaj aŭtoroj. Ŝi havas belan voĉon, kaj ludis virtuoze per gitaro, kaj ŝi rikoltis grandan sukceson.



La estraro de IFEF gvidas la estrarkunsidon

Lunde antaŭtagmeze okazis la **Nepublika komitatkunsido**, kiun partoprenis 14 komitatanoj kaj 7 observantoj, la estraranoj kaj du honoraj membroj de IFEF. La plej gravaj temoj estis du kongresproponoj fare de Hm Martin Stuppig, la buĝetaj proponoj kaj la analizo de la estonto de IFEF. Laŭ la unua kongrespropono la minimuma membronombro de landa asocio estus kvin personoj. La komitato konsentis kun la propono. Laŭ la dua propono devus malpliigi la nombron de la estraro. Tiun proponon la komitato prokrastis ĝis la venonta jaro, eĉ decidis establi komisionon por renovigi la statuton kaj la regularon. Laŭ la buĝeta propono devus esti du malsamaj jarkotizojn: 9 Eŭroj kun reta sendo de nia revuo IF, kaj 15 Eŭroj kun papera ekspedado. La komitato aprobis ankaŭ tiun proponon, kiun devas apliki ekde la venonta jaro. Rilate al la analizo de la estonto de IFEF la prezidantino proponis establi ses laborgrupojn (instruado, eksteraj rilatoj, internaj temoj, historio, informado kaj financado). La laborgrupoj funkcius kiel konsilantoj por aktualigi la novan strategian laborplanon, kaj plibonigi la komunan agadon.

Posttagmeze okazis la unua **Duontaga ekskurso** al la pitoreska montara urbo **Ascoli Piceno**. La partoprenantoj veturis tien per specialaj aŭtobusoj ĝis la urbodomo, kie

la urbestro akceptis nin en belega kaj impona centra salono. Li parolis pri la urbaj vidindaĵoj, ties historio, kaj la laboro de la urba konsilantaro. De la urbestro kelkaj partoprenantoj ricevis belaspektan, koloran eldonajon pri la urbo. Post la akcepto sekvis la malkovro de la urbo. Klera ĉiĉeronino prezentis al ni la plej interesajn konstruaĵojn, ĉefe preĝejojn ne nur ekstere, sed ankaŭ interne. Tiu urbo havas pli ol 50 mil enloĝantojn, kaj troveblas en la urbo multaj mezepokaj konstruaĵoj, du grandaj kaj imponaj ĉefplacoj, unu katedralo kaj 26 preĝejoj. Bedaŭrinde la vetero ne estis bela, sed la vidindaĵoj kompensis la partoprenantojn.

Vespere okazis la **Napola kanzona vespero**, kies kadro tripersonaj muzikistoj ludis napolajn melodiojn. La konsisto de la muzikistoj estas tipa napola stratmuzikista grupo, kiu diskonigas la napolajn kanzonojn, kiuj transiris la oceanojn kaj disvastiĝis en la tuta mondo. Ĉiuj muzikistoj devenas el Napolo, ĉiuj estas fervojistoj, kaj plibonigis siajn muzikajn spertojn pere de la ĵazaj plenumspertoj. Estis ĝuplena vespero.

Marde okazis la plenkunsido, kiun partoprenis 15 voĉdonrajtaj komitatanoj, la estraro kaj multnombraj kongresanoj. Komence kelkaj salutletoj kaj mesaĝoj estis legataj, inter ili mi transdonis la saluton de la Hm János Patay. Poste okazis unuminuta silenta (starigado – helyett) ekstaro por honorigi al la mortintoj de la lasta jaro, bedaŭrinde inter ili estas kvar hungaraj fervojistaj esperantistoj. La raportoj de la sekretario, redaktoro, kasisto, ĉefkomitatano, gvidanto kaj la sekretarioj de la Faka Komisiono, kaj la komitatano „A” de IFEF ĉe UEA estis unuanime akceptitaj. La du kongresproponojn la komitato aprobis laŭ tio, kiel la nepublika kunsido decidis. La viprezidantino analizis kaj resumis la jarraportojn de la landaj asocioj, kiu analizo montras ne tro rozkoloran estonton. La komitatanoj aprobis la decidon pri establo de ses laborgrupoj por helpi la laboron de la estraro, kaj plibonigi la respekton de nia Federacio. La komitato akceptis la buĝeton por la jaro 2015 kaj novan kotizkonfirmon. La komitato iom mallonge traktis



la interrilatojn kun UEA, FISAIC, UIC, SAT, sed konstatis, ke la interkonsentoj kun tiuj organizoj plibonigis en la lasta tempoperiodo. Rilate al la venontaj kongresoj Ĉinio anoncis, ke la sekvontjara IFK okazos en la sudĉina urbo Kunming. Por la jaro 2016 sin proponis Bulgario, eĉ por la jaro 2017 anonciĝis Kubo.

Post la tagmanĝo la ĉinaj kolegoj per interesa filmo prezentis la kongresurbon pri la **Sekvontjara IFK**, kaj iomete detale konigis la kongresan programon, kion ili traktis kaj modifis kun la estraro de IFEF.

Kiel kutime, ankaŭ nun estis ege interesa la programero **Movadaj aferoj**. Ĉeestis pli ol 30 personoj, kiuj laŭdezire parolis diversteme. La ĉefa celo de tiu renkonto concernas la disvastigon de Esperanto en la movado kaj ĉefe ĉe la fervojistoj. La alparoloj bonvoleme faris proponojn por plibonigi la agadojn, kaj kunsentis kun la prezidantino por establi laborgrupojn.

Vespere denove okazis **Muzika vespero**, kies kadro Manuel revigis nin per sia romantika muziko. La temoj de la kantoj de Manuel estis amo, amikeco, paco, solidareco, respekto por la naturo kaj por la medio. La orekkaresa muziko sonis per sonbendo, kaj Manuel kantis klare prononcante en Esperanto. Denove estis agrabla vespero.



La ĉefplaco de la urbeto Recanati

Merkrede okazis la **Tuttaga ekskurso** al famaj kaj interesaj lokoj. Unue ni veturis per specialaj aŭtobusoj en sunbrila vetero al la mondfama pilgrimejo Loreto. En la urbo troveblas Baziliko, kiu kontruiĝis inter la jaroj 1469 kaj 1587. En la Baziliko estas la „Sankta Domo”, kiu estis la loĝdomo de la Sankta Familio en la izraela urbo Nazaret, kaj kie – laŭ la tradicio – la Virgulino Maria ricevis la Annunciacion. Tiun Doman la familio Angeli transportis per ŝipo en 1294, post kiam oni forpelis la kruckavalierojn el Palestino. Estas ege interesa, ke la arkeologoj konstatis, ke la ŝtonoj de la Sankta Domo estas originalaj laŭ la gravuraĵoj sur la ŝtonoj, kaj laŭ la arkitektura tekniko, kion oni komparis kun la nazareta groto, al kio originale alligiĝis la Sankta Domo. En la Domo estas statuto de la Virgulino Maria kun Jesuo el libanona cedro, restaĵoj de freskoj kaj ligna krucifikso. La marmora tegafaro, kiu protektas la Doman, havas riĉe ramitajn murojn. En la Baziliko estas multaj kapeloj nomitaj pri la landoj. Antaŭ la Baziliko estas la Placo Madono, kie troveblas la „Apostola Palaco”, la „Iliria Palaco”, la sonorilturo konstruita en 1755, kaj la „Fontano Majora”. Impona estas la kastelaj muregoj, kiuj ĉirkaŭas parton de la Baziliko. Multaj skulptaĵoj kaj statuoj troveblas en la urbo, inter ili la plej nova pri la papo Sankta Johano Paulo la dua. De jaro al jaro milionoj de pilgrimantoj vizitas tiun belegan pilgriman lokon.

La sekva ekskurso estis la ĉarma urbeto **Recanati**. Ni promenadis en la urbeto, kaj admiris la imponan ĉefplacon kun la monumento dediĉita al la fama poeto Leopardi; la urbodoman, kie troviĝas la muzeo dediĉita al Benjamino Gigli mondfama operkantisto, naskiĝinta en Recanati; la antikvan turon „Torre del Bargo”; la preĝejon „Sankta Aŭgusteno” kun ĝia sonorilturo; la Katedralon kun belega fasado; la vilaon „Collaredo Mels” kun la kolekto de pentraĵoj de Lorenzo Lotto, inter

tiuj la tutmonde famkonatan „Annunciacio”-n. Ni rigardis tiujn pentraĵojn kaj aliajn objektojn helpe de inteligenta ĉiĉerono.



La ĉinoj transprenis la kongresan flagon

Post la urbovizito ni komune tagmanĝis, kaj poste ni veturis al la urbeto **Castelfidardo**. Tie ni rigardis la „Placon de la Respubliko”, la urbodomon kaj la preĝejon „Sankta Stefano”, la malnovan akvedukton k.a. La urbeto estas fama pri la batalo okazinta en septembro 1860, kiam la piedmontaraj trupoj venkobatis la papajn trupojn. Pri tiu okazintaĵo ni vidis objektojn (batalilojn, soldatajn vestojn, interesajn mapojn kaj bildojn ktp) en la „Muzeo de la nacia Releviĝo”. La alia interesa muzeo estas dediĉita al la muzika instrumento „Akordiono”, danke al la familio Soprani. La muzeo ne nur montras la historion de la produktado de akordiono, sed ankaŭ omaĝas la multajn metiistojn kaj industriajn entreprenistojn. La kolekto konsistas el 360 pecoj, ĉiuj malsamaj. Post tiu vizito la direktoro de la muzeo venis al la urbodomo, kie li ludis por ni konatajn melodiojn per akordiono.

Fine ni veturis al la granda urbo **Ancona**, kie ni vizitis la „Muzeon Omero” en la antikva konstruaĵo „Lazareto”. La riĉa kolekto prezentas kopiojn kaj muldilojn de famaj skulptaĵoj, kaj originalajn verkojn de nuntempaj artistoj. Estis ege interesa kaj belega tago.

Post la vespermanĝo okazis en alia hotelparko subĉiela **Akordiona kaj varia vespero**. Okazis grupaj dancoj de la lernejo „Jeune Etoile” kun dudeko da diversaĝaj dancistoj. La muziktrio „Sergio Napoletani Band” prezentis belegan programon je italaj kanzonoj el la sesdekaj jaroj. Profesia kantistino per bela voĉo kantis al la kongresanoj kaj aliaj interesigantoj. Okazis surprizo, kiam juna ĉina esperantisto kantis la mondfaman kanton „O sole mio” per vere bela kaj fortoplana voĉo. Fine preskaŭ ĉiuj kongresanoj dancis ĝis noktomezo.

Ĵaŭde okazis multaj interesaj **Fakprelegoj**. Vito Tornillo preparis du ĉefprelegojn kun la titoloj „La nova Bolonja stacio por grandrapida trafiko”, kaj „La novaj italaj motorvagonaroj Freccia Rossa ETR 1000 por grandrapidaj trajnoj”. Ambaŭ ĉefprelegojn akompanis lumbildoj. Multaj kongresanoj partoprenis tiun, kaj kun granda interesiĝo aŭskultis la prelegojn.

La ceteraj fakprelegetoj estis la sekvaj:

J. kaj L. Niemann: Nova kopenhaga stacio Norreport,
J. Matuska kaj L. Hakl: Longdistanca regulado de fervojtrafiko en la Ĉeĥa Respubliko,
Z. Hinst: Trafika efikeco de fervojoj en Eŭropo kaj en la mondo (ekzemplo de la jaro 2012),

L. Gabalda: Raporto el Japanio de Hori Josuo,

W. Libner: Fervojoj de granda rapido en Pollando,

L. Kovár: Novaj trajnoj por pasaĝertrafiko en Ĉeĥio.

Posttagmeze okazis la **Solena Fermo** de la kongreso. LKK-prezidanto Vito Tornillo mallonge parolis pri la organiza laboro, kaj dankis la kunlaboron al la LKK-anoj kaj helpantoj, kaj fine transdonis IFEF-flagon al la loka sekcio de Dopolavoro. Poste Romano Bolognesi taksis la rezultojn de la kongreso flanke de LKK. Li parolis pri la sekvontjara IFEF-kongreso okazonta en Ĉinio. Nia prezidantino Rodica Todor taksis la kongresajn eventojn. Laŭdis la organizantojn kaj la urbajn kunhelpantojn. Ŝi akcentis, ke en la nuna kongreso partoprenis fervojistaj esperantistoj el tri mondopartoj, kaj esprimis siajn esperojn pri la sukceso de la sekva kongreso en Ĉinio. Fine la prezidanto de la Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio Han Zuwu transprenis la kongresan flagon de Vito Tornillo, kaj denove invitis la fervojistajn esperantistojn por partopreni en la 67-a IFEF-kongreso.

Vespere denove okazis **Muzika vespero** en la subĉiela hotelparko. Okazis popola muziko per akordiono kaj gurdo kun dancoj kaj koruskantoj de la folkloro grupo „Cirkolo Anziani Nereto 2001”.

Vendrede en la lasta tago de la kongreso okazis la dua **duontaga ekskurso** al la ĉarmaj montetaj urbetoj **Ripatransone** kaj **Offida**. En Ripatransone troveblas historia centro de la urbeto kun belega Katedralo, kelkaj aliaj preĝejoj, muzeoj (arkeologia, religia, civitana, etnografia k.a.), zigzagaj kaj mallarĝaj stratetoj, kaj ĉefe mezepoka etoso.

Offida situas en la koro de vinlando, kie ekzistas multnombraj keloj kaj vinkooperativoj. La tuta areo estas kovritaj de vinberaj- kaj fruktoĝardenoj, grenkampoj kaj arbaroj, ĉiuj deklive al la maro. En la urbeto troveblas kelkaj renesancaj preĝejoj, famaj konstruaĵoj – kiel la urbodomo – el la XIV-XV jarcentoj, „Palaco Pagnanelli” el la XVIII jarcento kun la arkeologia muzeo kaj muzeo pri regionaj tradicioj.



Dumvoje en Venecio

Post la kongreso okazis tritaga **Postkongreso**. Dum tiu la partoprenantoj ekskursis al la **Grottoj de Frasassi**, al la urbeto **Civitella del Tronto** kaj al la urboj **Grottammare** kaj **Fermo**.

Belega kaj fruktodona kongreso okazis en San Benedetto del Tronto, danke al la italaj fervojistaj esperantistoj.

Ĝis revido en Kunming (Ĉinio) en la 67-a kongreso de IFEF en la jaro 2015.

István Gulyás

KONCIZA HISTORIO DE LA METROO NR. 4

La ĉefministro Viktor Orbán kaj la ĉef-urbestro István Tarlós la 28-an de marto solene transdonis la novan linion de la Metroo, nome la Metroo-linion n-ro 4.

Jen kronologie la konciza historio de la konstruado de tiu laŭ la arkivo de la Hungara Televido:

En 1992 oni anoncis internacian kontrakto-proponon je la konstruo de 5,4 km-jn longa zono kun sep haltejoj inter placoj Etele kaj Kálvin tér. Kvar entreprenoj resp. konsorcioj aliĝis je la anonco, sed post du jaroj oni malvalidigis la konkurson.

La kabineto en 1997 decidis pri la konstruado de la kvara Metroo-linio de Budapest inter la fervojstacio Kelenföld kaj Baross tér (ĉe stacio Keleti placo Baross) kun dek haltejoj; la investado kostos ĉ. 140-160 miliardojn da forintoj, kies 40 %-jn kovras la budĝeto de la ĉefurbo, kaj la pliajn 60 %-jn kovros la kabineto.

La t.n. Orbán-kabineto en 1998 taksis la konstruan investaĵon tre alta, pro tio ĝi retiriĝis pri la partopreno



de la investado. Poste komenciĝis longa procesado, kaj en 2002 la Medgyessy-kabineto komencis novajn pritraktadojn kun la Investada Banko de Eŭropo pri la financado de la investo.

En 2003 inter la kabineto kaj ĉefurbo okazis pakto pri tio, ke la unua etapo de la Metroo n-ro 4 konstruiĝos kun dek haltejoj inter la placo Etele (fervojstacio Kelenföld) kaj fervojstacio Keleti, samtempe oni komencos la preparon de la dua etapokaj kvar haltejoj ĝis Bosnyák tér. 30 %-jn de la planita kosto de la unua etapo (195 miliardajn forintojn) kovras la ĉefurbo, la pliajn 70 %-jn la ŝtato. En januaro de 2004 oni aprobis la kontrakton pri la financado. Jarfine de 2004 komenciĝis la konstruado de la linio n-ro 4 ĉe la haltejo de Baross tér; oni anoncis la unuan kontrakto-proponon por bori la tunelon.

La Bamco-konsorcio – konsistanta el franca, germana, aŭstra kaj hungara membroj – gajnis la konkurson kaj entreprenis la laboron ene de 143 semajna lindato kontraŭ 53 miliardaj forintoj.



Printempe de 2007 sur placo Etele (ĉe stacio Kelenföld) oni metis la bazan ŝtonon de la Metroo n-ro 4. La dek haltejoj de tiu etapo estos la sekvaj:

Kelenföld
vasútállomás-Bikás park - Újbuda központ - Móricz Zsigmond körtér - Szent Gellért tér - Fővám tér -

Kálvin tér - II. János Pál pápa tér - Keleti pályaudvar. La ĉef-urbestro Gábor Demszky en marto 2007 anoncis, ke la konstrulaboro de la Metroo havas unu-jaran malfruon, pro tio nur en la fino de la jaro 2010 oni povos veturi inter Etele tér kaj Baross tér. En aprilo de 2007 en la stacio-ŝakto de Kelenföld komenciĝis la borado de la 7,4 km-jn longa unua tunelo ĝis stacidomo Keleti, kaj en majo komenciĝis la borado de la dua tunelo. La realiganta konsorcio plurfoje paŭzigis la laboron de la tunelo pro kalkulaj disputoj, sed fin-fine ĉiam sukcesis interkonsenti kun la Direktoraro de DBR Metró Projekt (Limigita Responda Societo por kunordigi kaj efektiviigi la Metroo-projekton de „Dél-Buda - Rákospalota”).

Jarfine de 2007 la Ĉefurba Aŭtonomio konfesis, ke la konstruaj kostoj de la Metroo n-ro 4 „flugis alten”, la plena kosto de la investado superis 500 miliardajn forintojn, ja oni kalkulis je 511 miliardoj. Printempe de 2009 la Direktoraro de Metró Projekt anoncis plian malfruon, laŭ tio la testa funkciado de la Metroo n-ro 4 povos komenciĝi en 2012. – Pli poste en pluraj ŝtupoj oni plurfoje modifis tiun ĉi daton je la jaro 2014.

La Nacia Evoluiga Organizaĵo en septembro de 2009 ricevis la aprobon de Eŭropa Komitato pri la evoluigo de la unua etapo de la Metroo n-ro 4. La projekto ricevis 210,7 miliardojn da subteno el la kadro de la Trafika Operativa Programo de Unio, el tio 180,8 miliardajn forintojn de Kohezia Fonduso. (Tiam oni planis la kostojn de la unua etapo je 353 miliardaj forintoj.)

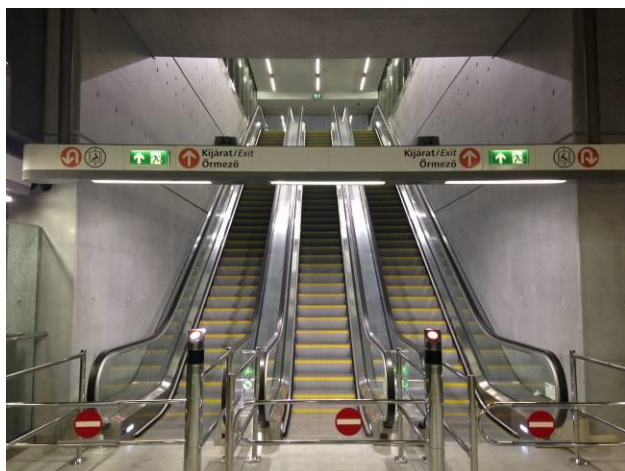
Finiĝis la tunel-konstruado de la Metroo n-ro 4 je la somero de 2010, la norda tunel-borilo alvenis al Baross tér. La finkonstruo de la tuneloj de Pest malfruis duon jaron malgraŭ la kontrakta limdato.



Laŭ la revizio – en septembro de 2010 – de la Plejsupra Ŝtata Instanco de Ekonomia Revizio malavantaĝaj kontraktoj, falsaj efektivaj strukturoj, senbazaj limdatoj karakterizis la investadon de la Metroo n-ro 4; sed la plena kosto ŝajnas reala, kompare kun la teknika valoro.

La Trafika Entrepreno de Budapeŝto en 2010 oktobro malvalidigis la kontrakton kun la franca firmao Alstom, ĉar la entrepreno ne akiris validan tipopermeson por tramoj de la linioj Metroo n-roj 2 kaj 4 je limdato. La ĉefurbo kaj la firmao Alstom en julio de 2011 modifis la kontrakton. La franca entrepreno en februaro 2013 akiris la definitivajn tipo-permesojn por tramoj Metropolis sur la linio-numero 4, tiu kapablas je la plena aŭtomata funkcio.

La Direktoraro de DBR Metró Projekt decembre de 2011 informis la publikon, ke la nivelo de la preteco de Metroo n-ro 4 atingis 70 %-jn. (Post la finkonstruo de la tunelo – nome post la pretiĝo de ĉiuj betonelementoj – komenciĝis la interna konstruado de la haltejoj, la trakoj, la sekurigaj instalaĵoj, la lokigo de sistemo de kurentprovizado, la konstruo de la rulŝtuparoj, la definitivaj elformigo de uzajn servejojn, la surfacojn de muroj, la konstruo de remizo de Kelenföld.)



La ĉef-urbestro István Tarlós printempe de 2012 anoncis, ke la plena konstruado de Metroo n-ro 4 finiĝos dum la printempo de 2014. La trakokonstruo de

la linio n-ro 4 finiĝis jarfine de 2012. Somere de 2013 la Direktoraro de DBR Metró Projekt anoncis, ke la investa kosto de la Metroo n-ro 4 estas 275,8 miliardaj forintoj (tiom estas la aprobita fakturita teknika produkto), la ĝis-tiama totala kosto de la projekto estas 452,5 miliardaj forintoj.

La 11-an de oktobro 2013 komenciĝis la t. n. senpasaĝera uzina testo de la Metroo n-ro 4. Post la 23-a de januaro 2014 komenciĝis la uzina testo de la kompetenta Nacia Trafika Aŭtoritato; laŭ tiuj rezultoj



ili konformiĝas al la preskriboj de la plenaj aŭtomataj sistemoj kaj ĉiuj sekurigaj kriterioj.

La stacio Bikás park, t. e. la unua haltejo de la linio n-ro 4 la 22-an de oktobro 2013 ricevis la ekuzoblan permeson de la Nacia Trafika Aŭtoritato; tiun de la lasta haltejo – stacidomo Kelenföld – ricevis la 28-an de januaro 2014.

La Nacia Trafika Aŭtoritato la 25-an de marto 2015 anoncis, ke la dum du-monata senpasaĝera uzina testo finiĝis, progresas la procedoj pri la funkciiganta pasaĝertrafiko. Tagmeze de la 28-an de marto 2014 oni transdonis la novan Metroo-linion je la dispono de la publiko. Dum la unua tago de tagmezo ĝis uzina malfunkcio ĉiu rajtis senpage veturi per tiu. Estis grandega tumulto ĉe ĉiu tramo, ja ĉiu scivolis pri la alte moderna nova veturilo, kaj la ĝia konstruata torturo pliiĝis la interesiĝon de la publiko.

Samtempe kun la ekfunkciigo de la Metroo n-ro 4 la Trafika Centro de Budapeŝto faris la plej grandegan transformigon de la lasta tempo pri la publikvoja surfaca trafiko de Budapeŝto. Provizore ne temas pri la konstruado de pliaj etapoj de la Metroo n-ro 4: la diversaj konstruaj permesoj de la dua etapo (inter stacidomo Keleti kaj Bosnyár kőr) estas je dispono; pri la tria etapo (stacidomo Kelenföld kaj florvendejo de Budaörs) okazis neniu decido.

La nova Metroo-linio estu je la ĝojo kaj utilo de la trafikanta publiko, la sorto de la konstruataj pliaj etapoj okazu senprobleme, dum objekte striktaj limdatoj.

Kompilis: **János Báji**

FESTO DE LA HUNGARA POEZIO

La plej grava poeto de la hungara literaturo de la 20-a jarcento la poeto Attila József naskiĝis la 11-an de aprilo 1905.

Ekde la jaro 1964. Hungario ĉiujare festas la „Hunga-ran Poezion”; - alligite al la naskiĝtago de Attila József. Estas la plej grava poeto de la 20-a jarcenta hungara literaturo; eĉ ankaŭ el mondliteratura vidpunkto signifa lirika espri-manto de la ideoj de la dudeka jarcento, unu el la plej elstaraj kaj ĉefaj kreantoj de la tutmonda poezio.

Post la reĝimŝanĝo ankaŭ la Ligo de la Hungaraj Verkistoj aliĝis al tiuj aranĝaĵoj. En la j. 1998 dek-kvar poetoj speciale festis la feston de la hungara poezio, ili verkis „sonet-kronon”, kio konsistas el 14 sonetoj.

Okaze de la ĉi-jara „Festo de la hungara poezio” ankaŭ la „Szigethy Literatura kaj Arta Rondo” organizis festan kunvenon en la jam tradicia loko, en la Filio de la Szabó Ervin Fővárosi Könyvtár (Ĉefurba Biblio teko). Multaj „sin armitaj” membroj de la „Szigethy Literatura kaj Arta Rondo” partoprenis tiun ĉi solenaĵon. Margit Hravecz Porhajasné – la estrino de la Biblioteko – varmtone salutis la gastojn. Piroska Horváth – poetino – gvidis la programon. Ŝi koncize parolis pri la vivoj de Attila József, Miklós Radnóti kaj Endre Ady.

La fondinto kaj gvidanto de Szigethy Literatura kaj Arta Rondo, Ilona N. Pető 'Szigethy resume trarigardis vivojn kaj rezultojn de la Rondo. Ĝoje ŝi anoncis, ekde 2013 la societo eldonas informilon por la membraro pri la agadoj; eventoj, rezulto, kaj ĵus aperis la kvara numero de tiu. La ĉeestantoj preparite sin venis al tiu festo, kaj recitis poemojn unue el la klasikaj poetoj Attila József (1905- 1937), Endre Ady (1877- 1919), Miklós Radnóti (1909- 1944), Emil Ábrányi (1851-1920), poste ĉiu mem el siaj versoj. Estas menciinde, ke ekstere sur la muro de la ĉiteia biblioteko la distrikta konsilantaro metis memortabulon honore al Miklós Radnóti, ja en tiu ĉi domo li pasigis sian infan-kaj junulan epokon.

La ĉeestantaj kantistoj kaj pentro-artisto Károly Farsang, Hronyecz- Beke Zsuzsanna verkistoj, kantistoj, pentroartistoj; Sándor Kiss verkisto, fotoartisto; Piroska Molnár, Imre Molnár kaj László Antal Halasi verkistoj; István Pethő internacie ordiplomita verkisto kaj poeto; Tárkányi Imre verkisto; László Fábián Domokos verkisto, kantisto, foto- grafik- pentroartisto faris pli altnivela la festan kunvenon. Jen poemo de Attila József:

Attila József: KUN PURA KORO

Patron, panjon, hejmon, dion
mi ne havas, nek patron,
nek lulilon, nek ĉerktolon,
amon, kison aŭ Brust-molon.

Mi tri tagojn fastas tute,
jes, ne manĝis absolute.
Dudek jaroj – ho, potencas!
Ilin vendi mi intencas.

Se neniu ilin pretendos,
al diablo mi ilin vendos:
mi pur-kore elrabos domon,
se necese, murdos homon.

Sekvos kapti aj pendumo,
kovros min beata humo,
kreskos morto-porta floro
el belega mia koro.



Ilona N. Pető 'Szigethy
(esperantigis J. Patay)

CIVILA KURATORO DE ESPERANTO

Jam plurfoje aperis artikolo en nia revuo Hungara Fervojista Mondo, en kiu la aŭtoro aludis je interesa, ekstrema demando: „Kion faras *neesperantistoj* por la Esperanto-movado?” En tiuj artikoloj ni prezentis kelkajn ekzemplojn. Nun anoncis sin pli nova neesperantisto.

Tagmeze eksonis mia telefonaparato, nekonata virino Helenjo P. el provinca urbo post sinprezento inter pardonpetoj informis min, ke iu sia malproksima parenco, nome Vilmos Gáspár (1901-1978) estis esperantisto, li estis membro de la Fervojista Centra Fakgrupo. Dum sia plenkreska vivo per biciklo kaj la lingvo Esperanto li traveturis preskaŭ la plenan mondon, plejparte Eŭropon kaj la Proksiman Orienton. En taglibroj li registris la travivaĵojn, kaj Helenjo (la telefonanta virino) konservas tiujn. Kvankam ŝi ne konas la lingvon Esperanto, eĉ unu Esperanto vorton ŝi ne konas, tamen ŝi deziras vendi tiujn multajn memoraĵojn parte por ke tiuj ne malaperu, ne neniigu, aliparte ŝi deziras kompletigi sian pensionon per la vendado de tiuj. Ni interkonsentis pri la tempo kaj loko de nia renkontiĝo.

Mi ne konis la esperantistan Vilmos Gáspár, pro tio mi tuj telefonis al pioniraj esperantistoj por eble informiĝi pri li; sed eĉ unu ne memoris lian nomon, kvankam ili estis samtempuloj.

Helenjo vizitis min akurate en la interkonsetitaj tempo, kaj loko. Ŝi estas 88-aĝa vidvino, tre agrabla, iom simpla tamen inteligenta, vigla kaj korpe kaj mense. Ŝi kunportis kaj prezentis materialon da dorsosako, inter ili multajn dikajn kajerojn plene kun notoj, multajn bildkartojn el ĉiu angulo de la mondo, devenantaj multaj el la 1920-1940-aj jaroj.

Mi trafolumis la kajerojn, ekzamenis la poŝtkartojn kaj la ceterajn aĵojn. Vere, tiuj estas

tre valoraj, sed ne ĉio por la esperantistoj, la granda parto havas hispan-, ital-, german-, angla-lingvajn mesaĝojn, eĉ hieroglifajn enskribojn, same la t.n. taglibroj kun stampo de la koncerna loko, kien Vilmos Gáspár vizitis per biciklo.

En la taglibro mi trovis plurajn esperanto-lingvan notojn; inter ili tiun de István Bácskai, kiu salutis kaj fervorigis lin tra tuta paĝo. Helenjo montris multajn afrankitajn bildkartojn el la 1920-1940-aj jaroj – laŭ ŝi ĝi estas nur ono de tiu stoko, kiun ŝi havas hejme. Dum la babilado mi eksciis, ke Vilmos Gáspár estis restoracivagona kelnero ĉe la tiama Pasaĝerproviza Entrepreno. Li estis membro de la Centra Fervojista Esperanto Fakgrupo de HEA, regule li vizitis al la klubejo de la fervojistaj esperantistoj. Eĉ Helenjo montris lian E-legitimilon, kiun Simono Csóra validigis, subskribis la 10-an de januaro 1962. Krome inter la materialo estis kelkaj flugfolioj pri la 14-a IFEF-kongreso en Budapeŝto.

Do, la materialo estas vere tre valora, sed ne multa en la aspekto de Esperanto, plejparte pri filatelioj. Post duhora babilado mi proponis al ŝi la Fajszikolektaĵon en la Országos Idegennyelvű Könyvtár (Landa Fremdlingva Biblioteko). Alitage Helenjo telefone informis min pri la sekvaĵoj: en la Biblioteko (OIK) ne sukcesis aranĝi, efektiviĝi sian planon. Jen maljuna civilo, kiu scias nenion pri Esperanto krom tio, ke sia bofrato estis esperantisto. La 88-aĝa Heleno volas savi eĉ la malmultajn esperantaj postrestaĵoj de sia bofrato, malgraŭ tio, ke ŝi ne estas esperantisto. Helenjo, *la neesperantisto* serĉis Esperanto organizon por transdoni kaj konservi iom da esperantaj valoraĵoj; ŝi, *la neesperantisto* montras al ni ekzemplon kiel flegi valoraĵojn.

Venas la demando al mi: „Ni, esperantistoj kion faras savi, konservi la esperantajn valorajn postrestintajn, trezorojn?”

János Patay

ALVOKO AL LA FERVOJISTARO

La hungara nacio povas danki sian pli ol 1100-jaran ekziston sendube al la akcepto de la kristana valorhierarkio. Tiu ĉi helpis ankaŭ la 165-jaran hungaran fervojon en sia respondeca deĵora laboro.

En nia lando jam funkciis kristana fervojista asocio; la nuna asocio refondiĝis en la j. 1997 (ja post la dua mondmilito la politika potenco prohibis ĝian funkcion), kaj ekde 2007 refoje fariĝis membro de la „Nemzetközi Vasutas Misszió” (Internacia Fervojista Misio – IFM).

Dum la pasintaj 15 jaroj en nia ŝanĝiĝinta, soleciiĝanta mondo la Kristana Asocio de Fervojistoj daŭre efektivas la kuntenantan, helpantan mission de la amo, prezentis sian

forton inter la hungara fervojistaro; niaj renkontiĝoj, aranĝaĵoj, kunvenoj, prelegoj, ekskursoj bone servis tiujn. Nia Asocio ankaŭ estonte devas daŭrigi sian entreprenintan mision per kreskigo de la membraro, agemaj gvidantoj, gejunuloj.

Por la estonto de nia Asocio ni atendas la aliĝojn de aktivaj kaj emeritaj fervojistoj, gejunuloj, eĉ tiujn, kiuj kunlaborante dum la aŭtunaj programoj volonte prenis al si taskojn. La Asocio kore invitas ĉiujn interesiĝantojn al sia membraro.

La estraro de la Kristana Asocio de Fervojistoj
retpoŝto: orosz.karoly@vipmail.hu

ANTAŬ 200 JAROJ NASKIĜIS ÁRON GÁBOR

Áron Gábor naskiĝis la 27-an de novembro en Bereck (Transilvanio) kaj mortis la 2-an de julio 1849 en Uzon (Transilvanio). Li estis sikullanda etbienulo, lignaĵista majstro, hungara nacia heroo, legenda kanonfabrikanto kaj kanonpafanto de la 1848-49-jara revolucio kaj liberecbatalo.

Li naskiĝis al romkatolika sikula limgardista familio. Post la elementa lernejo li studis mezlernejon ĉe la franciskanoj en Csíksomlyó (Transilvanio), poste li soldatiĝis. Li deĵoris en Kézdivásárhely (Transilvanio) ĉe sikula landlima gvardio. Pli poste oni klerigis lin je kanonpafisto en Gyulaférvár (Transilvanio) kaj ricevis soldatan rangon kapolaro. Poste li deĵoris en Pest (Hungario), kaj en Vieno (Aŭstrio) li laboris en kanonfabriko; dume li studis a meblistan fakon, li fabrikis meblojn kaj muelejon. Kiam li ne povis akiri sukceson en la cezara armea hirearkio, pro tio post malarmiĝis kaj mastrumadis kiel etbienulo.

Sed li prenis sian parton el la batalo de Transilvanio de la hungra liberecbatalo. Li vendis sian ĉiun havaĵon por ke li subvenciu la liberecbatalon kaj por povu gisi kanonon por la armeo. Li ne nur fabrikis la kanonojn, sed li klerigis la estontajn funkciigitojn, eĉ li mem partoprenis la batalojn kiel soldata kanonpafa majoro.

Li oferdonis ĉion propraĵon por la libereco, ŝirmante la Patrujon li mortfalis, kiam kanonkuglo de la rusa artilerio tafis lin en la batalo de Kőkös.

La 6-an de oktobro 1848 en la Sikula Nacia Kunsido li lanĉis la eblecon de kanon-fabrikado, sed la partoprenantoj rifuzis tiun proponon. Post unu monato en Sepsiszentgyörgy (Transilvanio) refoje temis pri tiu ideo, kiam la cezara generalo Puchner alvokis la urbon por senkondiĉe kapitulaci. La kunvokita popolasembleo jam preskaŭ kapitulaciis pro la manko de balatiloj, tiam Áron Gábor ofere proponis fabriki kanonojn en la forĝejo de Füle maj deklaris: „...mi ekstaros antaŭ la faŭkon de la kanono, se ĝi maltrafas kaze de la provpafo”. La sekuloj kun granda entuziasmo akceptis liajn vorton.

Áron Gábor mem gisis la kanonojn en loko Bodvaj. Unue oni uzis tiujn la 30-an de novembro en la batalo de Hidvég kaj la sekuloj venkis.

Decembre de 1848 la aŭstra armeo dezertigis la fornejon de Bodvaj, pro tio Áron Gábor en Kézdivásárhely daŭrigis la kanon-fabrikadon en la kupro-metiejo de Mózes Túróczy. Ankaŭ li klerigis la kanonistoj, precipe el inter la studentoj de Kézdivásárhely.

La 24-an de marto 1849 József Bem (pola oficiro kaj hungara generalo; prominenta persono de la 1848-49-jara revolucio kaj liberecbatalo) nomumis lin kanonista majoro. En majo oni translokiis lin al Debrecen, kie Lajos Kossuth nomumis lin direktoro de militfabrikoj de Sikullando; kaj rezervis al la fabriko de Kézdivásárhely sesdek-mil forintojn da subvencio. Áron Gábor fabrikis 93 kanonojn.



Li mortis en la interatako de Kőkös (inter sindefendaj fortoj de Háromszék kaj depotoj de la rusa cezaro), kiam sesfunta kanonkuglo trafis lian maldekstran bruston. Oni enterigis lin unue en loko Uzon, kaj post la fino de la bataloj definitive en la ĝardeno de la kalvinana preĝejo de Eresztvény.

Áron Gábor vivas en la memoro de sia pololo kiel

serĉanta kaj trovanta agemajn eblecojn, riĉe alportigante lian talentecon, inĝenia, „en la artifiko de metioj” sperta kanonfabrikanto, kaj oferanta sian vivon por la afero de la revolucio. Depost la momento de lia morto rememoroj, memuaroj, sciencaj prilaboroj, beletroj citas, respektive eternigas liajn vivon kaj ekzemplodonon.

Jam samtempuloj de li aperigis sciencnivelajn pritraktadojn pri liaj 19-jarcentaj konoj de la kanonfabrikado, pri la milithistorio de la kanonfabrikado, aperigojn de arkivaj datoj kaj kolektaĵoj pri li, pri lia revolucia rolo kaj vivo.

Granda aro de verkisto-tonaj eseoj, romanoj, teatraĵoj kaj poemoj kontribuis por konservi liajn memoraĵojn (ekz. Mór Jókai, Áron Tamási, Sándor Kányádi, Sándor Sombori, Antal Dávid ktp.). Ankaŭ belartoj, artaĵoj (muziko, pentraĵoj, memortabuloj, brustoj, monumento) kontribuas al la flegado de liaj memoroj.

János Báji

INTERNACIA TAGO DE FAMILIO

La 15-an de majo la mondo festis la internacian tagon de familio. Okaze de tiu festo la brazila verkisto Paiva Netto verkis interesan kaj treege aktualan artikolon kun la titolo „La granda homar-familio”. Rilate al la temo „Familio” li diradas: „En familio burĝonas plej mildaj kaj sublimaj sentoj de la homo”.

Jen la artikolo:



„Kvankam la nuntempa realaĵo montras al ni panoramon de hejma perforto; de pli kaj pli granda kvanto da junuloj, kiuj drogaĉumas; de eltrovo de sekso fare de infanoj, kiuj transsaltas gravajn etapojn en psika formiĝo; surprize, rilate al tiaj malĝojigaj faktoj, esploroj montras ankaŭ, ke eĉ "plej modernemaj" homoj, en momentoj de krizo, serĉas apogon hejme de panjo aŭ de avinjo...

Mi respektas la opinion de tiuj, kiuj prognozas la malaperon de familio kiel nepre okazontan fakton. Tamen, mi dubas pri ilia rezono, kiam ili asertas, ke ĝia valoro por plifortigo de la socio atingis sian finon. Nu, socio ne ekzistas sen familio. Kaj neniu ŝanĝo sur la Tero okazis pace.

En la 9-a Kongreso de la Legia Junularo de LBV en la jaro 1984 mi diris, ke en la mondo konstante minacas la sovaĝo, konvenas memori, ke post falo de baroj spacaj kaj tempaj, ju pli oni anoncas ĝian finon, des pli la familio kreskas kaj nomiĝas Homaro. En la jarcento de hidrogenbombo ni ne estas tute savitaj de io ajn, eĉ se ĝi okazas aliflanke de la mondo...

Dum periodo de profundaj ŝanĝoj ĉiuj bezonas helpon. Solemuloj ne plu havos ŝancon malgraŭ la tutmondigo, kaj malgraŭ multaj kontraŭdiraj analizoj farataj pri ĝi. Ne nur jarfinaj antaŭvidantoj eraras... Ankaŭ analizistoj de sociaj faktoj, politikistoj kaj ekonomikistoj. Kreskanta manko de prudento en la mondo devigos la homon, sub prema bezono, refari la familion, la universalan familion, la Homaron, eĉ se restos iuj devojiĝintaj ŝafoj...

Kaj la familio? Ĝi postvivos!

Ĉu la familio estingiĝas? Ne. Ĝi evoluas, nature. Kaj meze de tiu tuta konfuzo okaze de transiro de jarmiloj, eĉ se tio ŝajnas nekredbla al tro supraĵaj observantoj, tamen ĝi konfuzo kaj heziteme serĉas Ion, kaj iam ĝi konstatos, ke ĝi estas Dio — kun nomo aŭ sen nomo —, ĝi estas Amo, sen kiu homoj ne povas postvivi digne, ĉar vole-nevole ili apartenas al Dio. Apostolo Paŭlo skribis en la Dua Epistolo al Korintanoj: "... ni estas la Templo de Dio Vivanta".

Sen bato sur la kranion

Kaj mi plu diris: Nenio postvivas sen Amo. Iam estonte ni alvenos al tiu kompreno. Ŝanĝo de kutimoj estas procedo pli malnova ol tio, kion homoj pensas... Ĉi tio kaŭzas surprizon pro la pli granda rapideco nuntempa, kaj amaskomunikiloj plene agadas. Vidu, kiel antikva estas tiu procedo: kiam unu primitiva homo iam decidis, ke li ne plu batos la kranion por submeti la elektitan inon, certe iuj aliaj tiutempe ektimis "tian absurdaĵon": *"Jen tio estas tre danĝera, kie estas la respekto? Tiel la familio destiniĝos al bedaŭrinda fino"*.

Sed tio ne okazis... Okazis evoluo. Nu, virino ne estas ia ĉasaĵo. Familio finiĝus nur, se ne plu estus Amo. Kaj ĉi tiu neniam estingiĝos, ĉar ĝi reprezentas por la spirito la samon, kiel oksigeno por la korpo.

La konsidero de Fernanda

Al mi plaĉas citi la ekzemplon de la granda, brazila aktorino Fernanda Montenegro, kiam en TV-programo oni demandis ŝin: *"Ĉu vi opinias, ke la teatro estingiĝas?"* Ŝi elegante respondis: *"Teatro similas al familio; de mia infana aĝo mi aŭdadas, ke ĝi estingiĝos, sed ĝi jen plu vivas"*.

Tute pravas la kara Fernanda: familio evoluas, sed neniam mortos. Amo, kiam estas aŭtentika, ĉiam venkas! Eble tio postulas tempon, sed ĝi ĉiam triumfas, ĉar ni vivas multajn vivojn, kiuj komplementiĝas ĝis nia kompleta integriĝo en Dio, kiu estas — ni insistas — precize Amo (Unua Epistolo de Johano). En tempo de tiom da amareco estas esence grave, ke oni kredu Lin. En momentoj de intensaj reformoj ĝenerale oni misagas per troigoj. Tiam Amo estas nemalhavebla. Okaze de tro seka vetero ni petegas pluvon.

Nu, perforto atingis absurdajn nivelojn. Sed venos tempo de ekvilibro. Ĉia troigo lacigas, naŭzas kaj forĵetiĝas. Ju pli forte oni streĉas kaŭĉukan fadenon, des pli forte ĝi revenas laŭ la grado de la streĉiĝo. Kaj eventuale ĝi atingas la vizaĝon de tiu, kiu streĉis ĝin. Tio estas instruo de Fiziko. La Tria Leĝo de Newton, kiu ankoraŭ plene validas."

José de Paiva Netto, verkisto, ĵurnalisto, radiokomunikanto, komponisto kaj poeto, naskiĝis la 2-a de marto 1941 en Rio-de-Ĵaneiro, RJ, Brazilo. Li estas Direktoro-Prezidanto de la organizo Legio de Bona Volo (LBV), aktiva membro de Brazila Asocio de Amaskomunikiloj (ABI), de Brazila Asocio de Internaciaj Amaskomunikiloj (ABI Inter), de Nacia Federacio de Ĵurnalistoj (Fenaj), de *International Federation of Journalists* (IFJ), de Beletra Akademio en Centra Brazilo, de Sindikato de Profesiaj Ĵurnalistoj en Subŝtato Rio-de-Ĵaneiro, de Sindikato de Verkistoj en Rio-de-Ĵaneiro, de Sindikato de Radiokomunikistoj en Rio-de-Ĵaneiro kaj de Brazila Unuiĝo de Komponistoj (UBC).

Mi legis kelkajn komentojn pri ĉi tiu artikolo. Ĉiuj konsentas kun la ideoj de José de Paiva Netto kaj la klopodo de LBV. La unueco de la familio venkos la malbonon per vera amo. La frazo de la artikolo „Socio ne ekzistas sen familio” estus sufiĉa por ĉiuj homoj kompreni la valoron de la familio.

Laŭ mia opinio ankaŭ la granda familio de la esperantistoj helpas kreski pacon kaj unuecon, senti respekton unu la aliaj.

István Gulyás

FAKAJ INFORMOJ

Oni rifuzis la holokaŭst-proceson kontraŭ

MÁV

En j. 2010 oni iniciatis holokaŭst-proceson kontraŭ la hungara ŝtato kaj MÁV. Tio definitive finiĝis; ja pluraj tribunalaj fontoj konfirmis, ke por la apelacia tribunolo ne konvenas la jurisdikcia riparo, pro tio tiu definitive rifuzis ĉion elblecon. – Cetere daŭras tiu proceso, kion grupo de la postvivantoj kaj iliaj posteuloj en Vaŝingtono iniciatis kontraŭ MÁV kaj Rail Cargo.

La Metroo n-ro 4 ekfunkciis

La 28-an de marto ekfunkciis nova Metroo-linio en Budapeŝto, nome la linio n-ro 4. Ĉe ĉiu haltejo de tiu unu horon antaŭ la inaŭguro longa vico de pasaĝeroj atendis la tramon. La opinio de la pasaĝeroj estis diversaj, ja la plimulto ĝoje akceptis, sed aliuloj estus doninta avantaĝon al la pli flua aŭtobus-trafficista sistemo. La projekto de tiu daŭris jardekojn, kaj post ok-jara konstrulaboro fin-fine oni transdonis la Metroo-linion n-ro 4, inter la du finstacioj fervejstacioj Kelenföld kaj Keleti. Per tio



efektiviĝis la plej giganta investo de Hungario. La linio havas dek haltejojn, ĝi longas 7,3 km-jn. La tramoj sekvas unu la alian po 2-3 minutoj dum la pinta tempo. La plena konstruado kostis 452,5 miliardojn da Forintoj. Okaze de la ekfunkciigo de Metroo n-ro 4 sur la stacio Kelenföld oni elformis elektran vizualan pasaĝerinformilon en la novkonstruita stacia subtrairejo inter la fervojaj kajoj kaj Metroo-stacio. Krome funkcias ceteraj

diversaj informiloj (alvenantaj-ekirontaj horaro de trajno, informo pri la n-ro de la koncerna kajo, piktogramoj). Surtrajne MÁV-START informas pri la trajnŝanĝo en stacioj Kelenföld kaj Keleti.

Renovigita nostalgi-motorvagono ĉe Infanfervojo

Ĉe la Infanfervojo de Széchenyi-hegy de MÁV oni renoviĝis malnovan Abamot2 tipan nostalgian motorvagonon. En la pasaĝerkupeo oni renovigis la panitajn ligno-sidlokojn, resp. la uzitajn lignokovrilajn elementojn de la kondukistejo. La pasaĝerkupeo spegulas la etoson de la malgranda



fervojo dum la komenco de e la 20-a jarcento, kaj precize flegas la tradiciojn. Per la renovigo la pneŭmatikaj elementoj de la motorvagono renoviĝis, inter ili la trifaza kaj kvinfaza pneŭmatikaj bremsaparatoj, krome ceteraj premaraj helpfunkciaj instalaĵoj. Oni renovigis la dizelmotorojn, la malvarmigajn kaj elektrajn sistemojn. La fakuloj mem de la Infanfervojo faris la renovigajn laborojn en la remizo de Hűvösvölgy.

La hungara fervojo estas en la fokuso de Eŭropo

Ilona Dávid, la generaldirektoro de MÁV en printempa internacia fervoja konferenco konigis la renovigajn paŝojn de la hungara fervojo. Ŝi emfazis la centran rolon de Hungario en la orienta-okcidentaj kaj norda-sudaj fervojaj rilatoj. Hungario kaj MÁV faris gravajn paŝojn en la transformigo de sistemo de la fervoja trafiko, ankaŭ en la renovigo de la infastrukturo. Dum la lasta tempo la registaraj dispozicioj ebligis la elkalkuleblan kaj stabilan funkcion de la fervoja trafiko al la hungara fervojo. *Komitato por Lingvo Internacia* (1918-19). Li klopodis enkonduki Esperanton en la universitaton.

Ŝparema kaj efika fono-liveradoj ĉe MÁV

Renoviĝis kaj pli efike funkcias la informan funkcion subtenanta „IT helpdesk” de MÁV. La informaj fakuloj jam en unu loko akceptas la alvokojn, retroŝtojn por tujaj solvoj anstataŭ la pli frue ses lokoj. Se ie ajn difekto, embaraso okazas, tio ĉe mallonga anonco ĝi kaŭzas malfunkcion en la laborprocezoj kaj eblas tuj forigi tion.

La plej longa fervoja tunelo

Prepariĝis la plej longa alteca, 32,6 km-jn longa fervoja tunelo de Ĉinio, eĉ tiu de la mondo, sur la fervoja linio Csinghaj-Tibeto. La konstrulaboro daŭris preskaŭ sep jarojn.



La projekto kaŭzis gigantan defion al la inĝenieroj pro altecaj kondiĉoj, komplikaj geografiaj situacioj kaj malvasta budĝeto. Atendeble jarfine oni malfermas la tunelon por la fervoja trafiko. La linio kunligas la nord-okcidentan provincon Csinghaj kun Lhasa, la ĉefurbo de la Aŭtonoma Regiono Tibet. Espereble ĝi vigligas la kapaciton sur la fervojlinio Csinghaj-Tibet.

Nova uniformo por dungitoj de MÁV

Dum unu monato cent fervojaj dungitoj – propravalaj konduktoj, kasistoj kaj trajntrafikistoj – testas la fervojan uniformon sur la regionoj Budapeŝto, Pécs kaj Nyíregyháza. Laŭ MÁV la komercaĵo estas moderna, briza kaj komforta. Post la testadaj spertoj oni decidas pri la etalono de la fervojista uniformo. Fine la fervojkompanio serĉas produktanton laŭ la kadro de prokura procezo. MÁV kaj MÁV-START iom-post-iome transiras al la uzo de la nova uniformo. Estas grave, ke la nova uniformprovizo ne alportu plian elspezon kompare kun la nuna.

„Liberpozicio 2014” – trako-fakkonferenco IV

MÁV kvaran fojon aranĝis trako-fakkonferencon sub nomo „Liberpozicio 2014”. La reprezentantoj de la partoprenantaj internaciaj fervojkompanioj prezentis la evoluigajn planojn kaj celojn de la Kunordiga Konsilio de Trassiberiaj Transportantoj, kaj koridoroj de RFC 6 kaj RFC 7. La generaldirektorino de MÁV emfazis, ke dum la lastaj jaroj la estroj de MÁV klopodis efektivi la kondiĉojn por elformi – pasaĝer- kaj vartransportajn – modernan liveradan fervoj-entreprenon. MÁV devis novigi multajn laborteritoriojn, alĝustigi la pretendojn de la nuntempo; pro tio MÁV transformis la organizon de MÁV-Grupo, evoluigas la fervojan infrastrukturon, kaj pro tio flegas la internaciajn kontaktojn. Tiu ĉi „abutmento” faras la hungaran fervojon fidinda kaj elkalkulebla, rapide kaj elaste reaganta eŭropa fervojo.

MÁV evidentiĝis, ke sia akcenta celo estas direkti la okcidentan-sudan transit-trafikon tra Hungario, ĉar tio povas rezulti signifajn enspezojn al MÁV, al la hungara ŝtato.

Kolektado de relikvoj de Pasaĝerproviza Entrepreno

Ĉokoladrulo, frandaĵo pakita en staniolon; refreŝiga suko en buka boteleto; porcelanaĵoj de Herend kaj Hollóháza; tiuj estas jam plurjardecaj fervojveturaj memoraĵoj. MÁV-START kaj la Pasaĝertrafika Entrepreno deziras prezenti la pli ol 65-jaran pasintecon en la Hungara Teknika kaj Trafika Muzeo. Antaŭ la ekspozicio la fervoja kompanio anoncis sian programon por savi kaj enteni la relikviaĵojn de la Pasaĝerproviza Entrepreno.

Florornamigita kupro-kanono de Áron Gábor



Estas tre popularaj la hungaraj klišitaj lokomotivoj. Antaŭ kelkaj jaroj la **UNUA** estis la t. n. „Orteamo” (je la memoro de la plej eminenta hungara elita futbalteamo); la **DUA**

estis „Kandó” (d-ro Kálmán Kandó hungara inĝeniero, ĉe lokomotivoj unue aplikanto de la alta tenzia, trifaza, alterna kurenta trakciado, la prilaboranto de la fazkonvertilo, la pioniro de la elektrizado de la fervojo); la **TRIA** estis „Mátyás” (Matiaso, la plej eminenta hungara reĝo dum la mezepoko); kaj la **KVARA** estis „Weöres” (hungara poeto Sándor Weöres, artetradukisto, literatura scienculo, honorigita kun „Kossuth-premio kaj „Baumgarten-premio); fine la **KVINA**, la ĵus inaŭgurita „Gábor Áron” (sikula kanonisto, majoro de la 1848-49-jara liberecbatalo).

La ornamita lokomotivo „Gábor Áron” de MÁV ekveturis al enlanda migrado. La fervojkompanio per speciala lokomotivo honoras al la antaŭ 200 jaroj naskiĝinta sikula kanonpreganto, majoro de la liberecbatalo.

La solena inaŭguro de „Gábor Áron” lokomotivo okazis sur la relparo – apud la Reĝa Atendejo – de la stacidomo Budapest-Nyugati. Tiu ĉi lokomotivo dum semajnoj traveturas la landon kun laŭhoraraj trajnoj; kaj la 6-an de junio veturigas la vagonaron de la „Historia Sekula Rapidtrajno” al Transilvanio kun multcentaj pasaĝeroj.



La inaŭgura momento de la lokomotivo

Estas grave, ke la ŝtataj entreprenoj pli intense konservu niajn historiajn tradiciojn. Je la iniciato de MÁV antaŭe jam ekfunkciigis plurajn ornamitajn lokomotivojn spegulante nian historian estinton kaj sukcesojn. En tiu ĉi agemo la fervojkompanio ankaŭ ĉi-jare daŭras sian praktikon: A ornamo citas la memoron de Áron Gábor, artileria majoro, kiu nakiĝis antaŭ 200 jaroj. „Ni havas majestajn antaŭulojn – diris la generaldirektoro dum la inaŭguro. – Ekzistas, al kies honoro oni starigas skulptaĵojn, aliulojn oni aprecas per libroj kaj poemoj, kaj estas kies memorojn oni

povas konservi po lokomotivo. Mi promesas, ke ni daŭros niajn konvenciojn, je la honoro de niaj eminentuloj ni ornamos lokomotivon. Niaj pasaĝeroj ŝatas, ankaŭ ni ŝatas tiujn belajn veturilojn.

Per biciklo kaj trajno al laborejo

MÁV daŭre vastigas siajn liveradojn al la biciklantaj pasaĝeroj; dum la pasinta jaro la pasaĝeroj aĉetis proks. 360 mil specialajn biletojn, resp. lubiletojn por bicikloj. MÁV konsideras la pretendojn de la pasaĝeroj por disvastigi la kunveturigon de bicikloj. La plej frekventataj kaj popularaj cellokoj estas la lago Balatono, Danubkurbiĝo, Tiszató kaj Fertőtó. MÁV disponiĝas ĉ. 400 taŭgajn pasaĝervagojn por kunporti biciklojn. Krom la libertempaj vojaĝoj daŭre kreskas la nombro de tiuj pasaĝeroj, kiuj veturonte al laborejo, resp. lernejo per biciklo alproksimiĝas la fervojan stacionkaj lasas tie. MÁV ĉiam pli zorgas pri ĉiam pli staciaj biciklejoj; ĉi-jare en la stacioj Déli, Nyugati kaj Kelenföld.

Tribunala juĝo pri la evakuo de foirejo de Józsefváros

La Centra Distrikta Kortumo preskribis la evakuon de la totala teritorio de foirejo „Négy Tigris” (Kvar Tigroj) kaj la transdonon de tiu al la nacia fervojkompanio MÁV. Tiu ĉi preskribo estas definitiva, ne estas apelaciebla.

La „Hungara Nacia Administrado de Havaĵoj” pasintjare preskribis al MÁV ĉesigi la lu-konvencion pri la funkciigo de la foirejo. MÁV faris dispozicion laŭ la preskribo. En j. 2007 la kontrakto (inter MÁV kaj la koncerna funkciiga organizo de la foirejo „Komondor Limigita Responda Societo”) determinis 150-tagan ĉesigan limdaton. Tiu forpasis la 21-an de novembro 2013, sed malgraŭ alvoko, la luanto ne efektivigis sian devon pri la transdono de la teritorio de la foiro.

Senpaga retroŝta liverado de MÁV

En la intereso de fervojaj pasaĝeroj MÁV disponigas senpagan t. n. „wifi” retroŝtan servon ankaŭ en kvin stacidomoj (Budapest-Déli, Budapest-Keleti, Budapest-Nyugati, Debrecen kaj Keszthely) krom la ĝis nunaj pli ol 700 pasaĝervagonoj.

Kompilis: **János Patay**

SPIRITAJ DESERTOJ

LA VIVO ESTAS TIA, KIA LA BONKVALITA KAFO

Iu societo – ĉiu ĝia membro havis konvenan profesion, luksan aŭton, konforman familian domon – sur la pinto de ilia kariero vizitis sian iaman universitatan profesoron. Post iom da tempo la babilado direktiĝis al la ĉiutaga, per streso plena, laciganta vivo.

La profesoro demandis siajn gastojn: ĉu vi akceptus presokafon? – La gastoj jesis.

La profesoro iris al la kuirejo kaj baldaŭ reiris, sur la mano tenis grandan pleton kun multaj tasoj, kaj freŝe kuirita kafo. La tasoj estis diversaj laŭ materio (porcelana, vitra, plastika), koloro (dekorita, orumita), formo (tradicia, moderna, simpla), ĉiu estis senescepte malsama.

La profesoro petis la gastojn por priservi sin.

Kiam ĉiu gasto tenis tason da kafo, la profesoro tiel ekparolis:

„Se vi konstatis, ĉiu verŝis kafon al si en valoran, multekostan tason, vi lasis malplene la malmulte kostajn, simplajn tasojn sur la tablo. Memkompreneble, ja ankaŭ en la vivo vi ĉiam ŝatus la plej bonaĵojn. Ĝuste tio ĉi estas la fonto de la ĉiutagaj zorgoj, aferoj, stresoj. Ne gravas kian tason vi prenis, la gusto de la kafo estas sama en ĉiu taso. La taso ne ŝanĝas

la kvaliton de la kafo. Plej ofte la kvalito altigas ĝian prezon, aŭ, ĝustadire malkovras la en tio estantan kafon.

Ĝustadire vi dezirintus la kafon, ne la tason; sed tamen, senkonscie vi elektis la pli multekostan, la plej valoran tason. Poste vi ektaksadis la tasojn de viaj kunkafumantoj: ĉu tio ne estas pli bela, pli valora ol kion mi elektis?

La vivo estas tia, kiel la bonkvalita kafo: la laborejo, la mono, la kariero, la aŭto, la domo, la tualetoj, la socia situacio estas la taso. Tiuj nur helpas vivi nian vivon, sed ne estas LA VIVO.

Niaj tualetoj, sociaj situacioj kaj mono ne egalas la vivon; nur helpas vivi. Ĝustadire tiuj ne determinas la vivon; eĉ kontraŭe, la plimulto de la homaro envias la kunhomojn, eble tiu havas pli multan proprajon, kaj ne sukcesas trovi ĝojon en tio, kion ili havas.

Kelkfoje oni atribuas maksimuman gravecon de la taso, kaj forgesas ĝui la guston de la kafo. Vi ĝuu la kafon, ne la tasojn!

Tiuj estas la plej feliĉuloj, kiuj havas la plej multan aferon. La plej feliĉaj homoj ĝojas pri tio, kion ili havas, tie, kie ĵus ili estas. Tiuj faras bela la vivon!

Kompilis: **János Patay**

ONI DEVAS UTILIGI LA TEMPON

La atendejo de la kuracisto estis plene de malsanuloj. Post longa atendado maljuna viro ekstartis kaj aliris al la asistantino.

Pardonu min sinjorino, se mi ekĝenas vin – li diris kun afabla ĝentileco -, oni envenigis min je la 10-a horo, nun estas la 11-a horo. Bedaŭrinde mi ne povas atendi plu. Bonvolu doni por mi pli novan tempopunkton.

Duonvoĉe virino ironie rimarkis al sia apud-sidantino:

Tiu oldulo estas almenaŭ okdek jara. Kiu

afero povas esti tiom urĝa, por ke li ne povu atendi plu?

La maljunulo ekaŭdis la mokantan rimarkon. Amikece li alridetis la virinon, kaj li respondis jene:

Mi estas 87-jaraĝa. Eksciu sinjorino, ke ĝuste pro tio mi ne povas permesi al mi mem, por ke eĉ unu minuton mi disipu el tiu altvalora tempo, kio estas ankoraŭ je mia dispono.

Kompilis (Ĉiutagaj historioj...): **Gábor Hézsér**

EL FERVOJA MONDO

Aŭstrio: **Elektra lokomotivo serio 1099 finis regulan trakciadon.**

Elektraj lokomotivoj serio 1099 ĝis 27a de oktobro 2013 estis oficiale la plej longtempe ekspluatataj etŝpuraj lokomotivoj en la mondo. Eble temas eĉ pri entute plej longe ekspluatata serio de elektraj lokomotivoj en fervoja



historio. En regula trafiko ili deĵoris 102 jarojn, malgraŭ ke ilia aktuala aspekto ne montras tion.

La lokomotivoj origine portis markon E kaj kuran numeron. La unuajn 16 lokomotivojn la kompanio *Niederösterreichischen Landesbahnen* (Malsupraŭstraj Landaj Fervojoj) mendis por la fervojlinio *Mariazellerbahn* en Malsupra Aŭstrio. La tutan mendon plenumis viena fabrika *Siemens-Schuckert-Werke*, kiu liveris elektran parton. Rulekipaĵon kaj veturilkeston fabrikis plejparte la vagonfabriko *Krauss & Comp*, en *Linz*, kaj por unu lokomotivo (numero 14) stiria firmao *Grazer Waggonfabrik*. Transira veturilkesto kun du kondukistejoj sur ĉiu veturilfino estas lokita sur framo kun tri radaksaj boĝioj. En ĉiu estas fikse lokita dekpolusa unufaza alternkurenta motoro kun kontinua povumo 160 kW. Transmisio de la povumo garantias transmision motorŝafto kun dentradoj, kaj kunligstango, kiu transportas povumon al unuopaj radaksoj. En meza parto estas lokitaj du transformatoroj kaj pliaj helpmoviloj. Lokomotivoj estis ekipitaj per vakua bremsa sistemo *Hardy*.

La unuan lokomotivon ricevis lokomotivdeponejo en tiama stacio *St. Pölten Localbahn*, nun *St. Pölten Alpenbahnhof* komence de aprilo 1910. Post provveturado ĝi komencis regule trafiki la 27-an de marto 1911 inter stacioj *Wienerbruck* kaj *Laubenbachmühle*. Tiun ĉi historian rolon transprenis veturilo markita *E.3*. En sekvaj semajnoj okazis sur *Mariazellerbahn* miksa trafikado de vaporaj kaj elektraj trajnoj, dum kiu okazis ekzercado de lokomotivestroj kaj alia personalo tiel, ke ekde 7-a de oktobro 1911, la ekspluatado plene transiris al elektra trakcio. Sekvaj jardekoj alportis por elektraj lokomotivoj sur *Mariazellerbahn* neniujn fatalajn ŝanĝojn, malgraŭ okazintaj unua mondmilito, ekonomia krizo en la 1930-aj jaroj, la dua mondmilito, eĉ dekjara okupado de Aŭstrio fare de venkintaj potencoj en 1945-1955. En ĉiutaga regula ekspluatado estas menciinda ilia alia markigo – al serio *E 99 DR* post aneksado de Aŭstrio fare de Germanio en 1938. Ĉirkaŭ du jardekojn poste la lokomotivoj estis

alinomigitaj al serio 1099 de Aŭstraj Federaciaj Fervojoj! Pli drameca fariĝis la renovigo de ĉiuj 16 lokomotivoj, kio okazis dum tri jaroj (1959-1962). Estis reviziitaj originaj boĝioj, framo, motoroj, transformatoro kaj aliaj ekipaĵoj. Renovigitaj estis enkablado kaj trakciilkondukado, aldonitaj nova krombremsa kaj moderna pantografo. La lokomotivoj ricevis veturilkeston respondanta al aktuala dezajno en komenco de 1960-aj jaroj. Unuavide tiutempe neniu opiniis tiujn lokomotivojn kvindekjarajn – ĝis kiam oni ne rigardis arkaikan rulekipaĵon kun movostangaro. Tiel ili poste trakciis pliajn 50 jarojn. Ilia aĝo tamen iom post iome estis videbla. Depost la jaro 2000 kvin lokomotivoj unu post la alia estis ekservigitaj, kaj servis ie fonto de serĉataj anstataŭaj pecoj. Unu lokomotivo – serio 1099 n-ro 15 - estis ekservigita jam en jaro 1981 post grava akcidento kaŭzita de granda rapideco, dum kiu pereis la lokomotivestro.

La malnovaj elektraj lokomotivoj, kiujn memoris ankoraŭ imperiestro Francisko Josefo I, estis kvazaŭ „senditaj en pension“ fare de novaj elektraj motorvagonkombinaĵoj nomataj „Ŝtupoj en ĉielon“. Ili estis liverataj nur en jaroj 2012 kaj 2013 de firmao *Stadler Rail*, laŭ la mendo de nova fervojlinia ekspluatanto, kompanio *NöVog*. Tute lastan regulan trajnon *R 6816* el *Mariazell* al *St. Pölten* veturigis la 27-an de oktobro 2013 la lokomotivo 1099.14 farbita ruĝa kaj eburkolora. Ŝatantoj de la malnovaj lokomotivoj tamen ne bezonas ĉagreniĝi. La lokomotivo 1099.02 kun 3 milionoj da veturkilometroj estis transdonita en kolekton de Viena Teknika Muzeo, kaj du brunaj lokomotivoj *Ötscherbär* (1099.07 kaj 1099.10) en jaro 2014 denove trakcios en frunto de nostalgijaj trajnoj. Foto el jaro 1995 montras etŝpuran lokomotivon 1099.007 trenantan pasaĝertrajnon al *Mariazell*.

Elektra etŝpura lokomotivo 1099.14 adiaŭas en kapo de lasta regula rapidtrajno *R 6816* el *Mariazell* al *St. Pölten*, Ekzistas elektra veturilkombinaĵo „Ŝtupoj en ĉielon“ de la firmao *Stadler*.

Parametroj de lokomotivserio 1099:

Indekso: *E 1-16*, poste *1099.01-16*

Nombro: 16

Fabrikitaj en jaroj: 1910-1914

Radaksoinsekvo: C'C'

Ŝpuro: 760 mm

Longo inter bufrofacoj: 10 900 mm

Maso: 50 t

Maksimuma rapido: 50 km/h

Povumo hora: 420 kW

Povumo kontinua: 320 kW

Trenforto: 104 kN

Kurentoprovizada sistemo: 6,5 kV/25 Hz

CFR/ETF: Kiun parton okupas virinoj en fervojaj profesioj?

Laŭ komuna informo de Komunumo de Eŭropaj fervojoj kaj komercaj gvidantoj en infrastrukturo (CFR), kaj Eŭropa federacio de dungitoj en trafiko (ETF), virinoj formas ĉirkaŭ 20 procentojn de fervoja personalo. En teknikaj profesioj tamen ili estas malpli nombraj. Pridemandon partoprenis 24 kompanioj el 19 membrolandoj de la menciitaj organizoj. En gvidpostenoj virinoj estas reprezentataj je 18 procentoj. Kun celo forigi diferencojn en okupateco de la ambaŭ seksoj 80 procentoj da fervojaj kompanioj enkondukis partajn labordevoligojn.

Ĉeĥio: **Nombro de senobstakle alireblaj trajnoj kreskas**

La Ĉeĥaj Fervojoj ĈD ekspluatas jam preskaŭ 600 vagonkombinaĵojn aŭ pasaĝervagonojn, facile alireblajn por patrinoj kun infanĉaretoj, por pasaĝeroj per rulseĝoj kaj pliaj handikapitaj pasaĝeroj. En jaro 2013 la nombro de senobstakle alireblaj veturiloj kreskis pro novaj klimatizataj basplankaj vagonkombinaĵoj *RegioPanter* kaj *RegioShark*, kaj dank'al tio kreskis ankaŭ la nombro de senobstakle alireblaj trajnoj al 4 404.

La Ĉeĥaj Fervojoj disponas pri du bazaj grupoj de veturiloj, facile alireblaj ankaŭ por pasaĝeroj en rulseĝoj aŭ patrinoj kun infanĉaretoj. La unua grupo estas basplankaj vagonkombinaĵoj aŭ vagonoj, kiuj nombras pli ol 400. Por eniro kaj eliro ĉe tiuj veturiloj sufiĉas transiri nur kelkcentimetran spacon inter moderna pasaĝerkajo kaj planko de la veturilo. Dank'al tio pasaĝero en rulseĝo eĉ ne bezonas helpo de trafikisto kaj ne devas sian vojaĝon anticipe anonci. Plia grupo da preskaŭ 200 veturiloj estas pasaĝervagonoj kun kutime alta planko, kaj en- kaj el-vagonigon garantias moveblaj platformoj, kiuj estas aŭ parto de la vagono, aŭ troviĝas sur la pasaĝerkajo. Senobstakle alireblaj vagonoj ene estas ekipitaj de speciale modifitaj lokoj por loki rulseĝon de pasaĝero. Tiuj ĉi lokoj havas aŭ klapsidilojn por ceteraj pasaĝeroj, aŭ sidlokoj estas tute forigitaj, por ke handikapulo en rulseĝo havu bezonatan spacon por siaj movoj. En ĉi tiuj veturiloj estas ankaŭ senobstakle alireblaj tualetejoj.

La Ĉeĥaj Fervojoj ĈD daŭrigos enkondukadon de senobstakle alireblaj veturiloj ankaŭ en 2014, kiam estos en trafikigataj novaj trajnkompletoj *Railjet* sur internacia linio *Praha –Brno -Wien - Graz*, kaj vagonkombinaĵoj *RegioPanter* en Sudmoravia regiono.

Hungario: **Eŭropa pruntaĵo por rekonstruo de fervojlinioj kaj stacioj**

La Eŭropa Investa Banko liveros al Hungario pruntaĵon de 250 milionoj da Eŭroj por modernigo de fervoja infrastrukturo. La celo de la investo estas plibonigi la nivelon de sekureco kaj plialtigi kapaciton de nuna reto por pasaĝera kaj vara trafiko. La projekto inkluzivas pluevoluigon de fervojlinioj, de signalaj kaj telekomunikaj aranĝoj, de pontoj kaj de fervojaj stacidomoj, kun ties alireblo por personoj kun limigita moveblo. La pruntaĵo celas ankaŭ helpi plialtigon de konkurenckapablo de Hungaraj Fervojoj kontraŭ aliaj trafikistoj.

Italio: **Kompanio Trenitalia aĉetos kvardek polajn motorvagon-kombinaĵojn**

Italaj ŝtataj fervojoj FS aĉetos entute 40 dizelajn motor-kombinaĵojn de pola firmao PESA. Kontrakto valoras 139,6 milionojn da Eŭroj. La unuan kombinaĵon dungitoj de kompanio Trenitalia transprenos en novembro 2014. La trivagonaj kombinaĵoj kun marko 219M (nomataj *Atribo*) en Italio estas jam konataj, ĉar en pasinto italaj trafikistoj jam aĉetis tiajn veturilojn. La vagonkombinaĵo longas 55,57 metrojn, pezas 108 tunojn kaj havas kapaciton

por 150 sidantaj pasaĝeroj. La veturiloj kompreneble estas senobstakle alireblaj, inkluzive de necesejoj.

Kroatio: **Novaj vagon-kombinaĵoj menditaj ĉe enlanda fabrikisto**

Kroataj fervojoj HŽ *Putnički Prijevoz* mendis 44 basplankajn motorvagon-kombinaĵojn de enlanda fabrikisto *Končar – Električna*. Valoro de la veturiloj estas entute ĉirkaŭ 202 milionoj da Eŭroj. La veturilkombinaĵoj estos liverataj en jaroj 2015 ĝis 2017 en tri konstruaj modifoj: 16 elektraj trajnoj por urba kaj antaŭurba trafiko, 16 elektraj por regionaj trajnoj, kaj 12 dizelektraj por regiona trafiko. La vagonoj estos ekipitaj per klimatizado kaj loko por transporto de bicikloj.

Slovakio: **Pasaĝervagonstoko en Slovakio plu rejuniĝas**

La slovakia trafikisto ZSSK aĉetos dek novajn klimatizatajn pasaĝervagonojn serio *Bmpeer*. Valoro de kontrakto estas preskaŭ 18 milionoj da eŭroj. Regionaj trafikinterligoj ankaŭ plijuniĝos. Livero de novaj veturiloj estos kunfinancata el fondusoj de Eŭropa Unio. La kontrakton por fabriki dek modernajn veturilojn ricevis slovakia maŝinfirmao *ŽOS Vrútky*. La menciita serio estas nur parto de pli frue subskribita kontrakto kun liveranto el jaro 2010.

La pasaĝervagonoj de tipo *Bmpeer* estas konataj ankaŭ en Ĉeĥio. La trafikisto ZSSK ja en trafikigas ilin por ekspluatado en internacia trafiko inter *Košice, Žilina* kaj *Praha*, kaj inter *Zvolen* kaj *Praha* en koneksaj trajnoj tra *Vsetín* kaj *Olomouc*. La pasaĝervagono estas 26,4 metrojn longa, havas centran energifonton kaj pezas 44 tunojn. Ĝi estas destinita plejparte por longdistancaj veturoj, kaj ĝiaj boĝioj tipo *SF 300-2S/MG* kun diska kaj magneta reliefika bremsoj ebligas rapidon de 160 km/h. Memkompreneblaj estas La klimatizado, fermita necesej-instalaĵo, kaj kontaktoŝtopiloj por malgranda elektrotekniko.

En ambaŭ vagonfinoj troviĝas spacoj por deponi grandajn valizojn. Ankaŭ tie ĉi estas aplikata evoluo de lastaj jaroj, do tiuj ĉi pasaĝervagonoj havas grandspacan aranĝon kun meza koridoro. La sidloj estas fiksataj kontraŭ si (aranĝo 2+2) kun tabletoj meze. Entute povas sidi po 76 pasaĝeroj en vagono. En lasta tempo oni komencis instali ankaŭ teknikon *wi-fi* por interreta konekto.

ZSSK planas ankaŭ pliajn renovigojn en regiona trafiko. Enkadre de financa helpo el Eŭropaj fondusoj de 170 milionoj da Eŭroj estos liverataj 9 elektraj duetaĝaj vagonkombinaĵoj serio 671, fabrikataj en *Ostrava* (Ĉeĥio). Tiaj novaj trajnoj trafikos en la ĉirkaŭaĵo de du plej grandaj urboj en Slovakio – en antaŭurba trafiko en ĉirkaŭaĵoj de *Bratislava* kaj *Košice*. La ĉefurbo *Bratislava* ricevos kvin, la orientslovaka metropolo *Košice* kvar novajn kombinaĵojn. Aldonataj estos 20 dizelmotoraj vagonkombinaĵoj serio 861, kiuj estos egalkvante dividataj inter *Bratislava* kaj *Košice*. Temas pri liveroj planitaj por du sinsekvaj jaroj.

preparis: **Jindřich Tomíšek**

reviziis: *Heinz Hoffmann*



Ĉina delegacio kun la prezidantino kaj la redaktoro de IFEF



**La 67-a kongreso de IFEF okazos de la 16-a ĝis la 23-a de majo 2015 en Ĉinio en la urbo Kunming.
Informojn kaj aliĝilojn oni povas ricevi de HFEA.**