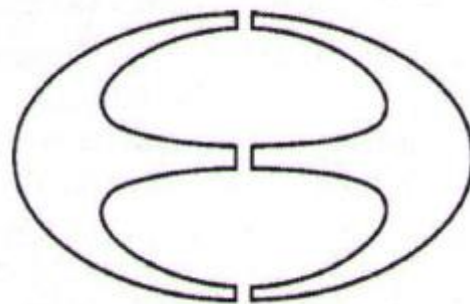


HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



La prezidantino de IFEF festparolas
en la 75-a IFEF-Kongreso

Fonto: Vikipedio

3

----- 68-a jarkolekto

2024



HUNGARA FERVOJISTA MONDO

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

Respondeca redaktoro:

István Gulyás

Eldonas:

Hungara Fervojista Esperanto-Rondo

Hungara Sekcio

de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio

Poŝta adreso: HU-1155 Budapest

Rákos út 98. I/9.

Aperas kvaronjare

Abonprezo: al hungara adreso: HUF 4500

al eksterlanda adreso: EUR 15

*

MAGYAR VASUTAS VILÁG

A magyar eszperantista vasutasok

központi lapja

Felelős szerkesztő: Gulyás István

Kiadásért felelős

A Magyar Vasutas Eszperantó Kör

„Szkenguru” Nyomda Budapest

Felelős vezető: Balla László

ISSN 0230-323x

ENHAVTABELO:

42. I. Gulyás: Meditado
43. J. Halász: Miskolc, la urbo kie mi vivas
46. I. Gulyás: Dentrada fervojo
48. I. Gulyás: Antaŭ 200 jaroj naskiĝis
49. I. Gulyás: Interesaĵoj pri la fervojoj
52. J. Horváth: EHV vortaroj
55. I. Gulyás: Tokaj
57. I. Gulyás: Pripensindaj pensoj
58. I. Gulyás: La 424-a vaporlokomotivo
59. L. Gabalda: 75-a IFEF-Kongreso

68-a jaro N-ro 3, JULIO - SEPTEMBRO

MEDITADO

Bedaŭrinde pro mia malbona sanstato, kaj mia 90-jara aĝo, mi estas lokumita al mia loĝejo, do mi havas sufiĉan tempon por mediti pri la sorto de nia fervojista Esperanto-movado. Mi tralegis multajn meditadojn en niaj pli fruaj fakrevuoj (HFM), kaj konstatis, ke preskaŭ ĉiuj meditadoj enhavas esperon pri la estonto, pri la pliboniĝo de la Esperanto-movado. Mi entuziasme skribis pri ankaŭ plej malgrandetaj rezultoj, kaj ĝoje memoris pri la veraj sukcesoj.

Nun mi estas iomete pesimisto, ĉar mi ne vidas la esperigan estonton ĉe ni en la fervojista Esperanto-movado, ĉefe en la hungara fervojista movado. La membronombroj de la landaj asocioj havas negativajn tendencojn, ĉar tute mankas gejunuloj, kaj multaj membroj havas altajn aĝojn, kiuj ne povas partopreni en la movada vivo, nur pagas la jarkotizon. Por ni maljunuloj restas la rememoroj. Mi estas fiera, ke mi povis kunlabori, dum mia estrarana posteno, kun Giessner, Engen, Dr-o Bácskai kaj multaj aliaj fervojistaj esperantistoj kaj enlande kaj eksterlande. Multaj okazintaĵoj memorigas min pri la kunestadoj ekzemple la IFEF kaj UEA kongresoj, la estrarkunsidoj de IFEF, la Landaj Amikaj Renkontiĝoj, la klubkunvenoj k.a. Sed tiuj tempoj jam pasis, kio ne revenos. Do mi proponas nur rememori pri la belaj eventoj kaj ne mediti pri la falsaj argumentoj, eraraj konkludoj.

István Gulyás

MISKOLC, LA URBO KIE MI VIVAS



Kiam mi ricevis la eblecon prezenti la urbon kie mi vivas, mi entreprenis ne facilan taskon. Mi deziras transdoni ju pli da informojn tiel ke mi ne transpaŝu la ampleksajn limojn.

Miskolc estas departementrajta urbo en nordorienta parto de Hungario sur la orienta deklivo de montaro *Bükk*. La nombro de ĝia loĝantaro estas 145 mil personoj tiel ĝi estas kvara urbo de nia lando. La ĉirkaŭaĵo apartenas al plej longe loĝataj terenoj de Eŭropo, kion atestas la arĥeologiaj trovaĵoj el epoko de paleolitiko.

La setlejo konstruiĝis ĉe renkontiĝo de diversaj reginoj apud gravaj komercaj vojlinioj kaj jam en la mezepoko ĝi estis komerca urbo. La urban privilegion ĝi ricevis de reĝo Ludoviko la Granda en 1365. La osman-turka imperio tenis sub okupado ekde 1544 kaj ĝis la 1687 jara liberiĝo impostis ĝin. Poste la urbo ekprogresis, kiun de tempo al tempo malhelpis militaj eventoj (liberecbatalo de *Rákóczi*, revolucio kaj liberecbatalo en 1848), kaj naturkatastrofoj (inundoj, ĥolera pandemio). La urbo, situanta en centra loko de departemento *Borsod* ekde 1724 estas departementa sidurbo. Sur teritorio de la nuna Hungario ĉi tie troviĝas la unua teatro konstruita el ŝtono en 1820.

En ĉirkaŭaĵo de la urbo la tempopunkto de komenco de la ferproduktado estas 1795, kiam en valoj de riveretoj *Szinva* kaj *Garadna* komencis agadi malgrandaj ferfandaj fornegoj. Dum unu jarcento ĉi tiuj malgrandaj ferfandaj fornegoj funkciis foje en favoraj alifoj en malfavoraj cirkonstancoj. En 1867 decidiĝis leĝo pri fondo de ferfabriko, kies ĉefa tasko estis produktado de fervojaj reloj kaj relfiksaĵoj.

Evoluo de la urbo en dua duono de la 19-a jc. parte pro la favoraj politikaj kondiĉoj parte pro efikoj de la fervojlinioj akceliĝis. En *Diósgyőr* konstruiĝis granda metalurgia uzino, kaj sekve tion estiĝis multaj fabrikoj (maŝinindustrio, malpeza industrio, nutraĵindustrio) kaj evoluis ankaŭ la karbominado.

Pro postefiko de packontrakto ferminta la unuan mondmiliton restitaj partoj en Hungario de pluraj aneksitaj departementoj iĝis parto de departemento *Borsod*, tiel nia urbo estis sidejo de la transformita departemento. Dum la dua mondmilito multaj bombatakoj trafis nian urbon kaŭzante grandegajn damaĝojn kaj postulante multajn viktimojn. La soveta Ruĝa Armeo la 4-an de decembro 1944 okupis nian urbon.

Post la dua mondmilito la urbo denove komencis evolui. La setlejojn troviĝintajn en la aglomeraĵo (*Hejőcsaba, Diósgyőr, Perces, Görömböly*) oni aneksis al la urbo kaj estiĝis la tn. „Granda *Miskolc*”. La menciitaj setlejoj iĝis urbopartoj kiuj siajn nomojn ene de la urbo ankaŭ nun gardas.

Pezindustria evoluo de la urbo sian pinton atingis en la 1980-aj jaroj. La ferfabriko havis pli ol 18 mil dungitojn, kaj ĝia produktado estis pli ol po unu miliono tuno jare. La nombro de la loĝantaro estis 210 mil personoj tiel ni estis la dua urbo de Hungario. Pli ol du trionoj de la loĝantaro laboris en la pezindustrio. Grava parto de dungitoj de la diversaj fabrikoj ĉiutage venis labori el la ĉirkaŭaĵaj setlejoj, kiuj preskaŭ ĉiuj veturis per trajno.

La ekonomia regreso sekvanta la 1990 jaran reĝimŝanĝon en nia lando nian urbon tuŝis plej grave. Ekonomia strukturo de nia urbo transformiĝis. Praktike ĉesis la metalurgio, maŝinproduktado, karbominado. Anstataŭ grandaj ŝtataj firmaoj mezaj kaj etaj entreprenoj iĝis gravaj. Pliiĝis la graveco de la terciara sektoro. Amasoj iĝis senlaboruloj. Draste

malpliigiĝis la nombro de niaj loĝantoj. Pli multe da loĝantoj forlasis nian urbon ol la tuta loĝantaro de najbara departementa sidurbo *Eger*. Laŭ mia opinio konsekvencoj de la reĝimŝanĝo kaŭzis pli grandan damaĝon por nia urbo ol kune la du mondmilitoj. La iam dinamike evoluanta vivoplena svarmanta urbo iĝis griza vegetanta setlejo.

Ekde la reĝimŝanĝo nia urbo klopdas fortigi siajn kulturajn kaj fremdultrafikajn rolojn. Gravaj vidindaĵoj estas la Grotbanejo, la fortikaĵo en urboparto *Diósgyőr*, nia teatro, ripozlokoj en ĉirkaŭaĵo de la urbo kiel *Lillafüred*, la zoologia kaj kultura parko.

Kvankam inter 1919 – 1949 funkciis en nia urbo Luterana Jura Akademio, tamen oni rigardas nian setlejon universitata urbo ekde 1949, kiam estis inaŭgurita nia universitato. Post la unua mondmilito oni translokiĝis la Minadan Akademion el *Selmecbánya* (nun *Banská Štiavnica* en Slovakio) en urbon *Sopron*. Post la dua mondmilito oni trovis la lokon tro proksime al la okcidenta landlimo, pro tio por loko de maŝinĝeneria, mininĝeneria kaj metalurgia inĝeneria fakultatoj estis elektita nia urbo. Ĝis la 1980-aj jaroj la Pezindustria Tehnika Univesitato faris nure tehnikan klerigon. Sekve tion pliiĝis la instruadtereno de la universitato. Nun en ok fakultatoj okazas klerigado kiel jura, ekonomia, sanitara, aŭ muzikarta. Ĉi tiun ŝanĝiĝon spegulas ankaŭ la nuna nomo, kio estas Miŝkolca Universitato.

Se mi havis eblecon verki por fervojista-esperantista revuo, nepre mi devas paroli pri interrilatoj de nia urbo, al la fervojo kaj Esperanto. La fervojo tra urbo *Debrecen* alvenis en



Haltejo de la etŝpura arbara fervojo en ripozloko
Lillafüred

(Foto: <https://lillafured.kornyeke.hu>)

nian urbon en 1859, kaj de tie ĝi pluiris al urbo *Kassa* (nun *Košice* en Slovakio). Ekzisto de la fervojo veran evoluon kunportis en 1870 kiam efektiviĝis la senpera kunligo kun la ĉefurbo. *Miskolc* baldaŭ iĝis grava fervoja nodo, sidloko de fervoja direkto. En la urbo troviĝas tri gravaj fervojstacioj, el kiuj ĉefa tasko de stacio *Tiszai* estas la pasaĝertrafiko, tiu de stacio *Gömöri* estis vartrafiko kaj priservado de la iama tn. „norda fabrika kvartalo”. Deirantaj fervojlinioj el la stacio

donas fervojan kunligon por tiuj regionoj de nia lando kie antaŭ la reĝimŝanĝo funkciis grandaj industriaj entreprenoj kiel

la metalurgia uzino en urbo *Ózd*, multaj karbominejoj, kalkokalcina uzino. Ili bezonis trajntrafikajn priservojn kaj donis gravajn taskojn por la fervojo. Nun ili jam tute ne funkcias tiel granda parto de la fervoja kapacito iĝis superflua. La tria stacio estas *Rendező*, ranĝostacio kun pli ol tridek klasifiktrakoj kaj ranĝmonteto. Tie el transportaĵoj alvenintaj el diversaj direktoj oni faris laŭplanan trajnformadon. La stacio havis kunligon al metalurgia fabriko kaj maŝinfabriko de *Diósgyőr*, kiuj ĉesis kaj al la nun ne funkcia cementfabriko. La ranĝostacio restis preskaŭ sen funkcio.

En la fervoja nodo troviĝis pluraj fervojaj entreprenoj. Apud stacio *Tiszai* estas fervoja vagonriparejo, kiu ankoraŭ nun povas funkcii verŝajne nur pro sia privatigo. Malaperis fervojkonstrua kaj trakprizorgaj organizaĵoj. La fervoja nodo perdis sian garvecon. La lokon de iam vigla kaj riĉa fervojista kulturo, la fervojistan kulturdomon oni malplenigis kaj forvendis. Por ni malnovaj fervojistoj la nuna situacio estas tre malgaja.

funkciigas la arbokultiva direkcio kiu klopdas evoluigi la fervojon. Antaŭ kelkaj jaroj ili ekfunkciigis hibridan (diesel-elektran) lokomotivon.

Ni povas rigardi fervojo ankaŭ la urban tramon. Ja ĝi estas urba fervojo. En nia urbo trafikis tramo ekde julio 1897. Nia urbo estis la tria en nia lando kie aperis la tramo. En la tiama Hungario antaŭ ni nur en Budapeŝto kaj en *Pozsony* (nun *Bratislava* en Slovakio) trafikis tramoj.

Esperanto relative frue aperis en nia urbo¹. Jam en 1910 laŭ iu Miŝkolca gazetfamo: „ankaŭ en nia urbo multe da homoj lernas la Esperantan lingvon”. Retrorigardante ni devas menciigi kelkajn gravajn personojn. Ludoviko *Győry Nagy* kaj Kolomano *Kalocsay* vizitis la kalvinisman gimnazion en *Miskolc*, kie ili estis samklasanoj eĉ sambenkanoj. Tiutempe komenciĝis ilia amikeco kiam ankoraŭ ili ne konis Esperanton.

Ludoviko *Király (Kőnig)* jam en 1904 ekkonis Esperanton kaj en 1910 li estis fluparolanta ĝin. Julio *Baghy* loĝis en nia urbo inter 1899 kaj 1905 kun siaj gepatroj kiuj estis aktoroj en ensemblo de diversaj direktoroj rolis en *Miskolc*.

Ili estis gravaj personoj en la komenca periodo de Esperanto en *Miskolc*. El inter Kolomano *Kalocsay* kaj Julio *Baghy* translokiĝis al Budapeŝto kaj iĝis mondfamaj, Ludoviko *Győry Nagy* kaj Ludoviko *Király (Kőnig)* ĝis siaj vivofinoj determinis la Esperanto-movadon de departemento *Borsod-Abaúj-Zemplén* kaj urbo *Miskolc*. Kolomano *Kalocsay* tiel rememoras pri konatiĝo kun la Esperanto-lingvo: „Antaŭ pli ol sesdek jaroj mia amiko Ludoviko *Győry Nagy* kaj mi ekvidis iun Esperantan lernolibron en montrofenestro de iu Miŝkolca librovendejo ... La libron ni aĉetis, ni lernadis en la somera ferio kaj plej bone surprizis nin, ke ĝis septembro ni jam ellernis.”

La unua organizita lingvokurso okazis en 1913. Tiu evento estas rigardata kiel komenco de la Esperanto-vivo en *Miskolc*. Efike de la alvoko kvindek personoj anonciĝis, kiujn oni dividis en du grupojn iun gvidis Kolomano *Kalocsay*, la alian Ludoviko *Győry Nagy*.

La unua Miŝkolca grupo fondiĝis fine de 1921, kaj havis nomon „Harmonio”. La grupo tiel fortiĝis, ke en aŭgusto 1922 entreprenis la aranĝadon de tutlanda Esperanto-kongreso. La grandsukcesan eventon partoprenis 214 personoj.

Ankaŭ fervojistoj ludis aktivan rolon en la Esperanto-vivo de *Miskolc*. Kvankam post jaroj de la silento en nia lando la Esperanto-movado denove komenciĝis en 1955-1956, Stefano *Temesi* jam printempe 1954 organizis Esperanto-kurson, samtempe li komencis redakti flugfoliojn, titolitajn „Verda Vojo” kaj samnome fondis grupon en la fervoja vagonriparejo. De januaro 1957 „Verda Vojo” aperis litografe redaktite de Stefano *Temesi* kaj Stefano *Pál*. La eldonkvanto komence estis 400, poste 500 ekzempleroj. Tiutempe ĉi tiu estis la nura Esperanto gazeto en Hungario.

En la 1970-aj jaroj estis vigla Esperanto-vivo en nia urbo. Pluraj grupoj agadis, ili organizis lingvokursojn, diversajn aranĝaĵojn, interesajn programojn. Tiutempe troviĝis ĉi tie tri fervojistaj Esperanto-grupoj. Krom la menciita „Verda Vojo” vagonripareja grupo en la fervojdirekcio kaj ĉe la fervojkonstrua servo agadis grupoj ĉi-lastaj havis nomon „*Vörösmarty*”, Tiamaj fervojaj gvidantoj subtenis agadon de la fervojistaj esperantistoj. En nia agadtereno kvarfoje ni aranĝis sukcesajn Landajn Amikajn Renkontiĝojn, en 1969 kaj 1979 en urbo *Miskolc* en 1992 en urbo *Sátoraljaújhely* kaj en 2006 en urbo *Tokaj*.

Nun ni jam konservas niajn belajn memorojn. En nia urbo oficiale funkcia Esperanto-organizaĵo ne estas. Nur troviĝas kelkaj malnovaj esperantistoj.

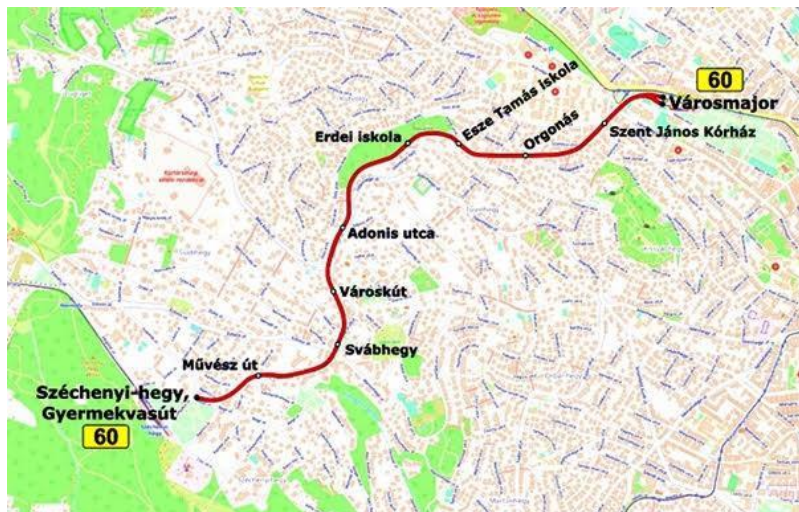
Miskolc, la urbo kie mi vivas vidis ankaŭ pli belajn tagojn. Tamen ni esperantistoj estas esperantoj kiuj havas esperon. Ni rigardas la aferojn el optimista vidpunkto, kaj estas fidoplenaj pri tio, ke la belaj tagoj ne perdiĝis definitive.

Dr. Halász József

¹ Fonto: István Pál-László Pásztor: Fragmentoj el historio de Esperanto-movado en Miskolc

DENTRADA FERVOJO EN BUDAPEŝTO

En tiu ĉi jaro ni festas la 150-jaran datrevenon de la dentrada fervojo en Budapeŝto. Tiu fervojo estas unu el la plej malnovaj komunumaj trafikeblecoj de Budapeŝto. Ĝi estas pionira trafikrimedo en la landa trafiko, sed inter la samaj montrelvojoj en Eŭropo ĝi pretiĝis kiel tria transportrimedo. Tiun dentradan fervojon planis Cathry-Szaléz Ferenc svisa planisto laŭ la modelo de la svisa Rigi-relvojo, kaj poste li direktis la realigan laboron.



La unua dentrada fervojo en Eŭropo estis la svisa Vitznaŭ-Rigi fervojo, kiu en majo 1871 ekveturis al la 1800 metrojn alta Rigi montopinto. La duan dent-radan fervojon oni transdonis al la trafiko en marto 1874 en Aŭstrio ĉe Kahlenberg. La tria dentrada fervojo pretiĝis en Hungario por la trafiko de la monto „Sváb”.

La konstruon de la dentrada fervojo motivis la montara regiona populareco, ĉar tie konstruiĝis multaj vilaoj kaj somerdomoj, kaj la loĝantoj deziris la solvon de la trafiko sur tiu monto. La venko de la plurcentmetraj niveldiferencoj okazis multspecaj imagoj, kaj finfine efektiviĝis la denove patentigita solvo, la dentrada fervojo.

En la konstrupermeso estis skribita la deviga preskribo, ke ĉiutage devas certigi la trafikon dufoje supren kaj dufoje malsupren por la vojaĝantoj. La veturdaŭro estu 20 minutoj kaj supren kaj malsupren. Ankaŭ estis preskribo, ke devas trafiki inter la 15-a de aprilo kaj 15-a de oktobro.

La konstruo de tiu fervojo komenciĝis en julio 1873 laŭ la permeso de la ŝtato. La konstruon faris la svisa firmao „Internationale Gesellsĉaft”, kun kiu la urbestro kontraktis 40 jaran funkciigan koncesion. La ŝpuro de la trako estis 1435 mm-oj, kaj inter la relparo oni metis dentrelon. La plena longo estis 2883 metroj kaj la niveldiferenco inter la du finhaltejoj estis 259 metroj. Ĉar la fervojlinio estis unutraka, pro tio estis necesa konstrui fervojan trakforkon. Tiu strukturo povis certigi la preteriron de la du trafikiloj. Tiun trakforkon oni povis solvi per rulplatformoj. Tiu solvo ebligis la 30 minutajn intencojn de la trafiko. La malsupran finhaltejon oni konstruis en la hodiaŭa publika ĝardeno „Városmajor”, kaj la supran finpunkton oni markis en la hodiaŭa monto „Sváb”. En ambaŭ finhaltejoj konstruiĝis imponaj etaĝaj stacidomoj. Por la ekvetura trafiko de la dentrada fervojo oni aĉetis tri 120 ĉevalpovajn vaporlokomotivojn el Svisio, kaj dek malfermitajn pasaĝervagonojn, eĉ tri nekovritajn ŝarĝvagonojn el Aŭstrio.



En jaro 1890 konstruiĝis la dua etapo de la fervojo, kiam la linion oni plilongigis al la monto „Széchenyi” ĝis la Infanfervojo de Budapeŝto. Kun tiu plilongigo de la fervojo la plena longo estis kaj ankaŭ nun estas 3,7 km-j, kaj la niveldiferenco estas/is 315 m-j.

Komence la dentrada fervojo trafikis per vaporo. La vaporfunkciad-maniera fervojo dum la jaroj ĝis 1910 jam malmoderniĝis, mem la funkciigo kostis pli ol la enspezo el la biletoj. La solvo estus estinta la elektrizado, sed pro la mondmilito tiu solvo ne estis ebla.

En 1910 oni enkondukis la vintran funkciadon pro la peto de la loĝantaro. Pro tio oni transtrukturis kelkajn pasaĝervagonojn. Por la skioj oni konstruis apartan skitransportan vagonon. En la dua mondmilito la fervojo suferis grandajn damaĝojn, pro tio dum la milito la



dentrada fervojo ne trafikis ĝis julio 1945. Okaze de la 100-a datreveno de la unuiĝo de Budapeŝto oni decidis renovigi la fervojn, kaj kadre tio estis renovigita la tuta fervojlinio, konstruiĝis novaj stacidomoj kaj atendejoj, eĉ oni ŝanĝis la veturilarojn.

En jaro 1926 la organizaĵo BSZKRt transprenis la funkciigon de la dentrada fervojo, kaj finfine komenciĝis la preparo de la elektrizado. samtempe konstruiĝis kurentkonvertita stacio. konstruiĝis du pli novaj trakforkoj, remizo kaj riparejo en la stacio Városmajor. La elektrizado de la fervojlinio finiĝis la 2-an de julio 1929 kaj

ekveturis la unua elektrizita fervojo de la mondo. Por la elektrizado la BSZKRt aĉetis de la hungara GANZ fabriko ok Rowan-tipajn lokomotivojn kun postveturiloj. La vojaĝantoj kun ĝojo akceptis la glate kaj konstanta rapidece trafikantaj trajnojn, anstataŭ la fuma kaj brua vaportrajno. La elektra funkciigo ebligis la plialtigon de la oftecoj, kaj la plenumkapabloj de trajnoj. La dentrada fervojo efektivigis ankaŭ ŝarĝtrafikon. Estas interese, ke multfoje oni transportigis konstrumaterialon kaj aliajn varojn, eĉ oni prizorgis la necesajn materialojn la samregionaj gastejoj. Ankaŭ estas interese, ke oni transportis sur la ŝarĝvagonoj plenpakitajn ĉevalĉarojn kune kun la ĉevaloj kaj la kargoj. La ŝarĝtrafikon oni ĉesigis post la dua mondmilito.

En jaro 1973 okazis la lasta plena renovigo de la dentrada fervojo, en kies kadro oni anstataŭigis la tutan veturilparkon kaj oni aĉetis novajn veturilojn el aŭstra kaj svisa fabrikantoj, estis renovigita la relvojo, eĉ estis prikonstruita novaj trakforkoj, kaj „Domino”-sistemaj sekurigaj instalaĵoj, kaj oni modernigis la bremsajn sistemojn.

Nuntempe la dentrada fervojo funkciigas dek haltejojn, kaj la trajnoj trafikas en labortagoj po 20 minutoj, kaj en la semajnfino po 12-15 minutoj.

Okazis kelkaj strangaĵoj dum la funkciado de la dentrada fervojo, interalie la laboro de la bremsisto. Sur la supro de la pasaĝervagonoj sidis la bremsistoj, kiuj desupre povas travidi la tutan fervojlinion, kaj bremsis se estis bezonata, eĉ ili atentigis la kondukistojn, se ili rimarkis iun problemon. Okazis kelkaj malgajaj eventoj dum la funkciado de la fervojo. La



plej grava mortiga akcidento okazis la 11-an de januaro 1987. Tiam pro la severa vintro la bremsoj de la trajno difektiĝis, kaj la trajno forkuris kontraŭ la alia trajno. Bedaŭrinde ambaŭ kondukistoj de la trajnoj mortis, kaj ok vojaĝantoj grave vundiĝis. Poste la tutajn bremsosistemojn oni reviziis, kaj ĉiujn bremsojn oni ŝanĝis. Ankoraŭ okazis kejkaj pli malgrandaj akcidentoj, sed tiam ne okazis personaj vundiĝoj.

Ankaŭ estas interese, ke el la unuaj lignoskeletaj pasaĝervagonoj restis unu peco, kiun oni restarigis okaze de la 125-a datreveno de la dentrada fervojo. Nuntempe tiu vagono funkcias kiel nostalgia trajno. Fonto: Vikipedio

Antaŭ 200 jaroj naskiĝis Ernő Hollán



Kislódi Hollán Ernő estis hungara armea inĝeniero, divizia generalo, ŝtatestretario, senatano, efektiva sekreta konsilisto, membro de la Hungara Scienca Akademio, fondinto kaj la unua prezidanto de la Hungara Inĝeniera kaj Arkitekta Societo.

Li naskiĝis la 13-an de januaro 1824 en urbo Szombathely. Li estis lerninto de la gimnazio en sia naskiĝurbo, kaj poste li lernis en la Viena Armea Inĝeniera Akademio en 1839. Li iĝis ĉefleŭtenanto, kaj poste oni nomumis lin kapitano. En la hungara liberecbatalo li batalis en la Sud-Hungario, kaj pro sia heroeco Lajos Kossuth nomumis lin ĉefa armea inĝeniero. Li havis grandan rolon en la defendo de

Pétervárad. Post la falo de la liberecbatalo oni internigis lin en koncentrejo kaj malliberejo. Post la liberiĝo el la kaptiteco li laboris kiel inĝeniero sur la tereno de la grundoplibonigo, kie li faris pioniran laboron. Li estis membro de la parlamento, kaj iĝis trafika ŝtatestretario.

Kiel oficisto de alta pozicio li portis gravan rolon en la ellaboro de la transdanubia fervojreto. Li havis gravan rolon ankaŭ en la formado de la trafikpolitiko post la 1867-jara interkonsento de la hungara nobelaro kaj la imperiestro. En tiu trafikpolitiko Ernő Hollán konfirmis la centran rolon de Budapeŝto, per kiu koncepto li sekvis la ideon de grafo Széchenyi. Li enfokusigis la fervojkonstruadon anstataŭ la akvatrafiko. Inter jaroj 1870-1875 konstruiĝis 4000 km-oj da fervojlinioj en la tiam Hungario, kiu agado ŝarĝis la ŝtatkason. Inter tiuj fervojlinioj estis la Nagyvárad-Kolozsvár, Károlyváros-Fiume kaj Zólyom-Ruttko linioj, kiuj pro la malfacilaj terencirkonstancoj pretendis konsiderindajn elspezojn. Tamen tiuj rapidegaj evoluigoj de la fervojoj ebligis disvastigon de la ŝtata ekonomio. En la kadro de la fervojkonstruado Ernő Hollán havis multajn problemojn, kiujn li devis solvi. Ekzemple li devis rifuzi la troigantajn postulojn, kiuj pretendis la aliformigon de la planitaj fervojaj traceadoj. Okazis kelkaj gravaj aktivecoj de li, kiel la realigo de la turka kaj bosnia fervojaj aliĝoj. Ankaŭ li establis memstarajn fervojajn direktojn, kaj la grupigojn de la faklaboristoj kaj la edukadon de la novaj talentoj. Li devis „petserĉadi” monon por la fervojaj investadoj el la ŝtata buĝeto. Per tiu efika laboro li sukcesis difini la bazon de la hungara fervojevoluigo, kaj determini la ĉefajn evoluigajn tendencojn.

En 1867 li fondis la Hungaran Inĝenieran kaj Arkitektan Societon, kies prezidanto, dum la 1885-jara ĝenerala kunveno, akceptis proponon por krei „Hollán Ernő premion” por la akcelo de la fakevoluo. En majo 1870, post la rezigno de la trafikministro Mikó, li ankaŭ demisiis de ĉiuj siaj funkcioj. En oktobro 1870 la ministro pri defendo nomumis lin nacidefenda ŝtatestretario. En tiu alta pozicio li kreis leĝon pri la klerigo de la militistaj oficiroj. Li organizis la Hungaran Reĝan Ludovikan Akademion, kaj li akcelis la pligrandigon de la soldatrajdistaro. Li ricevis laŭdon de la imperiestro Francisko Jozefo. En 1875 li atingis generalan rangon. Poste li iĝis emerita general-leŭtenanto, kaj finfine li estis membro de la Hungara Supera Ĉambro, kie li apogis la liberalisman direkton.

Li mortis en Budapeŝto la 28-an de majo 1900. Oni metis lin por eterna ripozo en la familia tombodomo en urbeto Békás.

Pri Ernő Hollán oni nomumis stratojn en Budapeŝto kaj en Szombathely.

Okaze de la 200-jara jubileo okazis memorfesto kun konferenco pri Ernő Hollán en Szombathely. Kadre de tiu festo oni rekonis lian laboradon kaj estis transdonita la nunjara „Hollán Ernő premio”. Fine la partoprenantoj florkronis lian memortabulon.

István Gulyás

INTERESAĴOJ PRI LA FERVOJOJ

Mi prezentas la interesaĵojn ĉe kelkaj fervojoj en la mondo. Tiuj interesaĵoj montras al ni la klopodojn de la fervojoj por plibonigi la trafikajn aktivecojn sur ĉiuj terenoj de la fervojoj. Jen kelkaj ekzemploj:

ALBANIO



Ĉe la montenegra landlimo troveblas la 120 km-j longa fervojlinio inter la Hani kaj Hotit loĝlokoj. Tiu fervojlinio havas ege malbonan staton, la permesata rapideco estas malalta, eĉ pli multaj lokoj la stato de la trako estas „katastrofaj”. La funkciado de la linio pro ĉi tiuj statoj estas „malinda” al la internacia trafiko.

Albanio planas restarigi kaj elektrizi tiun fervojlinion. Por efektivi tiun evoluigon la Eŭropa Rekonstrua kaj Evoluiga Banko (EBRD) donas 99 milionojn da Eŭroj ŝtatpruntojn al la lando. La plena elspezo estas 373 milionojn da Eŭroj. Tiu fervojlinio estas la unusola fervoja interrilato kun la najbara lando Montenegro.

La kredit-interkonsenton subsribis la EBRD kaj la e plibonigo de la fervoja liverado, ĉefe en la kvalito kaj atingeblo. Kompreneble tiu interrilato plibonigas la ekonomian kunlaboron kun la ceteraj najbaraj landoj, eĉ ĝi instigas la ekonomian kreskadon kaj la socian evoluadon en Albanio. Tiu projekto estas konsento kun la celo de la verda daŭripova kaj integra mastrumado.

BOLIVIO



En Bolivio troveblas la urbo Uyuni en 3700 metraj altitudo. La urbon oni fondis en jaro 1890 kiel komerca urbo. Tie etendiĝas la plej vasta salkampo de la mondo. Sur la salkampo oni troveblas pli ol 10 mil km² salon.

La fervojon konstruis brita minada entrepreno inter la jaroj 1888 kaj 1892. La fervojo transportis salon, stanojn kaj aliajn

mineralojn el la minoj al la havenoj de la Pacifika Oceano. Pro tiu agado la urbo iĝis grava trafika nodo. Tiu aktiveco tenis ĝis la fino de la dua mondmilito, kiam la minekspluato disfalis, la minejoj elĉerpiĝis, pro tio oni devis fermi la minejojn. Bedaŭrinde tiam ne estis bezono por la fervojo, pro tio oni simple forlasis la fervojajn veturilojn en la mezo de urbo Uyuni. Tiu vagontombejo altiras la turistojn el ĉiuj partoj de la mondo. Pro tio konstruiĝis hotelo el salblokoj 25 km-jn de la urbo Uyuni en jaro 2007. En la hotelo la muroj, plankoj, litoj eĉ seĝoj, do preskaŭ ĉio pretiĝis el salblokoj. Laŭ la plano oni konstruos fervojan muzeon sur la loko de la forlasitaj fervojaj veturiloj.

POLLANDO

La Eŭropa Komisiono konsentis tiun planon, ke Pollando apartigu pli ol 425 milionojn da Eŭroj el la Koheriga Fonduso por la unua etapo de la modernigo de la varsovia

fervojlinio. Tiu plano enhavas la modernigon de la fervojreto, la elektrizadaj instalaĵoj, la telekomunikadoj, la akvoprizorgo kaj forfluigo de la eluzitaj akvoj. Oni renovigas la stacidomojn, la piedirantajn pontojn, kaj oni konstruas subajn transirejojn. Pro la modernigo la pasaĝertransportaj trajnoj povas trafiki per la rapido de 160 km/h, malpliigas la bontenadajn elspezojn, kaj ĉefe malpliigas la malpureco de la aero kaj la brunivelo.

La nova infrastrukturo pliboniĝas la plioftigon de la trajnoj, kaj donas pli bonan servon al la movhandikapuloj. La plibonigitaj varsoviaj fervojlinioj kaj stacidomoj rebonigos la fervojajn kontaktojn kun la ceteraj partoj de EU, kaj plu integros la regionojn en Eŭropo.



SAŬDIO



La saŭdia fervojkompanio faris kontrakton kun la firmao Stadler por fabrikado kaj transporto de la sekvaj generaciaj pasaĝertransportaj trajnoj. Laŭ la opinio de tiu svisa fabrikanto, tiuj trajnoj levas novan nivelon de la fervojtrafiko en la reĝlando, rilate al la komforto, la impreso kaj fidebleco.

La kontrakton oni subskribis la 5-an de februaro en la valoro de 600 milionojn da svisa franko.

Laŭ la kontrakto oni fabrikas entute 10

trajnovagonarojn kaj bontenadajn apogojn. La longo de la trajnvagonaroj estas 175 metroj, kaj estas taŭgaj la kapacito por 320 vojaĝantoj. Tiu vagonaro havas du sendependajn elektrajn motorvagonojn. La mendo de la trajnvagonaro estas neceso, ĉar inter Rijad kaj Dammam la trafiko grave kreskas. Laŭ la planoj tiuj trajnoj duoblas la kapaciton de la vojlinio, kaj la nombro de la vojaĝantoj estos pli ol 8 milionojn ĉiujare.

TURKIO



La turka registaro anoncis la fervojan programon por la jaro 2024. Tiu programo enhavas multajn gravajn investadojn en la infrastrukturo kaj funkciigo. La funkciiganto de la ŝtata fervoja reto en Turkio estas la TCDD, kiu ricevis preskaŭ 50 miliardojn da turkaj Liroj por la akceptita investada portfolio. La totala kosto de tiu portfolio estas pli ol 550 miliardojn da turkaj Liroj.

Tiuj investadoj enhavas la finaj laboroj de la 433 km-j longa Ankara-Istambul grandrapida fervojlinio, la konstruada laboro de la 498 km-j longa fervojlinio, kies la finaj laboroj okazos en 2026. En la kadro de tiu portfolio

okazas la realigo de trajninflua sistemo en la 153 km-j longa Halkali-Kapiküle grandrapida fervojlinio. El la investadaj fontoj oni elspezas por elektrizadoj, signaliloj kaj konstruadaj laboroj por la jam ekzistantaj 2270 km-jn longaj fervojlinioj. Tiuj investadoj tuŝas ankoraŭ multajn fervojliniojn, kiel ekzemple la fervojlinio Bandirma-Manisa (315 km-j), Manisa-Afyon (415 km-j), Irmak-Zonguldak (415 km-j) kaj ankoraŭ kelkajn pli mallongajn fervojliniojn.

FINNLANDO



La Finna Nacia Fervoja Kompanio – VR Group – interkonsentis kun la MTR Nordic svedlanda pasaĝertrafiko pri la aĉeto de sia fervojbranĉo inter la Stokholmo kaj Gotenburgo. La MTR estas malfermita servo, kiu komencis funkciigi tiujn servojn inter la Stokholmo kaj Gotenburgo en jaro 2015. Nuntempe la MTR funkciigas 18 fervojtrafikon tage, kies funkciigo estas profitdona sur la 455 km-j longa fervojlinio. La 18 fervojtrafikon funkcias ses „Stadler Flirt X74 EMU”

vagonaroj kun 120 dungitoj. La vendo estas komerca decido, kies celo estas daŭrigi la pozitivan evoluon de la MTR, kaj tio estas akordigo kun la ĝeneralaj merkataj planoj. La aĉetado plifortigas la konkursokapablecon de la finna pasaĝertrafiko kaj en Finnlando kaj en Svedio. Pere de tiu aĉetado la Finna Nacia Fervoja Kompanio enpaŝas al la longdistaca merkato de la lando. Nuntempe la komplete aĉetada procezo atendas la aprobon flanke de la svedaj instancoj.

HUNGARIO

La telefona klientoservo de MÁV – la „Elvira” MÁVDIREKT- en la nuna jaro festas la 10-an reorganizan datrevenon, kiun karakterizas eminentaj servoj, engaĝiĝoj, precizecoj,



Internaciaj vojaĝoj

kaj novigadoj. Preskaŭ dum unu jara intensa evoluiga laboro komenciĝis la funkciado de la robotasistanto de la klientoservo. Tiu servo pere de la artefarita inteligento estas plikonstruiĝo al la memserva sistemo, kiu kapablas doni respondojn pri la horaraj demandoj. La „Elvira” metas demandojn al la interesiĝantoj, kaj poste ĝi donas respondojn el plurmilionoj trafikaj indikoj, kaj el la indikoj la artefarita inteligento elektas la plej konvenan respondon al la trafikaj pretendoj. Tiu robotasistanto ekde la oktobro 2023 plivastigis kun pli novaj funkcioj, kaj pere de tiuj funkcioj oni povas identigi la mobilan telefonnumeron de la intereso. La pasaĝero ricevas horaran proponon kaj la veturkoston, kaj en vortoj kaj en skribaĵoj pere de SMS. La robotasistanto donas gravan helpon al MAVDIREKT, ĉar ĝi donas tuj la respondojn pri la demandoj de la pasaĝeroj, kaj pro tio la nombrojn de la administrantoj oni povas malpliigi. Estas interesa numero, ke ekde la funkciado de la klientoservo Elvira, jam okazis pli ol 330 mil telefonaj vokoj.

István Gulyás

EHV-vortaroj

Naskiĝo de vortaro, ĉefe se ampleksa, estas ĉiam iaspeca mejloŝtono en la historio de lingva komunumo. Tiaj mejloŝtonoj estis la vortaro de A. Pechán, la mezgranda vortaro de Szerdahelyi-Koutny kaj tia estos espereble ankaŭ la ambaŭdirektaj EHV-vortaroj.

Post *Grand Dictionnaire* de Gaston Waringhien en 1955 aperis pluraj „plenaj” vortaroj por diversaj lingvoj (itala 1984 kaj 1996, germana 1999 kaj 2007, 2023, hispana 2003, nederlanda 2004, ĉina 2007 kaj 2015, kroata 2008, ĉeĥa 2017), bazitaj sur *Plena Vortaro* aŭ *Plena Ilustrita Vortaro*.

La hungaroj devis atendi ĝis 2014, kiam aperis la unua eldono de *EHV Esperanta-hungara vortaro* en unu volumo en mia redakto. La plej freŝa estas la tria eldono, aperinta en 2015 kaj la alidirekta, aperinta en 2023 en du volumoj.

Antaŭ ĉio klarigendas la mallongigo EHV, kiu kaŝas la vortojn *Esperanto*, *Horvath* (kompilinto) kaj *Vortaro*, male ol oni kelkfoje interpretas ĝin *Esperanta-Hungara Vortaro*. Ĝi do signifas ambaŭdirektajn, dulingvajn vortarojn.

La kernon konsistigis, kiom ajn nekredebla tio estas, vortolisto el ĉ. 1000 eroj. La redaktanto de la elektronika vortarserio *La Vortaro*, B. Vivier petis min kontrollegi vortaron kunkombitan el franca-hungara kaj franca-Esperanta vortolistoj. Ĉar ĝi evidentiĝis absurda misnaskito, mi rekreis la liston surbaze de la Esperanta parto.

Plue ĉi tiun liston mi pliampleksigadis per aldono de novaj elementoj, kolektitaj el miaj legaĵoj, observado de la parola lingvouzo kaj mia traduka praktiko. La ĉefa celo estis konsistigi tradukistan vortaron por propra uzo. Dum mia laboro multe stimulis min partopreno en la verkado de la hungara-Esperanta mezgranda vortaro de Szerdahelyi-Koutny kaj la redaktado de la hungara parto de *Reta Vortaro* (ReVo). Kaj pli malfrue la kompilado de *Bildvortaro de Esperanto*, redaktita kun Petro de Smedt.

La karaktero de la vortaro

La vortaro funkciis ekde eko kaj dum sia disvolviĝo nur en elektronika formo. La diversaj vortarlegaj programoj difinis ĝian ĉiaman strukturon, kiu laŭnecese plurfoje ŝanĝiĝis. Mi ŝuldas dankon al B. Vivier, G. Deák Jahn, G. Bata, J. Sárosi kaj E. d’Hondt, kiuj ebligis per siaj legoprogramoj la rapidan kaj komfortan uzadon de la vortaro.

La propre elektronika karaktero de la vortaro kaj la fakto, ke ĝi pliampleksiĝadis per propra kolektado kaj partopreno en la redaktado de la menciitaj vortaroj sekvigis, ke la vortolisto ne estas produkto de konscia kompilado; ĝi egale entenas elementojn gravajn por averaĝaj uzantoj kaj por ili malpli gravajn terminojn, kio ja ne ĝenas en okazo de elektronike uzata vortaro. Tamen mi devas aldoni, terminoj ĉiam pli penetras en la ĉiutagan lingvouzon.

La kvanta pliiĝo de la vortaro kaj la postuloj de ĝiaj uzantoj necesigis, post certa tempo, kompari ĝin kun la *Nova Plena Ilustrita Vortaro*, kaj surbaze de ĝi korekti kaj kompletigi ĝin. La novredaktado ne sekvis fidele la strukturon de NPIV. Mi konsideris pli celtaŭga organizi la vortartikolojn, almenaŭ en la Esperanta-hungara parto, en jena, por hungaraj uzantoj pli konvena maniero: 1. kapvorto, 2. derivaĵoj el la kapvorto, 3. kunmetaĵoj kun maldekstra radikvorto, 4. plusendo al kunmetaĵoj kun dekstra radikvorto. Ĉe la malkovro de la signifokampoj helpas pluraj ekzemplaj sintagmoj.

La vortaroj celas priskribi la faktan lingvouzon, do ili ne pretendas esti normigaj. Ili ne deziras preni starpunkton en diskutoj pri neologismoj kaj skemismo kontraŭ naturismo. Sed ili estas ne tute priskribaj, ĉar en certaj okazoj ili plusendas al variantoj, konsiderataj kiel normaj aŭ preferindaj.

Laŭ postulo de certa rondo de uzantoj prezentiĝis neceso eldoni paperforme, unue la Esperantan-hungaran parton. Ĝia novredakto, pli konforma al ties libra karaktero postulus tro

grandan laboron, tial la elektronika origino postlasis siajn spurojn sur la papera eldonaĵo. Kompreneble okazis certaj modifoj kompare kun la elektronika formo, ĉefe ĉe la tria eldono, ekz. forlaso de genraj taksonoj, reduktado de specionomoj al bazaj taksonoj, unuvolumigo per tildigo de la radikoj, du-kolumnigo ktp. Ĉi tiuj ŝanĝoj tamen ne tuŝis esence ĝian uzvaloron.

La fontoj de la vortaroj

Mi ĉerpis el tri fontoj laŭ la suba vicordo:

- 1) verkoj, konsiderataj kiel baze normaj (ekz. NPIV, *Fundamento*, *Universala Vortaro*, zamenhofaj tekstoj, fakvortaroj, terminologioj k.s.)
- 2) verkoj, artikoloj de eminentaj, aŭtoritataj aŭtoroj, fakuloj, blogistoj, Tekstaro, Kukolo k.s.
- 3) viva lingvouzo, kongresoj, radio/podkasto, filmoj k.s.
- 4) propra fonto.

Parametroj de la Esperanta-hungara parto

La vortaro enhavas 18.871 kapvortojn, 47.138 ekzemplajn sintagmojn (subnocioj, esprimoj, tropoj, parolmanieroj, proverboj k.s.), Sub la kapvortoj troviĝas pli ol 60 000 derivaĵoj kaj kunmetaĵoj kun maldekstra radiko, sume pli ol 126 000 rikordoj, pli ol 640.000 vortoj. Fine de multaj vortartikoloj troviĝas plusendoj al kunmetaĵoj kun dekstra radiko. Tia strukturo ebligas tre profundan disvolvon de la derivitaj signifoj de la radikoj.

La vortaro disponeblas krom la papera ankaŭ en elektronika versio en exe (kun vortarlega programo) kaj *pdf* en la paĝaro: <http://www.vortaro.hu/vortaro.htm>.

La hungara-Esperanta parto

Post tempo prezentiĝis neceso flanke de la uzantoj eldoni vortaron kun la direkto hungara-Esperanta. Ĉar per la Esperanta-hungara vortaro la baza materialo estis jam donita, laŭ mia peto János Kossey inversigis la du flankojn, kaj tiel kreiĝis bazo, taŭga kaj necesa por kompili grandan hungaran-Esperantan vortaron. Kompreneble ĝi ankoraŭ postulis longan redaktadon, ampleksigadon kaj modifojn, konvenajn al la karaktero de la vortaro.

Parametroj de la hungara-Esperanta parto

Se rigardi la ciferojn, ili estas imponaj: 87.496 kapvortoj, 88.849 ekzemploj (subnocioj, esprimoj, parolturnoj, parolmanieroj, proverboj k.s.), signifoj: 200.340 leksemoj (se kalkuli tropojn po unu leksemo), ĉ. 640.000 vortoj en du volumoj kun po pli ol 500 paĝoj en A4-formato.

Ĝi disponeblas, krom la papera versio, ankaŭ en formo de saĝtelefona aplikaĵo (https://vortaro.hu/vortaro_ap/index.html). Ĝi entenas ambaŭ vortarojn, inter kiuj estas simple ŝanĝi. Estas antaŭvidita alia elektronika versio en *pdf*, eble ankaŭ por eksterreta uzo en formo de vortarlega programo; promesoj jam estas, realigo ankoraŭ ne.

Ambaŭ vortaroj

entenas mallongigojn uzatajn en la vortaroj, liston de ĝeneralaj mallongigoj, mallongigojn de gravaj internaciaj kaj Esperantaj organizaĵoj, siglojn de landoj (kiuj referencas al land- kaj kulturspecifaj vortoj de la vortaroj). Fine de la vortaroj troviĝas ampleksa listo de literaturo, uzata por la kompilado de la vortaroj.

Kiel „kromprodukto” de mia leksikologia laboro estiĝis la kolekto *Hungaraj-Esperantaj*

parolturnoj kaj proverboj, kiuj plifaciligos la laboron de verkistoj, tradukistoj kaj artikolistoj. Ĝi aperos verŝajne en ĉi tiu 2024a jaro.

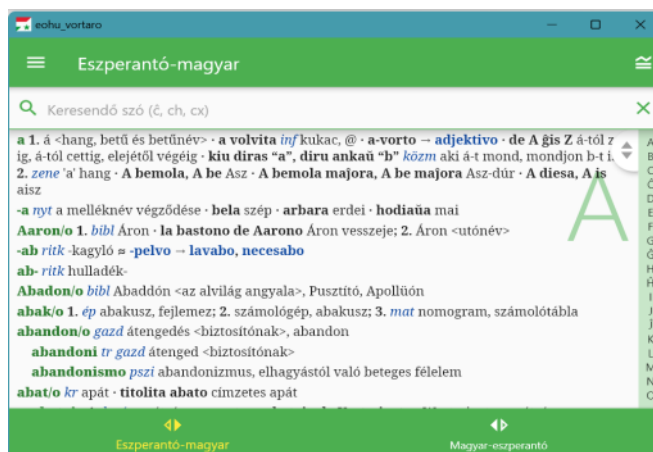
Kunlaborantoj de la vortaro

Tiel granda vortostoko ne povas esti laboro de unusola homo. Kiel menciite, mi utiligis vortojn el la kunlaborado ĉe la mezgranda vortaro de Koutny-Szerdahelyi, *Bildvortaro de Esperanto*, grandan helpon donis diskutoj kaj vortara praktiko de la redakta komunumo de *Reta Vortaro* kun pluraj akademianoj. Nepreterlaseblan kontribuon certigis la ĝeneralaj kaj fakaj provlegantoj, kaj fine sed ne laste la uzantoj mem de la vortaroj, kiuj donas daŭrajn sugestojn, korekto- kaj pliampleksigajn proponojn, rimarkojn pri mistajpoj ktp. Sen la menciitaj personoj tiel granda kaj vasta laboro ne povus esti plenumita.

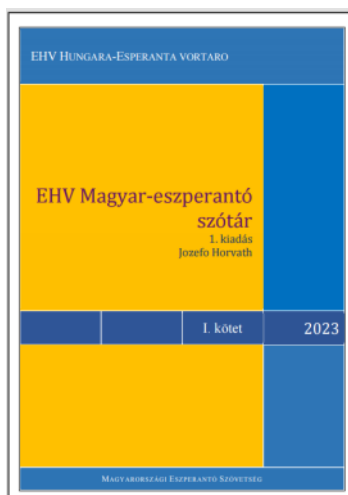
Fine mi mencias gravan faktoron, la tempon. Dum legado mia notlibreto, la marĝenoj de la libroj estis ĉiam pretaj akcepti notindaĵojn, same miaj oreloj estis malfermitaj dum renkontiĝoj, telefonadoj kaj ceteraj (ekz. interretaj) komunikadoj. La laboroj do daŭris tra pluraj jardekoj, almenaŭ tra kvindek jaroj, kaj ĉar vortaroj neniam estas pretaj, nur finitaj ĉe certa tempopunkto, ankaŭ nun ili daŭras.

Jozefo Horváth

Telefona aplikaĵo:



Paperaj versioj:



TOKAJ

La Tokaja vinregiono estas ĉirkaŭaĵo, produktanta la plej bonkvalitan blankan vinon de nia lando. Tamen ĝi ricevis la rangon de Monda Kultura Heredaĵo ne nur pro siaj vitkultivado kaj vinkulturo, sed pro siaj unikaj naturaj eblaĵoj kaj lokaj tradicioj. Tokaj kaj la Tokaja vino atingis sian nunan rangon en la 1500-aj jaroj, kiam pro la turka okupado Nord-Hungario iĝis la centro de la ekonomia vivo.

Dum la 17-a jarcento precipe la noblaro posedis la montodeklivojn konvenajn por



Vinrikolto en Tokaj

vitkultivado, poste ankaŭ la liberaj reĝaj urboj de Nord-Hungario okupiĝantaj pri komercado, klopodis aĉeti vitbienon en la Tokaja vinregiono. Post la finiĝo de la turka okupado la vineksportado havis pli kaj pli gravan rolon. Ĉar la tuta vasta ĉirkaŭaĵo volonte vendis sian produktaĵon, kiel „Tokajan vinon”, ekde la komenco de la 18-a jarcento aperis la pretendo pri tio, ke iu landa ĉefregistaro reglamentu la vineksportadon, kaj kune kun ĝi ankaŭ la defendon de la deveno de la Tokaja vino. Fine en 1737 aperis

reĝa edikto, kiu enhavis la nomojn de tiuj lokoj en kiuj oni povas kultivi vinberspecojn, konvenajn por produktado de Tokaja vino. Tiel estiĝis la unua fermita vinregiono de la mondo. En la vitejoj troviĝas precipe vitspecoj furminto, flava muskatelaj vinberoj kaj tiliofoliaj vinberoj. Ĉi tiuj tri vitspecoj estas konvenaj por asuiĝi. En la keloj kovritaj per nobla ŝimo, maturiĝas la Tokaja vino, la vino de reĝoj kaj la reĝo de vinoj („vinum regnum, rex vinorum”). Krom la bazaj vinoj per apliko de plurcentjara teknologio estas pretigata la ĉefa vino la asuo. La deziro de la tretita pola noblaro kreis la vinspecon „samorodni” (Pole: samo rodniĵ = kiel ĝi naskiĝis). Por tiu vinspeco oni prilaboras la „vivantajn” traŭbojn kun la sekiĝintaj vinberoj, tiel kiel oni rikoltis ilin. Dum la jarcentoj diversaj popolgrupoj loksidiĝis en la Tokaja vinregiono: saksoj, ŝvaboj, poloj, rumanoj, judoj, aramenoj, grekoj kiuj riĉigis la regionon kaj per siaj religioj, kaj per siaj tradicioj, arkitekturoj. Nun, krom la memoraĵoj de la popola arkitekturo, unikan valoron reprezentas ankaŭ la konstruaĵoj de la aristokrataro kaj burĝaro devenantaj el la 16-19-aj jarcentoj.



Se la vizitantoj de la urbo Tokaj paŝas sur la ĉefstraton sub la fervoja ponto, irante norden ili povas ekvidi la renovigitan konstruaĵon de la bazlernejo. Kunkonstruite kun ĝi staras la kolegio de la iama porknaba lernejo devenanta el 1903. Nun ĝi estas la urba biblioteko. Apud ili, najbare de la futbalejo troviĝas la kolegio, nomita pri „Széchenyi István”. Antaŭ la enirejo de la kolegio ekde 1991 estas videbla la statuo de Széchenyi. Sur alia flanko de la strato, kontraŭ la kolegio staras la gimnazio kaj fakmezlernejo. Apud ĝi estas rigardebla literatura memorparko. Najbare de la kolegio staras la iama „salodomo”, kiun oni nomas kastelo de Rákóczi-Dessewffy.

La centro de Tokaj troviĝas en la ĉirkaŭaĵo de placo Kossuth. Oni komencis ĉirkaŭkonstrui la placon en la 18-a jarcento. Grekaj komercistaj familioj konstruis ĉi tie familiajn hejmojn kaj komercajn domojn. Nun, en unu el ili troviĝas la loka muzeo kun intimefektaj konstantaj kaj dumtempaj ekspozicioj. Tamen la granda parto de la konstruaĵoj troveblaj sur la placo kiuj estis konstruitaj en la dua duono de la 19-a jarcento.



La statuo de reĝo Ŝtefano la Sankta

Ĉe la kunfluo de riveroj Tisza kaj Bodrog estas trovebla la ponto nomita pri reĝino Elizabeta. Ekde jaro 2000 en la centro de la ĉefplaco staras la bronza statuo de nia ŝtatifondanta reĝo, Stefano la Sankta, kiu metite sur altan kolonon regas super la placo. Dekstre sur stumpa kolono kvazaŭ sur podio estas videbla la bronza mapo de la Tokaja vinregiono. La romkatolika preĝejo estis konstruita komence de la 20-a jarcento laŭ novromanika stilo kaj ĝi estis konsekrita en 1913. Malsimile de la tradicioj, oni orientis la pordegon de preĝejo al orienta direkto tiel estiĝis impona placo.

La plej malnova preĝejo de la urbo estas la grekkatolika, kiu estis konstruita sur la lokon de iama lignopreĝejo. Ĝia ikonostazo pretigita el ligno estas valora memoraĵo de la arta vivo en Tokaj. La preĝejo estis konsekrita por honoro de sankta Nikolao, en la dua duono de la 18-a jarcento. Ferenc Rákóczi la dua donacis por la kalvinisma

eklezio tiun parcelon, sur kiun oni konstruis la nunan kalvinisman preĝejon. La

ortodoksa preĝejo estis konstruita fine de la 18-a jarcento per subvencio de la rusa caro. En la impona konstruaĵo nun estas viziteblaj la ekspozicioj de la Tokaja Galerio. Por la loka juda komunumo la unuan sinagogon konstruigis riĉa komercisto en la 1830-aj jaroj. Kiam en 1890 la domo preskaŭ tute neniiĝis, oni aranĝis helpkampanjon por la rekonstruado. Tiom da mono estis kolektita, ke el la „restaĵo” en 1896 oni povis konstrui la nunan sinagogon laŭ novmaŭra stilo. Baldaŭ komenciĝos la tuta rekonstrudo de la domo, kiu funkcios kiel kultura centro. Maldekstre de la romkatolika preĝejo staras la centra konstruaĵo de la ĉiama grandbieno kaj sub ĝi la kelo de Rákóczi. Antaŭ ĝi estas videbla la difina figuro de la vinregiono „Bacchus” Al la statuo apartenas fontano, donacita de la germana ĝemelurbo de Tokaj.



. La stacidomo en Tokaj

La Tokaja Vinregiono estas unu el la plej belaj partoj de Hungario. La renkontiĝo de la klimato kaj unuarangaj kondiĉoj de la kultivebla tero estas rigardebla ega hazardo. La „reĝo de la vinoj” naskiĝis rezulte de la feliciaj mediaj faktoroj kaj faksperteco, jarcentaj laboroj de la diligentaj vinberistoj, vinkelmajstroj gardintaj la sekretojn heredintajn la filoj de siaj patroj.

En ĉi tiu fermita historia vinregiono sekve la gravajn sociajn kaj ekonomiajn ŝanĝojn la 1-an de januaro 1993 fondiĝis la akcia kompanio „Komercista Domo Tokaj” kiel

plenrajta laŭjura posteulo de la iama Tokaja Submontara Ŝtatbiena Vinkombinato gardante sian gvidan rolon en la vinregiono. Ĝia agadtereno estas: vitkulturado, vinologio, komercado. Ĝiaj celoj estas surbaze de la sukcesoj de la pasinteco daŭrigi la tradiciojn de la Tokaja Submontaro kaj aligi la Tokajan vinon, merite laŭ ĝia rango, al la enlanda kaj internacia vinkomercadoj.

La Tokaja vino estas vere unikaĵo inter la noblaj vinspecoj. En estiĝo de ĝia unika bongusto havas gravan rolon. La vitspecoj de Tokaja Vinregiono: furminto, tiliofolia vito, flava muskato – kiuj maturiĝas malfrue. La vinberrikoltado komenciĝas je fino de oktobro. La vinbero – dank' al speciala mikroklimato – tromaturiĝas. Pro efikoj de aŭtunaj pluvoj kaj frumatenaj nebuloj, la ŝelo de vinberoj malfortiĝas, kaj la fungo „Botrytis cinerea” atakas ĝin. Sekve tion la sunbrilaj tagoj helpas la glikoziĝadon, sekiĝadon, asuiĝadon de la vinberoj. La vinoj abundas je acidoj kaj bongustoj.

La maturigo de vinoj okazas en 600-700 jaraj profundaj kelretoj kavigitaj en kalkotofon. Dank' al kelŝimo, troviĝanta sur la muro de la kelo la vaporenhalo estas 78-98%. La vino dum multaj jaroj en malgrandmezuraj (136-220 litroj) bareloj atingas tiujn koloron, bonguston, bonodoron kaj aromajn materialojn, kiuj karakterizas la Tokajajn vinojn.

La akcia kompanio „Komercista Domo Tokaj” kaj ĝia laŭjura antaŭulo – grandigante 400 jaran famon – dum la lastaj 20 jaroj gajnis pli ol cent ormedalojn en internaciaj vinkonkuroj kaj atingis pli da grandaj premioj en Bordeaux. La produktoserio ricevis ankaŭ la premion de „Majstro de vinoj” en Londono, kaj tiun de „La plej bona prezentado de produktoj” en Barcelono.

D-ro Halász József

PRIPENSINDAJ PENSOJ

- La rakonto ĉiam havas tri flankojn: La vian, la ilian kaj la verecon.
- Junulo demandis maljunan homon:
Kia maniere vi povis antaŭe vivi sen televido, telefono kaj interreto?
La majuna homo respondis:
Tiel, kiel vi vivas sen amo, humaneco, kunsento, estimo kaj konfido.
- Vi nur tiam maljuniĝas, se vi jam ne impetas, kaj permesas tion, ke la pesimismo kaj la cinismo rigidu vian koron.
- La vivo estas vere miraklo, sed transvivi estas pli grandsignifa.
- La malriĉulo laboras, la riĉulo ekspluatas, la soldato defendas ambaŭ homojn, la impostodeva homo pagas pro ĉiuj tri homoj, la vagabondo ripozas anstataŭ la kvar homoj, la ebrulo drinkas anstataŭ kvin homoj, la bankisto ŝtelas ĉiujn ses homojn, la advokato malpacigas ĉiujn sep homojn, la kuracisto mortigas ĉiujn ok homojn, la enteriga entreprenisto enterigas ĉiujn naŭ homojn, la politikisto travivas el la unuaj dek homoj.
(Tiun verecon skribis Cicero en antaŭ erao 48. Ĉu ekde tiam ŝanĝiĝis io?)

István Gulyás

La 424-a vaporlokomotivo

En la hungara vaporlokomotiv-fabrikado pretiĝis la fama vaporlokomotivo, kiu estas la plej difina tipo de la lokomotivoj. El tiuj lokomotivoj oni fabrikis entute 514 ekzemplerojn en Hungario dum 30 jaroj, el kiuj la unua lokomotivo pretiĝis en la printempo 1924, do antaŭ 100 jaroj. La elprovo de la teknika permeso jam okazis en aprilo inter Budapeŝto kaj urbeto Nagymaros, kiam la lokomotivo atingis 100 km/h rapidecon. Tiu vaporlokomotivo havas 21 metrajn longecojn, kaj ĝi pezas 85 tunojn. La



konsekvenco de la trudpactraktato de Versajlo Hungario perdis gravajn partojn de la fervojlinioj, ĉefe la montvojojn, kaj krome en la fino de la unua mondmilito la okupaciaj trupoj kaj la postŝtatoj apenaŭ lasis kelkajn lokomotivojn en nia lando.

Pro tio MÁV necesis novajn lokomotivojn, kiuj povis trakkii kun 90 km/h rapideco. La Budapeŝta Ŝtاتفervoja Maŝinfabrika faris planon de la nova lokomotivo, kiu havis kvar tracciradojn, kaj ĝi estis

taŭga por uzi la aĉan kvaliton de brunkarbo.

La naskiĝitajn lokomotivojn fabrikis la Ŝtاتفervoja Maŝinfabrika, kiu ricevis la serionumeron 424. El tiu vaporlokomotivo pretiĝis nur kelkaj ekzempleroj en la sekvaj jaroj, sed la seria produktado komenciĝis post pli ol dek jaroj. Ekde la jaro 1940 jam pretiĝis el tiuj vaporlokomotivoj grandaj ekzempleroj. Post la dua mondmilito Hungario devis fabrika el tiuj lokomotivoj multajn ekzemplerojn al la Sovetunio kiel reparacion. Poste jam oni povis eksporti tiujn lokomotivojn, eĉ por korea milito Hungario devis transdoni 20 vaporlokomotivojn kiel promilita subvencio al la Norda Koreio. La fabrikado de la hungaraj fervojaj veturiloj finiĝis antaŭ 65 jaroj en 1959, kiam pretiĝis la lasta vaporlokomotivo, kiun ekzempleron ricevis MÁV.

El la 514 fabrikitaj vaporlokomotivoj la Hungaraj Ŝtاتفervojoj (MÁV) ricevis 365 pecojn, kiuj lokomotivoj servis la fervojtrafikon ĝis jaro 1984, kiam la landa vaporlokomotiva trakkio ĉesis. La sorto de la unua 424-a vaporlokomotivo estas aventurplena, ĉar post la dua mondmilito ĝi eniris al tiama Jugoslavio, kaj post la disfalo de la malnova reĝimo ĝi restis en Kroatio. Tie oni amortizis ĝin, sed oni ne malkonstruigis ĝin, sed tio estis starigita sur la ĉefstacidomo de Zagrebo. En 1998 oni rehejmigis ĝin, kaj post la restaŭro oni metis antaŭ la Trafikmuzeon en la Urba Ĝardeno. Fine la unua vaporlokomotivo estis lokita en la Fervojhistorian Parkon. Estas nova informo pri la unua 424-a vaporlokomotivo, ke la Trafikmuzeon oni translokis el la Urba Ĝardeno al la Vagonriparejo „Északi”, pro tio ankaŭ la 424-a lokomotivon oni translokis al tiu vagonriparejo.

Mi rimarkas, ke tiu 424-a vaporlokomotivo estis populara ne nur ĉe la fervojo, sed en la tuta Eŭropo, eĉ ni povas konstati, ke tiu vaporlokomotivo ankoraŭ ĝis nun plibatigas korojn de la fervojamikoj.

István Gulyás

75-a IFEF-Kongreso

Ĉi foje la IFEF-kongreso estis iom speciala. Ĝi okazis kadre de la Eŭropa Esperanto-Kongreso 2024. Laŭplane okazis ĉiuj kutimaj programeroj de IFEF: diversaj prelegoj

pri fervojo kaj kunvenoj de la fakaj asocioj.

La venonta IFEF-kongreso okazos en Zilina – Slovakio.

Oni povis profiti ĉiujn programerojn kaj vesperajn muzik-konzertojn.

Estis organizitaj pluraj vizitoj al la urbo kaj ĝia ĉirkaŭaĵo. Kelkaj fervojistoj, sub gvido kaj interpretado de Bruno Henri, povis viziti vivantan fervojon apud la stacidomo de Strasburgo. Temis pri riparejo de lokomotivoj, motorvagonoj kaj pasaĝervagonoj uzataj por regionaj trajnoj TER SNCF. La nomo de tiu trako estas

„Technicentre Grand Est”. Alia grupo



IFEF-anoj dum la 75-a IFEF-Kongreso

povis viziti fervojan muzeon en Mulhouse la 10-an de majo.

La postkongreso celis la belan alzacan urbon Colmar, kie en la jaro 2017 okazis tre sukcesa 69-a IFEF-Kongreso. **Liba Gabalda**



Partoprenantoj dum la inaŭguro de la EEK





**La ĉefplaco de Zilina (Slovakio)
En Zilina okazos la 76-a IFK en 2025**



**Zebroj en la Nacia Parko „Serengeti”
de Tanzanio
Fonto: Vikipedio
En Tanzanio okazos la 109-a UK en 2024**



**Elefantoj en la Nacia Parko „Ngorongoro”
de Tanzanio
Fonto: Vikipedio**