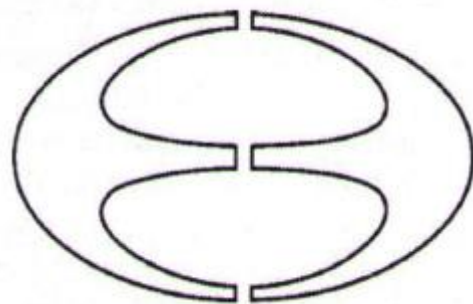


HUNGARA FERVOJISTA MONDO



Esperanto, Internacia lingvo



La ĉefplaco Széchenyi en urbo Pécs.

Fonto: Vikipedio

2

----- 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:

- 22. I. Gulyás: Printempo de la espero
- 23. I. Gulyás: Mia naskiĝurbo Pécs
- 26. J. Skalicka: Inventoj de la vaporlokomotivo
- 29. I. Gulyás: Prioritato de la fervojo
- 30. I. Gulyás: Interesaĵoj pri la fervojoj
- 33. I. Gulyás: Miskolc-Gömöri stacidomo
- 34. I. Gulyás: Patro de la ŝtalbetono
- 35. I. Gulyás: La 75-jara MÁV pasaĝerprovizado
- 36. I. Gulyás: „Retro” lokomotivoj
- 37. I. Gulyás: Hortobágy-fiŝlaga etfervojo
- 38. L. Gabalda: MES 2024

PRINTEMPO DE LA ESPERO

Alvenis la printempo, kiu estas tiu sezono, kion jam ege atendas la homoj. Tiu sezono varmigas kaj refreŝigas la aeron kaj la homan koron. Ĉu la printempo kunportas por ni hungaraj fervojistaj esperantistoj freŝan aeron, kaj ĝi helpas renovigi nian reputacion en la landa eĉ internacia Esperanto-movado? Nia asocio disfalis en pecojn, kaj nur restis „Rondo” el nia iama „Asocio”. Ĉu ni povas restarigi niajn Esperanto-agadojn kiel la naturo renaskiĝas en ĉiu printempo? Do ni atendas la renoviĝon de nia agado.

Mi memoras pri tio, kiam nia asocio havis plurcent membrojn, kiuj entuziasme agadis por la disvastigo de la ŝatata Esperanto-movado. Bedaŭrinde tiuj hungaraj fervojistaj esperantistoj jam tro maljuniĝis, kaj ili ne povas partopreni en la movada laboro, aŭ mortis, kiuj ne havas posteulojn. Inter nia rondo ne estas gejunuloj, ne estas postprovizo. Bedaŭrinde restis nur unu fakgrupo ĉe ni, kaj tri membroasocioj.

Mi ne volas plendi, sed nur konstati la realan bildon. Mi pensis, se ni elektos novan nomdonon nia rondo plu vivos, plu agados, sed laŭ mia sperto portempe ni devas atendi, ĉar la jaro 2023 ne montras tion. Eble la printempo, aŭ la nova jaro alportas la atendatan daŭripovan disvolvon. Ni esperu!

István Gulyás

68-a jaro N-ro 2, APRILO - JUNIO

MIA NASKIĜURBO PÉCS

La urbo Pécs estas ĉefurbo de la departemento Baranya, kiu troveblas en la sudokcidenta parto de Hungario. Ĝi estas la kvina plej granda urbo en Hungario post Budapeŝto, Debrecen, Szeged kaj Miskolc. La urbo Pécs estas universitata urbo, kaj



La kvartura Baziliko

kaj katolika episkopa sidejo. Oni diras, ke Pécs estas unu el la plej belaj urboj en Hungario. Mi rimarkas, ke Pécs estas por mi la plej bela kaj kara urbo en la mondo, kaj mi neniam forgesis ĝin, kaj ĝi eterne vivas en mia koro, ĉar mi naskiĝis en ĉi tiu urbo.

La nombro de la loĝantoj estas 145 mil laŭ la lasta popolnombrado. La urbon limas norde la montaro Mecsek kun 400-600 metrojn altaj montoj, kaj sude limas milda deklivo. Bedaŭrinde la urbo ne havas riveron aŭ lagon, sed la pluvakvon, kaj fontakvon

forkondukas la rivereto „Pécsi patak”, kiu fine fluas al la Danubo. Pécs havas agrablan subtropikan klimaton.

La historio de la urbo estas ege varia. La arĥeologiaj trovaĵoj estas 6000 jaraĝaj, kiam la keltoj kaj panonaj triboj vivis ĉi tie. La urbon „Sopianae” fondis la romianoj komence de la dua jarcento. Tiu urbonomo restis ĝis la mil jarcento. La romianoj fondis plurajn koloniojn kies nomo estis „Pannonia”, kaj la centro estis Sopianae. El tiu periodo restis prakristanaj subteraj tombokeloj. Tiuj tombokeloj iĝis en la jaro 2000 Monda Heredaĵo de Unesko. En la mezepoko la urbo plurfoje interŝanĝis posedantojn. Tiam la Sankta Stefano fondis la „Romian Katolikan Diocezon”, kaj poste la reĝo Nagy Lajos fondis la unuan universitaton de Hungario. Multaj monaĥaj ordenoj formiĝis, el kiuj la unua estis la benediktana ordeno en jaro 1076. En 1181 jam funkciis hospitalo en la urbo, kaj konstruiĝis la unua dominikana monaĥejo. Janus Pannonius episkopo, kiu estis granda poeto de la hungara humanismo, formis la mezepokan urbon kulturaj kaj artaj centroj. En la kadro de la 150-jaraj turka okupacio konstruiĝis multaj famaj konstruaĵoj, kiel la „Dzsami de Gázi Kászim paŝao” en la ĉefplaco, la „Dzsami de Jakovali Hasszan paŝao” kun svelta minareto ĉe la urba hospitalo, turkaj banejoj ktp. Dum la liberigo de la urbo ĝi suferis grandegajn damaĝojn, kiam el la



La ĉefplaco Széchenyi, malantaŭ videblas la Baziliko

loĝantaro kaj el la konstruaĵoj restis pr. dekona parto de tiuj.

Post tiuj malbonaj jarcentoj komenciĝis evoluo de Pécs. Tiun akcelis la ricevo de la „Libera Reĝa Urbana” titolo de la reĝino Mária Terezia. Komenciĝis vivoplenaj burĝiĝoj

kaj ekonomia progreso de la industriigo, kion montras la mondfamaj Zsolnay-ceramikajo, Littke-ĉampano, Angster-orgeno kaj nenombreblaj metiaĵoj. Dum la dua mondmilito la urbo suferis nur malpliajn damaĝojn, kaj poste okazis saltrapida evoluo. Inter ili mi mencias la karbo- kaj uranminadojn, eĉ la surfacajn minadojn.

Pécs ĉiam estis multetna loĝloko, kie la kulturaj tradicioj kaj folkloroj kreskis dum la du miljaroj. Hungaroj, kroatoj, ŝvaboj, sudslavoj kaj aliaj naciaj minoritatoj vivis en paco kaj



La Mizerikorda preĝejo en la placo Széchenyi

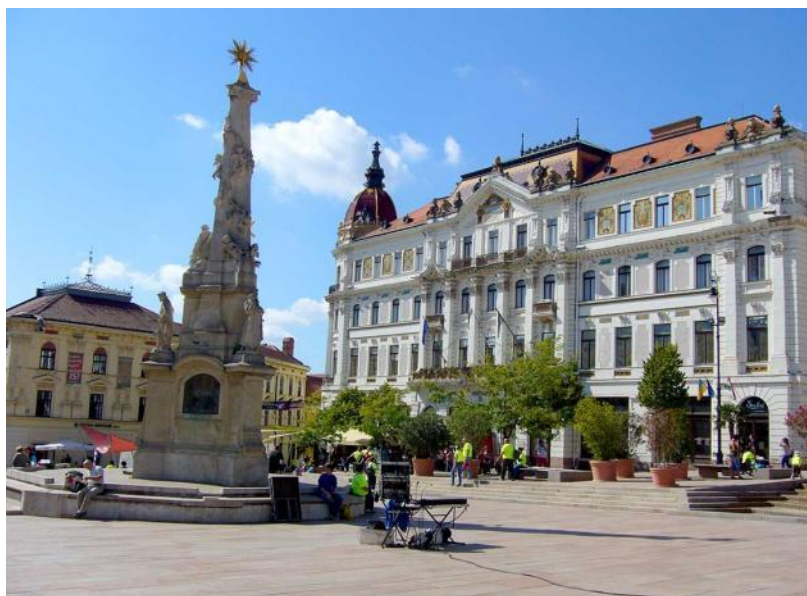
en riĉaj kulturaj polariĝoj. Pro tio Pécs estis en 2010 kultura ĉefurbo de Eŭropo. Tiam konstruiĝis la urba konferenca- kaj koncert-centro, regiona biblioteko kaj sciada centro, strato de muzeoj kaj la kultura kvartalo de Zsolnay. Estas menciinda, ke Pécs gajnis la „Por la Paco de la Urboj” premion en 1998.

La tempoj post la reĝim-ŝanĝo en la naŭdekaj jaroj

senteme tuŝis la ekonomion de la urbo. Kreskis la

senlaboreco, kaj la urbo perdis sian gravecon. Preskaŭ ĉiujn industriajn uzinojn oni fermis, novaj uzinoj ne estiĝis. La tiam okazinta sudslava milito grave regresis la turismon. La minadoj ĉesis, kaj la ekonomia strukturo de la urbo ŝanĝiĝis. Estas interese, ke la sanitara kaj kultura sistemo enfokusiĝis. Restis la famaj universitatoj, la jarcentaj kulturaj kaj popolaj tradicioj. La urbon karakterizas la tradicie vigla spirita vivo.

Por promenadi sur la stratoj mi konstatis, ke ekde mia translokiĝo al Budapeŝto pro la universitataj studoj, Pécs multegajn ŝanĝiĝis. Dum la promonado la urbo malkaŝas antaŭ mi dudek jarcentajn historiojn, kaj mi povas elekti inter la diversaj vidindaĵoj, festivaloj kaj aliaj kulturaj programoj. Inter la famaj konstruaĵoj mi mencias la Domkomplekson, kiu konstruiĝis en 1065. En la neoromanstila konstruita Domo ricevis titolon „Basilica Minor”. La Baziliko havas kvar turojn, belegaj estas la kasonoj de



La skulptaĵo de la Sankta-Triuno kaj la departementejo

la plafono, la granda orgeno, la altaro kaj la malsupra preĝejo. La interno de la Baziliko antaŭ kelkaj jaroj estis renoviga, kaj vere estas mirinda.

La plej bela placo de urbo estas la „Széchenyi Placo”. Ĉi tie troveblas la „Dzsámi” de paŝao, kiu nun funkcias kiel kristana preĝejo. Unu el la plej belaj kaj imponaj konstruaĵoj

en la placo estas la urbodomo, la departementejo, cisterciana „Nagy Lajos” gimnazio kun la ordena domo, la hotelo „Nádor” kaj la „Mizerikorda” preĝejo. En la placo troveblas la leonkapa „Zsolnai-puto”, la skulptaĵo de la Sankta-Triuno kaj la rajdita statuo de János Hunyadi. En la gimnazio mi lernis dum ok jaroj, kaj tie mi abiturientiĝis. Pro tio mi estas iomete subjektiva, sed tamen mi estas fiera pri la urbo Pécs.

La Kalvaria monteto kun la malgranda preĝejo estas belega parto de la urbo. De tie la panoramo pri Pécs estas mirinda. La „Zsolnay Kultura Kvartalo” enhavas multegajn vidindaĵojn. Tie la porcelanaj manufakturoj estis transformitaj en muzeo kaj koncertejoj. La televidturo sur la monto Mecsek estas la plej alta konstruaĵo de Hungario. Ĝi havas 197 metrojn altan turon, kie troveblas restoracio kaj elvidejo en 80 metrojn alto. La



La renovigita stacidomo kun belega fasado

„Barbakán” estas restita bastiono de la urbomurego el la 15-a jarcento. De la supro estas belega panoramo pri la urbo. La „Cella Septichora” estas prakristanaj tombokeloj, kiujn la urbo disfosis en jaro 2007, kaj al tio oni kreis vizitantajn centrojn. Antaŭ la domo „Elefanto” troveblas mallonga tramrelpeco, kiu estas atesto, ke en la unua parto de la pasinta jarcento trafikis tramo en la urbo. Fama estas la poŝta palaco pro

la harmona proporcio kaj la ornamo de la ceramikaĵoj „Zsolnay”. La Sinagogo estis konstruita en romantika stilo, kaj ekde la okdekaj jaroj oni kontinue renovigas la belega fasado jam estas preta, kaj oni povas admiri tion. Pécs havas ankoraŭ riĉan zoologian ĝardenon, kaj apud ĝi troveblas la „Mecseki Malgranda Fervojo” ĉefe por la geknaboj. Multaj muzeoj kolorigas la bildojn pri la urbo. Tiuj estas la muzeoj „Csontvári”, „Zsolnay”, „Vasarely”, „Etnografia”, „Urbohistoria”, „Naturhistoria” kaj „Minada”. Mi povus viciĝi la vidindaĵojn kaj memorojn, sed la urbo Pécs estas tiom rigardinda, ke la denombro signifus plurajn paĝojn.

Tamen mi devas skribi kelkajn frazojn pri la trafiko de la urbo, kiu estas bone organizita. Kaj en la urbo, kaj en la ĉirkaŭaĵo estas iomete densa aŭtobusa trafiko. Ankaŭ la fervojtrafiko estas kontentiga, ĉar la trajnoj trafikis al Budapeŝto, Gyékényes, Villány, Magyarboly, Bátaszék kaj Harkány. La stacidomo konstruiĝis en 1898 laŭ la plano de la mondfama projektingeniero Ferenc Pfaff. En la konstruaĵo funkcias la staciestro, komerca kaj trafika oficejoj, la pasaĝer-atendejoj, giĉeto, kasejo ktp. En la jaro 2015 okazis la plena renovigo de la stacidomo.

La Esperanto movado en Pécs kulminis en la jaro 1995, kiam okazis en la urbo la 47-a IFEF-kongreso kun 327 partoprenantoj el 23 landoj. Bedaŭrinde tiujn sukcesojn ne sekvis progreso de la movada tereno, eĉ jaro post jaro malpliigis la nombroj de la fervojistaj kaj urbaj esperantistoj, Nuntempe nur tuŝinte funkcias la movado en Pécs, sed mi esperas, ke tiu tendenco returniĝas, kaj denove estos vigla Esperanto-vivo en la urbo Pécs.

INVENTINTOJ DE LA VAPORLOKOMOTIVO

Mi prezentas tiujn homojn, kiuj influis la evoluon de la fervojo. Ili akcelis la estigon de la vaporfunkciaj maŝinoj, ĉefe la vaporlokomotivojn.



La unua estis **Richard Trevithick** (1771-1833) angla inĝeniero, dezajnistoj, inventinto kaj prapatro de la lokomotivo. Li naskiĝis en Cornwall en okcidenta Anglio. Lia patro estis minestro, kaj Richard plenkreskis ĉirkaŭita de ĉiuj eblaj maŝinoj, inkluzive de *vapormaŝinoj*. Tiutempe oni komencis uzi tiujn maŝinojn en la karbominado. La vapormaŝinoj fariĝis liaj destinoj. Li dediĉis sian tutan vivon al ilia evoluo kaj plibonigo. En la jaro 1804 li konstruis tre simplan maŝinon plenan de bastonoj kaj ilaroj, kiuj moviĝis la unuan fojon sur reloj per vapora potenco. Ĝis tiam estis tirataj kalesoj sur la reloj per ĉevaloj aŭ puŝitaj de homoj. La funkciado de la lokomotivo estis konfirmata per popularaj vetoj en Anglio. Ercmagnato Samuel Homfray, la posedanto de la patentoj de Trevithick, faris veton kun unu el siaj konkurantoj, ke la lokomotivo tirus dek tunajn trajnon de ferferco sur la linio Penydarren-Abercynon. La maŝino ne nur transportis la tutan ŝarĝon, sed ankaŭ transportis 70 homojn kun averaĝa rapideco de 8 km/h.



Alia anglo, nomita **George Stephenson** (1781-1848) estis patro de la lokomotivo, kiu estis nomita *Lokomotion*. Tiu nomo disvastiĝis tra la mondo kiel ĝenerala nomo por fervoja tiradveturilo. La Lokomotion-lokomotivo estis konstruita en jaro 1825, kaj komencis servon sur la unua publika vaporlokomotiva trajno de Stockton ĝis Darlington. Ĉe la premiero ĝi prezentis proksimume 120 metrojn longan trajnon kun ĉirkaŭ 30 ĉaroj. La totala pezo estis pr. 80 tunoj. La maksimuma rapideco estis laŭdire 19 km/h. Tiutempe la posedanto pagis 550 britajn pundojn por ĝi. Tamen ĝia vivdaŭro ne estis longa. Jam la unuan demonstron akompanis ĝin misfunkciado. Post tri jaroj de la funkciado ĝia vaporkaldrono eksplodis. La lokomotivestro estis mortigita en la akcidento. Poste ĝi estis rekonstruita, kaj la lokomotion daŭre servis la fervojon ĝis la jaro 1850, kiam ĝi estis fermita. En jaro 1856 oni savis ĝin de la rubejo, kaj ĝi iĝis unu el la unuaj muzeaj lokomotivoj en la mondo.



George Stephenson kaj lia filo **Roberto Stephenson** (1803-1859) dediĉis la tutan vivon al konstruaĵo kaj plibonigo de la vaporlokomotivoj. Ili establis fabrikon, kiu liveris ilin al aliaj landoj. Ili ankaŭ disponigis spertojn en la mondo. En 1829 ili konstruis la unuan modernan lokomotivon, la legendan *Rocket-lokomotivon*. Tiu lokomotivo havis vaporkaldronon kun 25 pli malgrandaj fumtuboj, kiuj kreis grandan surfacareon por varmigi akvon. Ĝi estis pli potenca, kaj povis produkti multe pli da vaporo, ol la uzita ununura granda tubvaporkaldrono ĝis tiu tempo. La Rocket partoprenis en la legenda vaporlokomotiv-vetkuro en Rainhill. La „Liverpool and Manchester Railway Kompanio” serĉis la plej taŭgan lokomotivon por ilia lastatempa konstruita fervojo. Rocket venkis en la vetkuro, kaj kun la rapideco de 48 km/h (kelkaj fontoj diras eĉ 58 km/h) metis la fundamenton por fervojaj rapidecrekordoj.



La anglo **Thomas Russell Crampton** (1816-1888) komencis dediĉi sin al pluraj kampoj en frua aĝo. Kiel 18 jara junulo li dezajnis sian unuan vaporfunkcian aŭton. En la aĝo 35 jaroj li metis la unuan funkcia submaran telegraf-kablon inter Anglio kaj Francio. Post unu jaro li komencis konstrui la berlinan akvoprovizan sistemon. Jam en la mezo de la 19-a jarcento li laboris pri la ideo de hidraŭlika ŝildo, kiun oni uzis dum la fosado de la tunelo sub la Manika Markolo. La Crampton-lokomotivoj estis karakterizaj per malalta vaporkaldrono je la nivelo de la platformo de la lokomotivestro. La movaj radoj havis ĉirkaŭ du diametrojn,. La plej granda diametro estis preskaŭ 2,5 metroj. Ĝi donis al la lokomotivoj stabilecon kaj kapablon atingi altajn rapidecojn jam en la mezo de la 19-a jarcento. Estas interese, ke la rapidecoj estis registritaj inter 100 kaj 120 km/h. En la jaro 1890 la franca maŝino, numero 604, atingis 144 km/h rekordon.



Al grandaj britaj lokomotiv-konstruistoj apartenas **Herbert Nigel Gresley** (1876-1941). Li naskiĝis en Edinburgo, Skotlando. Liaj studoj kaj kariero estis direktitaj al fervojo ekde junaĝo. Sia kapableco gvidis lin antaŭen ĝis la ĉefa mekanika inĝeniero de la „Londona kaj Nordorienta Fervojo” (LNER). La plej grandaj kaj famaj rapidtrajnoj de Britio veturis sub ĝia direkto. Gresley gvidis maŝinan sekcion en la ora epoko de britaj vaporlokomotivaj trajnoj, kaj kreis kelkajn unikajn maŝinojn. La „A3 Flying Scotsman” estis konstruita kiel la plej fama vaporlokomotivo en la mondo. En la malfruaj dudekaj jaroj de la 20-a jarcento komencis funkcii senhalta eksprestrajno inter Londono kaj Edinburgo. La 30-an de novembro 1934 ĝi estis la unua trajno, kiu transiris la limon de 100 mejloj pro horo, t.e. 161 km/h. En la jaroj 1922-1935 la firmao LNER aĉetis 78 el tiuj trajnoj, kaj estis malbona evento, ke la naciigitaj Britaj Fervojoj forigis la lastan tiun trajnon en la jaro 1966. La „A4 serio” tenas la oficialan vaporlokomotivan rapidecrekordon de 202 km/h. Elegantaj aerodinamike formitaj bluakoloraj maŝinoj kun grandaj radoj estis kreitaj en 1935 por rapidtrajnoj sur la itinero inter Londono kaj Skotlando. Nur 35 maŝinoj estis produktitaj, kaj la lasta el ili estis enrubigita en jaro 1966. Gresley ankaŭ okupiĝis pri la vartransporto. En 1925 li konstruis la plej grandan „Garrat-klason U1” vaporlokomotivon de Britio, kiu konsistis el tri partoj. La longo de la vaporlokomotivo estis preskaŭ 90 metroj kaj pezis preskaŭ 200 tunojn. Oni intencis transporti pezajn karbtrajnojn, sed estis produktita nur unu peco. La universala lokomotivo „V2” evidentiĝis multe pli sukceson. En la jaroj 1936-1944 oni produktis 184 tiutipajn lokomotivojn.



La franco **André Chapelon** (1892-1978) okupiĝis pri termodinamiko, kaj pri la konstruado de la vaporlokomotivoj. Liaj proponoj por modifado de pli malnovaj lokomotivoj pliigis la efikon, kaj samtempe draste reduktis la operaciajn kostojn. Ekzemple la modernigita „3500-tipa” maŝino duobligis sian produktaĵon kaj havis je 30%-oj pli malaltan akvokonsumon, kaj je 20%-oj pli malaltan karbokonsumon. La Francaj Fervojoj (SNCF) faris novajn trakciojn jam en la dudekaj jaroj de la 20-a jarcento, kaj post la dua mondmilito vaporlokomotivoj estis preskaŭ senfunkcioj. La Franca Fervojo pretigis fervojan projekton por fundamente modernigi

la vaporlokomotivojn, pliigi la rendimenton kaj rapidecon el la fino de la 30-aj jaroj, gviditaj fare de Chapelon, fakte ne realiĝis. Laŭ la plano pri modernigitaj, altefikecaj vaporlokomotivoj nur kelkaj prototipoj estis realigitaj. Unu el tiuj estis la „242 A1 serio” lokomotivo, kiujn detale ekzamenis Chapelon. Temis pri la ĝisdatigo de la malpli sukcesa la 1932-jara dezajno, levante la produktadon de la lokomotivo de la originaj 2500 ĉevalfortoj ĝis pli ol 4000 ĉevalfortoj. Ĝi havis maksimuman rapidecon 130 km/h, sed dum la provado ĝi atingis eĉ 158 km/h.

La Aŭstra Imperio ankaŭ havis sian grandan konstruiston de la vaporlokomotivo, kiu estis **Karl Gölsdorf** (1861-1916). Li daŭrigis la laboron de sia patro. Li estis ĉefa



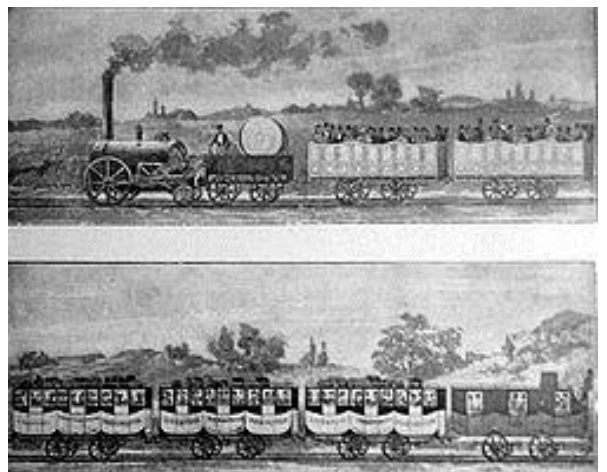
mekanika inĝeniero ĉe la Aŭstra Suda Fervojo. Karl Gölsdorf jam en infanaĝo renkontis kun diverstipaj lokomotivoj. Li estis la plej fama „lokomotiv-arkitekto” en Mezeŭropo.. En la jaroj 1893-1916 li laboris kiel ĉefa dezajnistino ĉe la Aŭstraj Fervojoj (ÖBB), kaj li konstruis 25 lokomotivseriojn. Li dezajnis lokomotivojn por montaraj fervojoj kun altaj deklivoj kaj malgrandaj kurboj. La lokomotivoj „serio 434” el la jaro 1917 estis modernigitaj versioj de la originala „serio 170” el la aŭstra-hungara epoko. Gölsdorf dezajnis ĝin por la transporto de rapidtrajnoj sur la Arlbergbahn en la montaro Alpoj. Ĝia konstruo estis tiel sukcesa, ke oni produktis pli ol 900 maŝinojn. Tiuj maŝinoj estis uzataj sur fervojoj ĉie en la monarkio. Ili iĝis unu el la plej multaj serioj de la vaporlokomotivoj en Eŭropo.

Fonto: *Vikipedio*

Jitka Skalicka



La legenda Rocket lokomotivo en la muzeo, kaj dum la unua vojo.



LA PRIORITATO DE LA FERVOJO

La Eŭropa Unio difinis la rolon de la fervojo en la trafiko, kaj deklaris, ke la spino de la daŭripova trafiko estas la fervojo. La Eŭropa Unio ankaŭ difinis la celon ĝis la jaro 2050 en la „Daŭripova kaj Inteligenta, Movebleca Strategio”, ke la fervojan vartrafikon devus duobligi, kaj la grandrapidan pasaĝertransporton triobligi en Eŭropo. Tiu strategio akcelas la malpliigon de la malutilaj substancoj en la trafika sektoro, kiu signifas 90 procentojn malpliigon de la karbondioksido. Tiu celdifino estas realigebla per bone funkcikapabla fervojreto, kiu kreus la spinon de la eŭropa trafiko. En la intereso de la daŭripova funkcikapabla eŭropa fervojo bezonas determini kelkajn prioritatojn.

La unua prioritato estas starigi en la fokuson de la atento la fervojan trafikon. La fokuso de fervojo estas trafikliveranta entrepreno, kiu liveras la plej bonajn servojn. Tiujn servojn la fervojo faras tiel, ke tiu servo faru por la socio, kunligu la komunumojn, mildigu la plenŝtopitecon de la ŝoseoj, ne estu la profito la plej grava vidpunkto, sed la plenumo ktp. Estas neeviteble, ke la fervojo ricevu sufiĉan apogon el publika mono.

La dua prioritato estas, ke la fervojo estu altirforto por la dungitoj. Pli ol 300 diversajn laborkampojn bezonas la fervojo al tio, ke unu trajno povu trafiki. Nuntempe multaj fervojaj kompanioj ne altiras tiom da dungitoj, kiom estus bezonata por efika plenumo de la fervoja servo. La manko de laborforto en la sekvaj jaroj pligraviĝos, ĉar la salajro ne estas sufiĉa, la labeorkondicio ne estas tro bona, malfacile estas certigi la ekvilibron inter la laboro kaj la privata vivo, mankas la faksperto ktp.

La tria prioritato estas, ke la fervojo bezonas gravajn investadojn en la trakveturilaroj, infrastrukturo kaj en la dungitaro. Ekde la jaro 1995 Eŭropo perdis 15 mil km-j da fervojliniojn, sed konstruiĝis 30 mil km-j da aŭtoŝoseo. La postresto de la bontenada laboro de la infrastrukturo kondukas al la malfruoj kaj akcidentoj. Pro tio estas necesa certigi mallongan kaj longdistancon publikan financadon por la daŭripova evoluo de la fervojo.

La kvara prioritato estas, ke denove estus bezonata retaksi la ĝisnunajn fervoj- eĉ trafikpolitikojn. En la pasintaj tri jardekoj direktis la fervojpolitikon de EU al la libermerkataj espero, kiuj promesis pli bonajn liveradojn, pli malaltajn prezojn kaj pli altajn modalajn merkatkvotojn. Tiu strategio ĝis nun ne pruviĝis. La fervojo povas bone funkcii kiel integrita sistemo, kie la firmaoj kaj la fervojo kunlaboras. El la liberaligo de la fervojo post 30 jaroj ne estas videblaj pozitivaj rezultoj. Bedaŭrinde la altaj proporciaj modalaj kvotoj ankaŭ ne okazis, la prezoj de la liveradoj restis altaj, la laborkondiĉoj ne pliboniĝis. Pro la antaŭenpaŝo estus bezonata kohera fervojpolitiko, kiu aktive disvastigus la kunlaboron kaj la ŝtatajn investojn.

La kvina prioritato estas, ke oni povus certigi egalajn konkursajn kondiĉojn, kiuj speguliĝas en la prezoj kaj en la kvalitoj de la transporto. Al tio apartenas la ekvilibra apogo de la var- kaj personaltrafiko kaj en la regionala kaj internacia trafiko. Tio akcelas la multimodalan transporton.

La priatento kaj efektiviĝo de tiuj prioritatoj povus akceli la gravecon de la fervoja trafiko, kaj plibonigas la prijuĝon de la fervojo. Sed la fervojo ĝis tiam ne povas akcepti la konkurencon kun la aviado kaj publika vojo, ĝis kiam la EU ne povas krei la necesajn kondiĉojn.

István Gulyás

INTERESAĴOJ PRI LA FERVOJOJ

La komunuma trafiko povas esti konkurskapabla, se en rapideco kaj komforto povas certigi ĝustajn kaj konvenajn alternativojn kune kun tio la energia mastrumado kaj la medioprotektado enfokusiĝas. Tiun klopodon oni povas sperti en multaj eŭropaj landoj. La pasaĝertransportaj kompanioj rekonis la gravecon de tiuj kriterioj, kaj penadas aĉeti tiujn trajnojn, kiuj ne estas aermalpurigantaj kaj povas rapide kaj komforte trafiki. Jen kelkaj ekzemploj pri tiuj klopodoj:

POLLANDO

La pola PKP Intercity adjudikis por fabriki kaj transporti 46 novajn elektrajn lokomotivojn. La akirinto de la adjudiko devas transporti la lokomotivojn ĝis 26 monatoj post la finiĝo de la kontrakto. PKP Intercity planas entrafikigi en 2025 la novajn lokomotivojn. Laŭ la kontrakto la bontenadan laboron certigas la fabrikanto de la lokomotivo en la unua periodo. La maksimuma rapido de la lokomotivoj estas 160 km/h, kaj estos ekipi kun ETCS L2 sekureca sistemo.

La alia adjudiko de PKP Intercity estas modernigo de la Combo-trajnoj. Kadre de tiu mendo 50 pecojn da 112A tipaj trajnoj estas modernigitaj. Tiu ĉi modernigo signifas multifunkcian ekipaĵon por la familioj kaj handikapuloj.

Ankoraŭ unu famo estas, ke la pola Newag-fabriko pretigas 15 Griffin- elektrajn lokomotivojn al la PKP Intercity, kiuj lokomotivoj povas trafiki kun 200 km/h rapido.

GERMANIO

La unua tiu ICE grandrapida trajno en la laŭhorara trafiko ekveturis, kiu trafikis je transformitaj internaj spacoj. Tiuj trajnoj havas novajn sidlokojn kaj en la unuklasaj kaj en la duaklasaj vagonoj. Tiu transformo signifas, ke la vagonoj ricevis novajn internajn spacojn per diversaj koloroj, pli komfortajn sidlokojn, kiuj pli bone sekvas la linion de la korpo, kaj pli bone estas alĝustigeblaj. La kupeoj ricevis novajn sidlokremburaĵojn kaj plankotapiŝojn. Tiuj trajnoj trafikis kun 320 km/h rapido, kaj entute povas transporti 439 pasaĝerojn.

La Deutsche Bahn (DB) mendis entute naŭdek ICE 3 neo MS tipajn motorvagonojn de la firmao Siemens, kaj nuntempe jam 17 motorvagonaroj trafikis en Germanio. Laŭ la plano DB entrafikigas la tutajn motorvagonojn en jaro 2028. Tiuj trajnoj trafikis sur la vojaĝdistancoj de Dortmundo-Frankfurto-Stuttgarto-Munkeno, kaj inter Munkeno kaj Berlino, eĉ la duaparto de la kuranta jaro tiuj motorvagonoj jam trafikis al Bruselo kaj Amsterdamo.

HISPANIO

La hispana fervoja kompanio RENFE ekveturis la „AVE” grandrapidan fervojan priservadon inter Madrido kaj Marsejlo. Tiuj trajnoj trafikis tra Zaragozo kaj Barcelono en Hispanio, kaj Perpinjano, Montpeliero, Nimo, Avinjono en Francio. La unua trajno trafikis ekde julio 2023. La veturdaŭro estas ok horoj. Tiu fervoja priservado okazis

post du semajnoj de la fervojtrafika ekveturo inter Barcelono kaj Lyono. Por la franca parto de la fervojo jam 70 mil vojaĝantoj aĉetis abonbiletojn, kaj per la plena fervojo jam trafikis pli ol 40 mil pasaĝeroj. RENFE planas trafikigi grandrapidan fervojan priservadon inter Madrido kaj Parizo. Laŭ la strategia plano de la hispana kompanio volas efektiviĝi dek procentojn de la jaraj enspezoj el la eksterlandaj agadoj.

AŬSTRIO

La Aŭstraj Federaciaj Fervojoj (ÖBB) decidis aĉeti 120 akumulilajn trajnojn de la firmao Stadler. La kontrakton la firmao kaj la fervojo jam konkludis, kaj ĝis nun la firmao fabrikis kaj transportis al Aŭstrio 16 trajnojn. ÖBB jam pagis tiujn 16 trajnojn, Tiu sumo estis 194 milionojn da Eŭroj. Tio signifas, ke unu trajno kostis pr. 18 milionojn da Eŭroj. La trajnojn oni nomas „FLIRT Akku”. ÖBB volas uzi tiujn trajnojn anstataŭ de la dizelelektraj trajnoj.

La akumulilaj trajnoj certigas medioindulgan teknologion, eĉ tiuj trajnoj ne nur povas trafiki sur la elektrizitaj fervojlinioj, sed ankaŭ sur la neelektrizitaj linioj. La trajnojŝarĝas akumulilojn ne nur dum la funkciigo, sed ankaŭ dum la bremsado. Per tiu atingopovo la fervojo pliefikigas la plimultojn de la neelektrizitaj linioj.

ÖBB planas entrafikigi tiujn trajnojn sur la Malsupraj-Aŭstria fervojlinioj en la jaro 2028. La kapacito de tiu trajno estas por 160 pasaĝeroj. Ĝi havas modernan lavoĉambron kaj necesejon, eĉ tiun povas uzi la handikapulaj pasaĝeroj. tiuj trajnoj povas transporti ankaŭ biciklojn.

HUNGARIO

Pro la daŭre evoluiga pasaĝertrafiko en Hungario, la Hungaraj Ŝtatformoj (MÁV) luis 15 uzitajn ES64 U2 V7 tipajn lokomotivojn de la firmao Siemens. Tiuj lokomotivoj estas dukurentaj kaj plenumkapacitaj, kaj ili havas ETCS L2 influhavan instalaĵon. La luitaj lokomotivoj havas bonegajn teknikajn statojn. Ĝis septembro 2023 alvenintajn lokomotivojn oni enservigis en oktobro 2023 en la enlandaj Intercity trajnoj. La ceteraj lokomotivoj alvenis ĝis la fino de la pasinta jaro.

Tiuj lokomotivojn MÁV utiligas por substituo de la maljuniĝaj V43 tipaj lokomotivoj. Tiuj rezultas energikostan ŝparadon, kaj kontetigas al la daŭripovaj kaj modernigaj klopodoj de MÁV. Estas grava vidpunkto, ke la lokomotivistoj povas labori en komfortaj kaj sekuraj medioj. La lokomotivoj trafikis kun 160 km/h rapido, kaj ili ricevis trafiklicencon, kiuj estas validaj en Germanio, Aŭstrio, Rumanio, Kroatio, Serbio kaj kompreneble en Hungario.

Tiuj lokomotivoj origine pretiĝis por la DB kun 182 serionumero, kaj pro la plurkurentaj konstruoj sen ĉiuj problemoj povas trafiki eksterlanden. Pro tio MÁV restas aktiva aganto en la internacia fervoja trafiko.

AZERIO

Oni ekfunkciigis la unuan Stadler-Flirt dizelan motortrajnon ĉe la Azerbajĝana Nacia Fervojkompanio (ADY) en urbo Baku, kiu ricevis de ADY la DS1 indikon. Oni instalis ĝin kun tiel nomata „Power-Pack” modulsistemo. La motortrajno estas 107 metrojn longa. La trajno havas unuklasajn kaj duaklasajn vagonojn, eĉ pasaĝerprovizan vagonon. La kapacito de la trajno estas 270 sidlokoj. La trajnon oni planis je 160 km/h maksimuma rapideco, sed pro la trafikaj restriktaj trajnoj rajtas trafiki per 140 km/h

rapideco. Ĝis nun la firmao transportis tri trajnojn, kiuj estas instalitaj kun „Block-5” sekureca sistemo. Tiuj trajnoj povas fari trafikreguliron kun aliaj trajnoj, kiuj havas saman teknologion. Tiujn trajnojn enhorarigos en la nuna jaro, post kiam oni finfaros la devigan teston.

BRITIO

La brita bonfarada organizo „Railway Benefit Fund” (RBF) helpis per telefona spirita asistad-servo dum la jarfinaj festoj por la emeritaj membroj de la brita fervoja komunumo. Tiuj maljuniĝantaj fervojistoj rajtis voki la helpovokajn telefonojn, kiuj solece vivas kaj sole festas hejme la kritnaskajn tagojn. La RBF pridonacas 15 britajn pundojn al la pensiuloj, per kio ili povas kovri la kostojn de la memvola kreado kaj telefonaj servoj dum unu horo.

Tiun iniciaton lanĉis en la pasinta jaro la RBF kun la titolo „Check in and Chat”. Laŭ tio la britaj pensiulaj fervojistoj regule rajtas paroli kun iuj memvolaj helpantoj en la intereso de la plibonigo de ilian staton. Ĝis nun okazis pli ol 100 telefonvoko. Pro tio la RBF estas bonfara komunumo, kiu spegule donas al la aktivaj kaj pensiulaj fervojistoj apogon kaj helpon, eĉ iliaj familianoj en Britio.

SAŬDIO

La firmao Alstom ricevis 500 milionojn Eŭrojn da komiso por efektiviĝi novan fervojlinion. Tiu linio estos 22,4 km-jn longa, kiu tuŝas riĉecon, historion kaj verdan moviĝemon en Riado, la ĉefurbo de Saŭdio. Tiu linio havos 17 haltejojn, kaj prezentos arkeologiajn fosejojn, turismajn celpunktojn kiuj estas mondaj heredaĵoj de Unesko. Tiuj vidindaĵoj troveblas en kvin centraj kaj historiaj distriktoj de Riado. Tiu fervojo donas vidajn travivaĵojn de la oazoj ĝis la dezerto.

La firmao Alstom estas respondeca organizo pri la planado, konstruo, testo kaj ekfunkciigo, eĉ integro en la socion. La fervojlinio konstruiĝos kiel elektrotrajno sen katenario, kaj enhavas elektroprovizadon, signalilon,, komunikajn rimedojn, akumulatoran tramon, bontenistan bazon ktp. La Alstom certigos dum dek jaroj la bontenigan laboron de la fervojlinio kaj de la veturiloj, krome la firmao finfaras la klerigajn programojn.

Tiu projekto vere estas unika, ĉar ĝi alojigas la daŭripovan evoluon, la travivaĵojn de la vojaĝantoj, la belecojn de la medio kun la historiaj mirakloj. Tiu linio estas multe pli kiel elektrotrajno. La novan fervojlinion oni planas pretiĝi en la dua parto de la 2027 jaro.

UKRAINIO

La „Ukrzaliznyica” nacia fervojkompanio fabrikis grentransportan cisternovagonon, al kio ĝi foruzis ĉefe hejmlandajn pecojn. Tiu vagono estas uzata en la iama Sovetunio sur t.n. larĝa 1520 mm-j ŝpuro, kaj en la najbaraj uniaj landoj sur la 1435 mm-j normala ŝpuro. La kapacito de la „19-8005-U” tipa vagono estas 70 tunoj kaj 104 m³, kaj havas kvin kargadajn fermiĝojn, kaj ses malkargadajn fermiĝojn. La maksimuma rapideco de la vagono estas 120 km/h.

En la historio de Ukrainio unuafoje fabrikis tian grentransportan cisternovagonon, kiu estas konvena por vartransporto sur la tuta ukraina tereno, eĉ sur iom eŭropaj landoj. Tiuj vagonoj konsideras ĉiujn postulojn, karakterizaĵojn, mezurojn de la infrasukturo. Ĉi tiuj estas ekzemple la distancoj de la altaj kajoj kaj kargadejoj, la mekanizado de la enen- kaj elenkargadoj ktp. Inter la planoj de la Ukrzaliznyica rolas seria produktado de tiuj vagonoj, kaj ili esperas, ke la nuna milito ne malhelpos la fabrikadon.

István Gulyás

MISKOLC-GÖMÖRI STACIDOMO

Antaŭ 125 jaroj komenciĝis la konstruo de la pli malgranda stacidomo en urbo Miskolc. La konstruon motivis unuavice la daŭre evoluiga vartransporto, kaj la jam konstruitaj gravaj fervojlinioj inter Miskolc kaj la karbminejoj de la departemento Gömbör, la urboj Bánréve, Rozsnyó kaj Fülek. Poste konstruiĝis la fervojlinio Miskolc-Sajóecseg-Tornanádaska, kaj tiuj fervojoj necesigis konstrui duan stacion en Miskolc. Pro tio MÁV anoncis konkurson pri konstruo de la stacidomo. La novan stacidomon oni prinomis „Miskolc-Gömöri”.



Mem la stacidomon planis Ferenc Pfaff, kiu estis sekciestro de la arkitekta klaso de MÁV. Li estis jam tiutempe famkonata projekt-inĝeniero. Al lia nomo ligiĝas la stacidomoj Fiume (nun Rijeka) (1890), Zágráb (nun Zagreb) (1892), Füzesabony (1893), la fervojdirekcio Szeged (1894), la trafikpavilono de la milenia ekspozicio (1896). Dum la dudekjara vivovojo li planis 38 stacidomojn en la tuta Hungario, inter aliaj en urboj Pécs, Szeged,

Cegléd kaj Miskolc-Tiszai. Bonega proporcioseno kaj gusto karakterizis lin.

Al la konstruo de la stacidomo Gömöri la stato certigis 110mil hungarajn Forintojn, kies valoro en tiu tempo estis iomete granda sumo. La stacidomo havas glazurajn brikojn. La skulptitaj kapiteloj, la leonkapaj terakotaj reliefoj montras la impreson de la renesanco. La konstruaĵo dividiĝas je tri partoj, kie en la meza parto troveblas la kasejo, kaj al la flankajpartoj konstruiĝis pli malgrandaj konstruaĵoj. Super la enirejo troveblas tri rondformaj, blovokulformaj fenestroj, kiuj estas la plej karakterizaj partoj de la konstruaĵo.

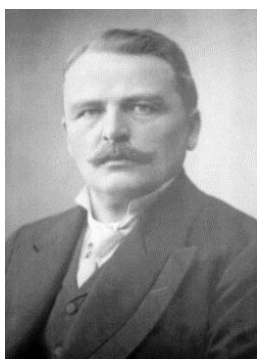
Komence en la fervojstacio dominis kiel vartransporto, sed poste pasaĝertransporto, eĉ diversaj gravaj aranĝoj okazis en la stacidomo. Post la versaillesa packontrakto la gravecon de la fervojstacio malpliigis kune kun la tieaj fervojlinioj, sed pro la industria evoluo ĝi denove kreskis. La kaŭzo de la kresko estis, ke la loĝantoj de la ĉirkaŭaj vilaĝoj ricevis laboron en urbo Miskolc, pro tio la pasaĝertransporto grave kreskis. Tiu trafiko okazis ĝis la sepdekaj jaroj, kaj poste pograde malpliigis. Nuntempe ok duopaj trajnoj trafikis en la stacio, sed post la halto la trajnoj trafikis al la stacidomo Miskolc-Tiszai. Ni esperas, ke la fervojtrafiko postulas la bezonon de la stacio Miskolc-Gömöri, kaj ĝi povos funkcii pluen, kaj la belega stacidomo longtempe povos servi la pasaĝerojn kaj la vartransportojn.



La rondformaj fenestroj super la enirejo

PATRO DE LA ŜTALBETONO

Antaŭ 100 jaroj mortis Szilárd Zielinski



La „patro” de la ŝtalbetono estis Szilárd Zielinski, kiu naskiĝis la 1-an de majo 1860 en hungara urbo Mátészalka. Lia patro estis pola nobelo, kiu alvenis al Hungario kiel rifuĝinto. Lia filo Szilárd lernis en la mezlernejo de Mátészalka, poste en la reallernejo de Buda, kaj fine en la Budapeŝta Teknika Universitato finis siajn studojn. Poste li ricevis ŝtatan stipendion, kaj helpe de tiu ebleco li plustudis en Germanio, Anglio kaj Francio, sed laboris ankaŭ en la Eiffel-Oficejo. Tie li konatiĝis kun la plej modernaj arkitekturaj proceduroj. En jaro 1889 li malfermis propran teknikajn oficejon en Budapeŝto, kie li okupiĝis ĉefe pri pontoplanadoj kaj ferkonstruktioj. Li rapide gajnis la respekton de aliuloj. Ekde la jaro 1897 oni proklamis lin al universitata instruisto, en kiu kadro li instruis en la universitato fervojkonstruadon.

En la dua parto de la 19-a jarcento febrigiĝis Londono, Nov-Jorko, Ĉikago kaj Parizo en la metrokonstruado. Kompreneble ankaŭ Szilárd Zielinski kreis planon pri la „Hungara Metropola Fervojo”, en kiu li difinis la ĉefdirektojn de la norda-suda kaj orienta-okcidenta direktoj. Eĉ laŭ sia imago en Budapeŝto konstruiĝus du ĉefstacioj, al kiuj povus trafiki ĉiuj trajnoj sub la tero. Pro tiu plano inter la inĝenieroj li estis la unua, kiu ricevis la „Inĝenieran Doktoran” titolon. Tiu trokuraĝan planon, post kelkaj modifoj, MÁV akceptis en 1910, kaj en la jaro 1913 komencis efektiviĝi ĝin. Bedaŭrinde pro la unua mondmilito interrompiĝis la konstruado.

En la jaro 1900 Szilárd Zielinski partoprenis en la pariza mondespozicio, kie li konatiĝis kun la ŝtalbetona-teknologio. En jaro 1902 li konatiĝis kun la franca inĝeniero Francois Hennebique, kiu patentigis la ŝtalbetonan proceduron. Poste Zielinski insistis unue la uzon de tiu nova teknologio en Hungario. Komence li laboris laŭ la francaj planoj, eĉ li dungis francajn laborfortojn, kaj poste li sendependigis sin helpe de la Segedaj laboristoj kaj propraj planoj. Pro sia pionira laboro la ŝtalbetono komencis forŝovi la ferkonstruktiojn. El ŝtalbetono konstruiĝis ekzemple la Margaret-insula akvataro, la Peŝta rulmuelilo kaj multaj malgrandaj kaj mezspanaj fervojaj pontoj.

Szilárd Zielinski partoprenis ankaŭ en la publika agado. Li iĝis la estro de la Universitata Voj- kaj Fervojkatedro, membro kaj poste prezidanto de la Landa Konsilio pri Publikaj Laboroj, membro de la Akvomastromada Teknika Konsilio, eĉ li batalis dum multaj jaroj pro la formiĝo de la Inĝeniera Ĉambro. Li prezentis en 1900 la unuan proponon de la formiĝo de la Ĉambro, sed nur povis formiĝi ĝin en 1923. Li estis la prezidanto de tiu Ĉambro ĝis sia morto. Li mortis en Budapeŝto la 24-an de aprilo 1924.



István Gulyás

LA 75-JARA MÁV PASAĜERPROVIZADO

En la 2/2019 numero de nia faka revuo Hungara Fervojista Mondo mi aperigis artikolon pri la pasaĝerprovizado de la fervojo. Tiun servon faris ekde la jaro 1948 la tiam sesdekjara Pasaĝerprovizada Entrepreno de MÁV, kiun oni nomas „Utasellátó”. Mi verkis pri la pasintaj eventoj de la entrepreno, pri siaj nuntempaj statoj kaj pri la atendebla estonteco. Mi multe verkis pri la provizadservoj kaj ties kvalito, la gastigado de la pasaĝeroj, pri la hotelfunkciado, nutraĵkomerco, restoracioj en la fervojaj kaj busstacioj, ŝip- kaj flughavenoj, pasaĝerprovizado en la restoracivagonoj, kuŝ- kaj litvagonoj ktp. Mi verkis pri la reorganizaj okazintaĵoj kaj ties negativaj kaj pozitivaj efikoj, pri la perfektigaj kursoj por junaj kunlaborantoj, kaj pri la restarigo de la reputacio de la Pasaĝerprovizada Entrepreno.

Ekde tiam pasis kvin jaroj, kaj la entrepreno en la pasinta jarfino festis sian 75-jaran datrevenon. Dum tiuj kvin jaroj MÁV reorganizis la entreprenon, kies rezultoj estas la altnivelaj servoj kaj provizadoj kaj en la enladaj kaj en la internaciaj trajnoj, respektive en la fervojaj restoracioj en kelkaj stacidomoj. En la kadro de la reorganizado, la „Utasellátó Igazgatóság” okupiĝas kun planado, organizado kaj kun la ĉiutagaj efektivigoj de la fervojaj pasaĝerprovizado. La celo de la reorganizado estas, ke helpe de la altnivelaj provizadoj la vojaĝantoj ricevu pli bonajn vojaĝajn impresojn, kaj tiu servo kontribuu al la kresko de la konkurso de la fervoja pasaĝertrafiko.

En la pasintaj tri jaroj okazis gravaj evoluigoj en la fervojaj trakveturiloj kaj en la nombro de la pasaĝerprovizada personaro. Nuntempe la entrepreno havas jam 450 dungitojn (tiu numero antaŭ kelkaj jaroj estis pli malmulte kiel 100 dungitoj), kaj tiu grava pligrandigo de etato ebligas la efikajn kaj altnivelajn pasaĝerprovizadajn servojn. Nuntempe trafikas po 95 trajnoj tage kun restoracivagonoj aŭ bistrovagonoj. El tiuj estas 10 internaciaj veturoj tra Prago kaj Berlino al Hamburgo, la aliaj trajnoj al Varsovio, Braŝovo kaj Vieno. Sur la fervojlinioj de MÁV trafikas restoraci- aŭ bistrovagonoj al Miskolc, Nyíregyháza, Debrecen, Pécs, Szeged, Keszthely kaj Tapolca. La entrepreno funkciigas po 10 kuŝejajn vagonojn kaj 8 litvagonojn tage al Berlino, Stuttgart, Zuriko, Braŝovo, Varsovio, Koper kaj al tri stacioj de Kroatio. Estas ŝanco por tio, ke okaze de la estontaj veturilaĉetoj, en la longdistanca trajno, la ferdeka formado de la gastigada funkcio efektivigis, per kio la pasaĝerprovizada reto povos plivastigi.

Post la ŝtorma kaj malfacila periodo de la pasintaj jardekoj sukcesis stabiligi kaj starigi la entreprenon al evoluanta vojo. La rapidan evoluon de la lastaj tri jaroj devas sekvi la solidigo. Pro tio la servoj restas stabilaj kaj daŭre altnivelaj. Tiel fervojan gastronomian organizon devas pluevoluigi, kiu ene de 8-10 jaroj en modernaj veturiloj donos altnivelajn ferdekajn gastronomiajn liveradojn al la gastoj, ĝi uzos modernajn ilojn en la priservadaj kaj fonaj procezoj, havos ciferecigan sistemon, kaj dungos bone prepariĝitajn kaj pasaĝeramikajn laboristojn, kaj gravaj eblecoj estos la plivastigo de la fervojstaciaj gastigadoj ankoraŭ en kelkaj pli frekventataj stacidomoj. Al atingo de ĉiuj ĉi deziroj bezonas de la entrepreno multajn laborojn kaj atentojn, sed mi pensas ke eblas la kondiĉoj al la efektivigo de tiuj belaj planoj. Mi deziras pliajn sukcesojn, kaj okaze de la 75-jara datreveno mi gratulas al la MÁV Pasaĝerprovizada Entrepreno.

István Gulyás

„RETRO” LOKOMOTIVOJ

V43 elektra-lokomotivo

En la jaro 1960, komence de unu el la epokŝanĝoj de hungara fervojo, la ŝtato aĉetis la licencon de grandpovuma silicia-rektifila elektra-lokomotivo de okcidenta konzorcio. Tiu lokomotivo ricevis la V43 signon. MÁV aĉetis entute 379 lokomotivojn, el kiuj 7 pecoj pretiĝis en Germanio en 1963, la ceterajn oni pretigis en la budapeŝta fabriko Ganz-Mávag inter 1964-1982. La lokomotivoj havas trimil ĉevalpovan kaj 130 km/h rapidecan plenumon.

Iu el la lokomotivoj bezonis ĉefriparon en 2022, kaj MÁV decidis flankenstarigi ĝin anstataŭ la riparo, kaj ĝi ricevis defendatajn statuson. MÁV ekzamenis la eblecojn pri la sorto de tiu lokomotivo, kaj decidis renovigi kaj poste enservigi ĝin. La renovigita lokomotivo ne revenos al la ĉiutaga trafiko, sed iĝos membro de la „retra floto” de MÁV. La riparon finfaras la MÁV riparejo en urbo Dombóvár ekde 2022. Dum la renovigo oni faris korodopreventan plibonigon sur la vagonkesto, la riparon de la boĝia tegaĵo, plifortigon de la sonizolado, revizion de la diversaj kabloj, maŝinpecoj kaj kaldrona tegaĵo, do ripari la originalan staton de la lokomotivo. La plej grava aktiveco estas la glaceiga laboro, la elekto de la originalaj koloroj k.a. La lokomotivo ricevis la lastan formon en la mezo de la somero 2023. Nuntempe progresas la enservigo kaj la provveturoj.

Mi povas konstati, ke tiu lokomotivo renoviĝis en vera teamlaboro, kie la plej gravajn kaj plipartajn laborojn faris la MÁV-riparejo en Dombóvár helpe de la MÁV-START kaj MÁV-RAILTOURS.

V63 elektra-lokomotivo

El la V63 lokomotivo entute 4 pecojn fabrikis la hungara fabriko Ganz-Mávag kaj la „Ganz Villamossági Művek”. El tiuj lokomotivoj oni fabrikis tri pecojn en jaro 1975, kaj unu pecon en 1988. Tiuj lokomotivoj ricevis la nomon „Gigant”. La V63 lokomotivoj estis la plej fortaj kaj rapidaj veturiloj de Hungaraj Ŝtatejoj ĝis la ekfunkciigo de la lokomotivoj „Taurus” en 2002. La plej grandan popularecon oni spertis ĉe tiuj veturiloj, kiuj pretiĝis antaŭ 1990. Laŭ tiu sperto decidis MÁV, ke je la lasta V63 lokomotivo faras riparojn laŭ la 1988-jara fabrikada stato, anstataŭ la kutimaj ĝeneralaj riparoj.

Oni preskribis tiujn taskojn, kiuj estis bezonataj reformi la lokomotivon. Inter tiuj estis la interŝanĝo de la ventŝirmilo, la reformo de la kurento-depremilo, la tonigo kiu donis la bluan kaj grizan kolorojn pli hela nuanco. Kvankam la kolorplano de la reformita V63 lokomotivo estas pli komplika, tamen la kolekto de la tutaj karakterizaĵoj estis detalemaj laboroj. La preskribitaj surskriboj, la piktogramoj kaŭzis grandajn kapdolorojn por la riparistoj. Multfoje devis ripari la kolorojn, ŝanĝi la matricojn, por ke la lokomotivo estu tiel, kiel ĝi forlasis la muntejon de la fabriko en 1988.

Kompreneble oni devis fari kompromisojn dum la efektivigo, ĉar pro la preceptoj de la publika sekureco, la ergonomio, la lokomotivo spegulas la hodiaŭajn teknikajn statojn en multaj karakterizaĵoj. Nuntempe oni faras la trakciilan funkciprovon kaj provveturojn.

István Gulyás

HORTOBÁGY- FIŜLAGA ETFERVOJO

Tiu etfervojo troveblas en la departemento Hajdú-Bihar, sur la teritorio „Hortobágyi” fiŝlagoj. La teritorio Hortobágy estas la plej konata stepo en Hungario, kiun multaj hungaraj eĉ eksterlandaj turistoj vizitas dum la tuta jaro. La landparto „Hortobágy” gardis la objektajn heredaĵojn kaj spiritajn riĉecojn de la jarmiloj. Ĝia natura riĉeco, pejzaĝbilda



beleco, etnografiaj tradicioj komune levis la stepon al la vico de la naciaj trezoroj. En la jaro 1972, post longa debato, oni anoncis la protektan proklamon de Hortobágy. Poste la 1-an de januaro 1973 estiĝis la „Hortobágyi Nacia Parko”. Tiu teritorio rolas en la listo de la Monda Heredaĵo de Unesko. La etfervojon oni efektivigis por la priservado de la artefaritaj fiŝlagoj, kiujn oni elformis por fiŝbredado. Entute ekzistas dek fiŝlagoj proksimume sur 6000 hektaroj.

La unua etfervojo konstruiĝis en jaro 1915 por perĉevala tirado. La tasko de la etfervojo estis transporti al la lagoj la fiŝmanĝaĵojn, kaj returne oni transportis la kaptitajn fiŝojn. Tiu etfervojo ne transportis vojaĝantojn. La longo de tiu fervojreto estas 35 km-oj, kiu traratis la diversajn fiŝlagojn, kaj estis kunligita kun la fervojlinio Debrecen-Füzesabony. Poste la fervojo ricevis etplenumatajn lokomotivojn, kiuj ŝanĝis la perĉevalan tiradon. Intertempe la vartransporto laŭgrade transiĝis al la publika vojo, kaj la etfervojo restis sen taskoj. Pro tio komenciĝis ĝia ĉesigo.

La Hortobágy Nacia Parko ekkonis la eblojn en la situacio kaj la lastan etapon de la etfervojo savis de la ĉesigo. Poste komenciĝis la renovigo de la fervojlinio. La trafiko de la unuaj vojaĝantoj okazis en 2007. Tiu turisma uzado de tiu etfervojo estis sukcesa, pro tio la fervojlinion oni plilongigis al la plej granda fiŝlago „Kondás”. Tie oni konstruigis altembuskon kaj kursvojestrekon. La finhaltejo de la kursvojestreko estas ĉe la „Kondás”-lago, kie oni povas rigardi la naturan vivejon de la stepaj birdoj.

Tiu etfervojo havas 760 mm-jn da ŝpuron. Ĝi havas entute unu lokomotivon, unu motoran trakcilon, kaj kvar malfermitajn pasaĝervagonojn. Ankaŭ konserviĝis kelkaj fervojaj varvagonoj. La maksimuma rapido estas 20 km/h. Sur la fervojlinio estas du stacioj (Hortobágy-fiŝlaga MÁV stacio, Festetics Antal MÁV stacio), kaj tri trajnhaltejojn, kiujn oni kromnomis pri famaj sciencistoj, kiuj multe agadis pro la rekono pri Hortobágy (Lukas Hoffmann, Konrad Lorenz kaj Peter Scott).



Mi devas rimarki, ke la „Fiŝlaga Fiŝbarka Gastejcentro” kaj la etfervojo en la nuna jaro ne funkcias, ĉar la stato de la fervojo bezonas plenan riparon.

István Gulyás

Mediterranea Esperanto-Semajno 2024

De la 9-a ĝis la 16-a de marto okazis en la bela hotelo Miléade en *Les Issambres*, en suda Francio, la jam bone konata Mediteranea Esperanto-Semajno (MES). Novan torĉon transprenis la Provenca Esperanto-Federacio. Organiza teamo konsistis el la entuziasmaj esperantistoj Thierry Spanjard, Renée Triolle, Marc Gallardo kaj Rosy Inaugi. La staĝon partoprenis okdek geesperantistoj el dek landoj. Post la alveno, sabate posttagmeze, nin akceptis la organizantoj kiuj disdonis al ni la necesajn materialojn. Renée tre bone majstris la aranĝon disdonante aktualajn informojn al la ĉeestantoj. Ĉe la antaŭvespera kunveneto nin bonvenigis la hotelestro s-ro Jean-Luc Helias. Li prezentis al ni la skipon, zorgontan pri nia bonfarto. Poste li parolis pri la historio de la hotelo kaj invitis nin al solena aperitivo. Post bongusta vespermanĝo Renée Triolle prezentis la novajn organizantojn. La kursgvidantoj sin mem prezentis. Dimanĉe posttagmeze okazis membro-kunveno de Esperanto-Provence.

Okazis tri diversnivelaj Esperanto-kursoj. La komencantojn prizorgis Rodica Todor el Rumanio. Ŝi vigle mastris la kurson per varia instruprogramo kaj paroligis la lernantojn. Pri progresantoj okupiĝis Szilva Szabolcs (Sabi) hungaro loĝanta en Pollando. Li instruis laŭ sia metodo uzante komputilon. En la kurso por fluparolantoj Mireille Grosjean donis multajn utilajn informojn pri Afriko akompanatajn de bildoj, kio povis instigi iujn al partopreno en la ĉi-jara UK en Tanzanio. La menciitaj kursoj okazis antaŭ la tagmezo kaj antaŭ la vespermanĝo. Posttagmezoj estis liberaj, do la ĉeestantoj povis profiti promenojn en la ĉirkaŭaĵo, ludi kartojn aŭ elpensi aliajn ludojn kaj aktivaĵojn. Ankaŭ la hotelo proponis diversajn programerojn, en kiuj oni povis partopreni. Antaŭ la posttagmeza E-kurso, al la programo estis aldonitaj diversaj prelegetoj. Ni povis ekscii pri la unua inventisto de la fotografio, Nicéphore Niépce naskiĝinta en *Chalon sur Saône* en la jaro 1765-a. El informo pri Ruando indiĝenoj perdas sian vivmanieron nome de natura konservado. Ekestis demando: "Kiujn protekti ĉu homojn ĉu bestojn?" De Nina Korjenievskaya ni ricevis informojn pri la rusa urbo Ufa. La lasta prezento temis pri neceso arĥivi esperantaĵojn. Dum la matenaj paŭzoj Monique Preziosso kaj Simone Marlier prizorgis servadon de kafo kaj de teo. Funkciis ankaŭ libroservo kaj eblis trarigardi la fotoalbumojn de diversaj E-eventoj. En la loka gazeto "Var-matin" aperis sur tuta paĝo komuna foto kun la artikolo pri Esperanto menciata nian staĝon.

Merkrede posttagmeze estis planita vizito al la mondkonata parfumejo "Fragonard" en la urbo *Grasse*. Dum la gvidata vizito ni ricevis informojn pri la procedo produkti parfumojn kaj ni povis flari diversspecajn floresencojn. En la vendejo eblis aĉeti diversajn parfumojn, parfumitajn sapojn, kandelojn kaj aliajn kosmetikaĵojn. Ankaŭ vesperaj programeroj estis interesaj. Dimanĉe, Mirejo prezentis la historion de Afriko kaj la filmon Bamako. Lunde, ni povis sekvi la legendon kaj la historion de Drakulo prezentitan de Rodica. Marde, Sebi parolis pri "familiaj" arboj kaj instruis nin pri geneologio. Merkrede, post la ekskurso, Mirejo prezentis kelkajn mallongajn filmetojn pri Afriko kaj vespere Euhenio Kovtonjuk parolis pri la reala situacio en Ukrainio. Li prezentis diversajn aspektojn, spertojn kaj proprajn pensojn. Ĵaŭde ni ruĝe vestitaj partoprenis komunan dancvesperon. La lasta vespero estis dediĉita al programeroj de la partoprenantoj. Ni ĝuis kelkajn teatraĵetojn, skeĉojn, deklamadojn de poemoj, kantojn, ŝercojn. Poste oni gratulis kaj pridonacis la organizintojn kaj la kursgvidintojn. Ĉiuj meritas korajn dankojn pro la bone preparita semajno kun bunta programo kaj profunda studado. Post la muziko de Josiane, Yannick kaj Marithé, sekvis dancado. Ĉe la alveno pluvis, sed rapide la vetero ŝanĝiĝis al plensunaj tagoj, kio ĝojigis nin ĉiujn. En antaŭaj semajnoj oni logis esperantistojn per frazoj: "Lazurbordo estas loko kie floras mimozoj". Ĉi-foje ili jam estis forvelkintaj. Venontjare oni verŝajne devos diri: "Bonvenigos vin rozkolora florantaj migdalarboj". La sekva Semajno okazos en la 15-a kaj la 22-a de marto 2025.

Liba Gabalda



La stacidomo de Strasburgo.
En Strasburgo okazos la Eŭropa Esperanto- Kongreso, kaj la 76-a
IFEF-Kongreso en 2024
Fonto: Vikipedio



Ĝirafoj en Tanzanio.
En Tanzanio okazos la 109-a UK en 2024
Fonto: Vikipedio

