



# LA FERVOJISTO

Oficiala organo de Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj.  
Monata fakrevuo pri fervojo.

Redaktoro: ILIJA PUHALO, fervojoficisto, Jezuitska ulica 1. Zagreb, Jugoslavio

Jaro II.

Januaro 1925.

Nro. 4.

## VIVU PACAJ BATALANTOJ!

Memoru, ke niaj kunuloj estas amo, paco kaj vero, kaj niaj principoj — egaleco, frateco kaj libereco, — kaj kun tiaj kunuloj kaj kun tiaj principoj ĉio estas efektivebla!

V. N. Devjatnin.

Jam en Vieno dum la kongreso mi bedaŭris forte la disigon de nia fervojista movado. Ĉion kion mi povis entrepreni por repacigi la kontraŭajn partiojn mi faris, tamen tiam ne sukcesis mia klopodo. Nia fronto eksanceliĝis. Fondita estis TELF. Malgraŭ ĉio okazinta neniam mi perdis esperon ke fine denove ni estos kunigitaj, denove ni estos en unu sama fronto kaj ni batalos por la sama celo.

Feliĉa mi estas vidante ke la unuaj sunradioj jam vidigas, ke niaj veraj germanaj fratoj komencis interrilati kun ni.

Sajnas al mi ke tio ne estos nur la esprimo de mia feliĉo, de mia ĝojo, mi kontraŭe esperas ke ĉiuj al ni fidelaj anoj estos same fidelaj kaj ĝojigitaj pro la jenaj okazintaĵoj.

Mi devas sincere sciigi nian fidelan anaron pri la espereble baldaŭa realigo de niaj germanaj kolegoj al nia asocio.

Sufiĉe da kritiko, disputo ktp estis. Unuflanke ni devas ĝin bedaŭri, sed ankaŭ pro diversaj kaŭzoj ĝin aprobi. Ni pensas ke la fondado de TELF estis nur malbona sperto pri la neoportuno de disigo.

Nek ni nek TELF ion profitis el tio. Ni estis fidelaj al IAEF, nin sublenis ĉiuj seriozaj fremdlandaj esperantistoj nian laboron aprobis ĉiuj niaj anoj.

Flanke de niaj germanaj kaj aŭstriaĵoj gekolegoj regis silento. Nek ni nek ili kuraĝis alproksimiĝi unu al la alia.

Kiu estis la plej kuraĝa, espriminte sian profundan bedaŭron pro la disigo?

Prezidanto de germana asocio de esp. fervojistoj sro. Habellok. Lia letero estis ponteto per kiu li ebligis al ambaŭ partioj interrilaton. Sajnas al mi, ke lia letero sendita okaze de Viena kongreso estis misuzita kaj ke tiuj, kiuj esperis ke li ĝojege akceptos la sciigon pri la disigo forte eraris.

Certe ne tio estis lia intenco. Li bedaŭras la disigon kaj esperas trovi la vojon por repacigi ambaŭ partiojn.

Tial ni elkore salutas sron. Habellok nian ĝisnunan kontraŭulon.

Lian ekzemplon jam sekvis multaj anoj el Germanujo. Venas hirundoj, alproksimiĝas la printempo. Baldaŭ ni ĉiuj povos fiere diri, fervojistaro esperantista de la tuta mondo ree estas en unu organizo, ree ĝi batalas por la sama celo.

Jam de komenco ni ĉiam akcentadis nian deziron kunlabori kun ĉiuj niaj anoj.

Nenion ni havis nek havas kontraŭ niaj germanaj kaj aŭstriaĵoj gekolegoj.

Same kiel diris sro. Devjatnin ni ankaŭ tiel pensas. Se niaj germanaj kaj aŭstriaĵoj gekolegoj pensas la samon tiam kun tiaj kunuloj kaj kun tiaj principoj ĉio estas efektivebla.

Ilija Puhalo.

## INTERNACIA FERVOJA KONFERENCO EN BERN.

De la 1. majo ĝis la 8. Junio pasintjare okazis en Bern la Internacia Fervoja Konferenco, kunvokita de Svisa registaro.

La taskoj de la Konferenco estis: 1. la tria laŭvica frarigardo de la Internacia Konvencio pri la transporto per fervojo konforme al la novaj ekonomiaj kaj politikaj cirkonstancoj, kaŭzitaj per la granda mondmilito kaj 2. ellaboro de la nova Internacia Konvencio pri la transporto de komercaĵoj kaj pasageroj per fervojoj.

En la Konferenco estis reprezentitaj 25 Eŭropaj ŝtatoj.

Anglio ne partoprenis la Konferencon, ĉar ĝi kiel insula ŝtato ne havas fervojan kunligilon kun kontinentaj ŝtatoj kaj laŭ tiuj kaŭzoj ĝi ne estis aliginta ankaŭ al la antaŭa Konvencio.

Eligita estas Rusio, ĉar ĝi ne pagis sian kotizon depost la jaro 1917.

La decidrajton havis ankaŭ la ŝtatoj, memstarigintaj dum kaj post la granda mondmilito.

Por pli produktiva laboro oni elektis 5 komisionojn:



1. Komisiono pri diskutado de ĝeneralaj kaj urgaj problemoj;

2. Komisiono pri transporto de komercaĵoj;

3. Komisiono pri transporto de pasaĝeroj;

4. Komisiono de specialistoj-hemiistoj por el-labori tiel nomatan la unuan aldonon al la konvencio, kiu enhavas la nomaron de eksplodaĵoj, kies transporto estas permesata nur kondiĉe kaj;

5. Komisiono la fervojan aferon sciantaj juristoj por solvi pure jurajn problemojn.

La novellaborita Konvencio rimarkeble variigas de la malnova per tio, ke ĝi estas pli simpla, sed pli plena kaj pli bone sistemigita kaj due — ke dum ĝia kunmetado estas atentigitaj ĉiuj nuntempaj cirkonstancoj kaj kondiĉoj.

Por fari la Konvencion pli elasta, estas en ĝia finprotokolo antaŭvidita la rajto de unuopaj ŝtatoj rifuzi aŭ flankigi la unuopajn artikolojn.

El la ŝanĝoj estas plej rimarkindaj: 1. la rajtoj de fervojoj postuli la transportpagon de la sendinto antaŭ la sendado kaj rajtoj de ricevintoj postuli la transportpagon je sia teritorio de la ricevintoj; 2. nuligo de impostpagoj kaj 3. diversaj kondiĉoj, kies efektivigon oni restigis al ŝtatoj je propra volo.

En transportleteroj kaj en korespondataĵoj inter-fervojaj oni povas uzi Francan, Germanan aŭ Italian lingvojn aŭ ĉe reciproka interkorespondado la koncernantaj ŝtatoj ankaŭ siajn proprajn naciajn lingvojn.

La konvencioj pri la transporto de pasaĝeroj kaj komercaĵoj estas kunmetitaj aparte kaj ŝtatoj povas aparte aliĝi nur al unu el ili aŭ al ambaŭj.

Ĉar la radifikacio de la Konvencio postulas de la partoprenintaj ŝtatoj plie da tempo kaj la valutaj malfacilaĵoj jam nun instigas ŝtatojn flankigi de la malnova konvencio, oni ellaboris specialan aldonon al la malnova Konvencio laŭ kiu oni jam nun povas aĝi.

Je la vidpunkto de IAEF estus dezirinde, ke ĉiuj novellaboritaj Konvencioj estu tradukotaj en Esperanto kaj aperigotaj en nia revuo kaj poste ankaŭ en nia jarlibro de IAEF, per kio la lasta fariĝos uzebla manlibro por fervojaj administracioj kaj oficistaro kaj krom tio ni montros ankaŭ la utilecon de nia organizaĵo.

En la Konvencio estas traktata ankaŭ la lingva problemo kaj estas destinite, ke oni uzu naciajn lingvojn kaj permesataj estas ĉiuj. Ĉe la nuntempa tre vasta kaj vigla internacia interilatiĝado havas ne nur najbaroj komunajn fervojajn aferarangojn, sed reciproke ĉiuj kontinentaj ŝtatoj. Ni prenu ekzemple ke ĉi el Baltaj ŝtatoj ĉu Estonio, Latvio aŭ Litovio ŝtribus al Jugoslavio, Francio aŭ ĉienalie en propra nacia lingvo — kia malkompreno!

Nia IAEF estu tiu centro, kiu devas konduki ĉiujn internaciajn fervojajn aferojn al la ĝusta vojo laŭ plana funkciado pere de la internacia lingvo.

En tiu senco ni fervojistoj el ĉiuj landoj forte organizu ankaŭ IAEF kaj konigu ĝian gravecon al ĉiuj fervojaj administracioj por ke ankaŭ ili aliĝu al ĝi kaj uzu ĝian helpon. Samtempe devas ankaŭ ĉiuj aliaj fervojistaj organizaĵoj kaj societoj aliĝi al

IAEF, ĉar per tio ilia agado ege plivigliĝos kaj ilia ekzistado havos plie da valoro.

Fervojistoj, laboru pacience — ni venkos certe kaj jam baldaŭ!

A. Pung,  
Tallinn, Estonio.  
Telliskivi 34.

## RABATOJ POR VOJAĜO AL ROMA OKAZE DE T. N. SANKTA JARO 1925.

Jaro 1925. laŭ la Krista Katolika Roma religio estas tiel nomata »Sankta Jaro« Pro tio okazos en Roma grandaj solenegoj kaj ceremonioj.

Oni jam pensas ke multnombraj en kaj ekstere-landanoj kunvenos tie dum la tuta jaro.

Por helpe sukcesigi la dezirojn de Centra Komitato Katolika, la itala ŝtata Administracio de fervojoj konsentas rabatprezon de vojaĝ-bileto ire kaj revene. Ni opinias sciigi pere de nia ŝatata revuo la kondiĉojn de la vojaĝo rilate la rabatprezon kaj aliaj konsentatajn faciligojn. Ĉi tie ni publikigas parton de cirkulero kiun fervojo dissendis; nur parton kiu interesos fremdulojn, ĉar la italoj povas el-ĉerpi sciigojn pere de naciaj ĵurnaloj. Jen la resumo:

De la 20. Decembro 1924. ĝis 31. Decembro 1925. oni konsentas la sekvantajn rabatojn.

30% por izuloj

40% por Karavanoj je minimume 50 personojn

50% por Karavanoj je minimume 400 personojn

La infanoj ne atingintaj trijaran aĝon vojaĝos senpage. La infanoj de 3 ĝis 7 jaroj pagas la duonon de plenkreskuloj.

Por rajti rabatprezon necesas aĉeti membro-karton kiun oni vendas en ĉiuj fremdaj urboj ĉe specialaj komitatoj. La prezo de tiu membrokarto estas la jena:

Italaj liroj 25 por ĉiuj eŭropanoj kaj ankaŭ ne eŭropanoj sur mediterranea (mezomara) marbordo. Ekzemple: Egipto, Malgranda Azio, Alĝerio, k. t. p.

Italaj Liroj 50 por ĉiuj aliaj neeŭropanoj.

Tiu membrokarto valoras, rilate la limtempo, 25 tagojn kaj la sama limtempo estas por vojaĝbiletoj. La aĉetanto devas ĝin subskribi kaj li devas zorgi pri la skribkompletigo, kiun komitatano faris laŭ la presaĵoj. Sur tiu membrokarto la komitatano devas skribi la supozatan tagon de eniro Italion, ĉar de tiu ĉi tago komenciĝas la limtempo (45 tagojn).

La membrokarto enhavas 5 kuponon pere de kiuj oni rajtas la rabatkoston de vojaĝbileto. La kompletigon de kuponon oni devas fari en la momento kiam oni intencas efektivigi vojaĝon kiun la kuponon indikas, kaj oni ne devas ĝin defranĉi, ĉar tio ĉi estas tasko de vojaĝbiletoficisto en stacio.

Fremduloj rajtas eniri tra lim-aŭ havena, stacio kaj eliri tra diversa de la unua laŭplace. La unua kuponon taŭgas por aĉeti vojaĝbileton de lima aŭ havena stacidomo ĝis Roma kaj revene de:

Laŭdeziro: Roma, Valle dei Pompeji, Assisi, Loreto — ĝis lima aŭ havena stacidomo.

Ekzemploj: Fremdulo kompletigas la unuan kuponon:

1. ire de Fiume ĝis Roma kaj revene de Roma ĝis Brenner;

2. ire de Modane ĝis Roma kaj revene de Vall. dei Pompei ĝis Tarvisio;



3. ire de Livorno ĝis Roma kaj revene de Loreto ĝis Chiasso;

4. ire de Ancona ĝis Roma kaj revene de Assisi ĝis Ventimiglia k. t. p., k. t. p.

Kiel oni vidas en la ekzemploj oni devas unue iri Roman kaj revene oni povas komenci de unu el la kvar stacidomoj laŭ deziro.

Krom la plej mallonga vojo, la vojaĝanto povas aĉeti vojaĝbileton por ia pli longa konsentata vojo laŭ deziro pagante la plimultajn kilometroj.

La dua ĝis la kvina kupono (laŭ progresiga ordo, unu po simpla vojaĝo) taŭgas por aĉeti vojaĝbileton nur ire inter du stacidomoj:

Kiu deziras informojn pri specialaj vojaĝoj povas sin turni al Mantova Esp. Grupo Via XX Settembre No 22 Italujo aŭ en aliaj italaj urboj kie estas fervojistoj esperantistoj.

Ni esperas ke fremduloj kiuj vizitos Italujon bonvolos halti en Mantova naskiĝurbo de plej fama latina poeto: Virgilio.

Toni Umberlo — Mantova, Italujo.

## KIAM VETURIS LA VAGONARO UNUAN FOJON.

Česká Třebová, urbo en Ĉeĥoslovakujo, 164 km norde de ĉefurbo Praha, estis antaŭ cent jaroj malgranda vilaĝa urbeto. Lignaj dometoj kaŝitaj inter branĉaro de altaj fruktoportaj arboj, ĉirkaŭ deklivoj



La estraro de Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj.

1. kasisto: **Emil Slaviček**, 2. vicprezid.: **Ilija Puhalo**, 3. prezid.: **Stevan V. Stojnić**  
4. sekretario: **Pavao Butković**, 5. revizoro: **Stjepan Sobota**, 6. revizorino: **Katica Šćuka**, 7. asesoro: **Stjepan Mužinić**.

Roma, Valle dei Pompei, Assisi, Loreto laŭplace.

Ĉiu vojaĝanto devas nepre vizigi siam mem-brokarton ĉe la Centra Komitato por la Sankta Jaro en Roma kontraŭe li devas pagi monpunon kiam li vojaĝas revene.

Dum ĉiu vojaĝo li rajtas halti en du intermezaj stacidomoj laŭplace.

La daŭro de halto ne havas limtempon tamen oni ne rajtas trapasi la limtempon de restado en Italujo (45 tagojn).

Kiam oni komencas ĉiun vojaĝon oni devas nepre sciigi al la biletoficisto, en stacidomo, la proksiman halton kiun oni intencas efektivigi.

La saman devon oni devas plenumi antaŭ ol rekomenci la vojaĝon post la halfo.

Por karavanoj la infanojn 3–7 jarojn oni kalkulas 2 po unu kreskulo.

kaj montetoj, malgrandaj ŝtonoplenaj kampoj kaj malantaŭ ili, kvazaŭ verda krono elendigis malnova arbaro, sur diversaj lokoj alkuranta al la urbeto.

En tiu tempo oni en Ĉeska Třebová plej multe praktikis teksistatan metion. Preskaŭ en ĉiu ĉambro staris manteksilo, kaj patro, vestita per maldelikata ĉemizo kaj malhelblua kalsono de frua mateno ĝis malfrua vespero fidel rapide piedpremendis pedalon kaj ĵetadis glitbobenon, ke la teksilo bruas kaj frontono tremis.

En ŝtalo unu aŭ du kaprinoj aŭ bovino la negranda kampo ie sur monteto, iom da rikoltita sekalo kaj pomoj, apenaŭ sulficis, por ne morti pro malsato. Tra la urbeto ne gvidis fidel nomata »imperiestra« ŝoseo, kiuj tiutempe estis la plej viglaj veturvojoj, sur kiuj la veturiloj veturadis ĝis en Trieston.

Unuvorte trankvila, de nenio ĝenata vivo; sed ne por ĉiam. La progreso de la tempo ekfrapis



ankaŭ sur la pordon de centjaraj dometoj, kiam oni komencis konstrui fervojojn.

Unu el unuaj fervojoj en Ĉeĥa lando — la relvojo Praha-Brno — estis plej frue projektita tra urbo Litomyšl.

Sed konstrui ĝin tiudirekte, ne estis facile. La ĉi tieaj veturigistoj timante, ke ili perdos sian okupadon, opoziciis kaj ilia kontraŭstaro havis ankaŭ praktikan rezulton, kio cetere tre ofte ripetigis dum tempo de la konstruado de unuaj fervojoj. La originala projekto devis esti ŝanĝita, kaj la fervojo estis translokita kelkajn kilometrojn de urbo Litomyšl al Ĉeska Třebova.

Urbanoj en Ĉeska Třebova ne kontraŭstaris multe. La pli maljunaj iom murmuris, ke oni konstruos ion novan sed certe ne tre utilan, ili rememoris pri profetado de «blinda junulo» laŭ kies profetvortoj — kiam ekestos sur la mondo plej mizera tempo, tiam veturado la veturiloj sen bovinoj kaj ĉevaloj. Kaj kiam oni komencis aĉetadi kampon, urbanoj konsilis al sinjoroj, ke ili ne konstruu la fervojon en ebenaĵo sed sur montetoj, por ke ili ne bezonu tien transportadi la sterkaĵon sur la manveturiloj.

Oni komencis senakvigi la paŝtejon sude de la urbo, kie estis tiom da ŝlimo, ke eĉ la bovino povis en ĝi malaperi, kaj meti fundamenton por stacio kaj laborejo. Samtempe oni amasigadis teron, metadis sur ĝin trabojn kaj sur ili relojn. Baldaŭ montrigis, ke tio estas angioj, kiuj kunigis urbeton kun la mondo kaj donis limon por ĝia kreskado, plirapidiginte la vivotempon.

La laboro rapide progresis kaj antaŭ ol pasis du jaroj alproksimiĝis jam la tago, kiam la unuan fojon estis veturonta «maŝino».

Tiu tagon ne bruis en tuta urbo eĉ unu teksilo maljunaj, junaj, infanoj ĉiuj estis ekstere, stante en grupoj apud fervojo vigle, malpacience sin amuzadis...

Jen, subite io eksiblis, terure ekspiris, nigra fumotubo kaj fajreroj alten suprenleviĝis, kaj rapide levigis al ĉielo. La homamaso mutiĝis kaj ĉiuj atendantoj larĝe malfermis la okulojn... En la sama momento iu laŭte ekkriis: Diablo, diablo...!

Tio estis kvazaŭ signalo por ĝenerala forkuro. Kvazaŭ ekpafo inter paserojn! Ĉiuj tiel furioze ekkuris al sia hejmo, ke oni nian aveton, kiu tiam estis ankoraŭ malgranda knabo kaj stiris inter la homamaso, faligis kaj rulis en la koto.

Iom post iom alkiŝimigis najbaroj je tiu diablo, multaj ja eĉ komencis servi al ĝi, kaj hodiaŭ jam multaj pranepoj de unuaj «ŝmiristoj» kiel ŝafis moke nomi ilin la urbanoj — la ĉi tieaj teksistoj, kontrakte aliĝis al ĝi.

Dufoje jam travivis stacidomo Ĉeska Třebova malgajajn militajn tempojn, unuan fojon en la jaro 1866 kaj duan fojon dum la mondmilito. Kiom da miloj kaj miloj da soldatoj tie ripozis en Ĉeĥa lando, por neniam reveni! Malgaja rememoro! Hodiaŭ estas tiu fervojo la ĉefa ekspeda arterio de Ĉeĥoslovaka respubliko, sur kiu veturas dum 24 horoj proksimume 300 vagonaroj.

Tradukis:  
Sid Dlouha el Praha.

## UNU EL LA PLEJ GRANDAJ TEKNIKAJ KONSTRUAĴOJ EN EŬROPO.

### Ponto inter Beogrado—Panĉevo.

En ministerio de trafiko en Jugoslavio estas verkita detala projekto de granda ponto konstruota trans la rivero Danubo inter Beogrado kaj Panĉevo. La konstruota ponto estos pli longa ol fama ponto en Rumanio ĉe Cerna voda kaj ĝi estos unu el la plej grandaj konstruaĵoj en la Eŭropo.

Sur ĝi veturos fervojo, tramo, veturiloj kaj ankaŭ piedirantoj ĝin uzos.

La ponto estos du etaĝa. Sur la unua etaĝo estos duobla relvojo, kaj sur la dua super la fervoja etaĝo estos duobla tramrelvojo. De ambaŭ flankoj de tramrelvojo estos vojo por la veturiloj. Ĝi estos konstruita el betontabuloj kaj kovrita per asfalto.

Sur la randoj de la ponto estos vojetoj por piedirantoj. Laŭ la projekto de ministerio la ponto estos longa 960 metrojn.

La ponto estos konstruita tiel, ke ĉe la plej alta nivelo de la akvo ĝi estos 12 metrojn super ĝi. Ĝia pezo estos 18.500 tunoj, sed nur feraj konsistpartoj.

Kune kua ĝi estos konstruitaj ankoraŭ du pontoj unu «inundacia» 540 metrojn longa kaj alia super la rivereto Tamis, longa 20 metrojn. Ilia suma pezo estos 33.000 tunoj. La kostoj por ĝi estos 600 milionoj da dinaroj.

I. P.

Inĝ. F. X. Saurau, pensiita prezid. de aŭstria ŝtataj fervojoj.

### IAMA KAJ NUNTEMPA VOJAGRAPIDECO.

#### 1. Daŭrigo.

Plimallongigon de haltado, pro ricevado de karbo kaj akvo, oni ebligas per instalado de mekanikaj instalaĵoj por ŝarĝado de karbo kaj per konstruado de konvenaj akvopumpoj aŭ per veturado de grandoj tendroj kiuj enhavas eĉ 32 m³ da akvo kaj karbo. En Francujo kaj Anglujo estas eĉ konstruitaj specialaj instalaĵoj pere de kiuj oni ricevas la akvon, necesan por lokomotivo, dum veturado.

Tiu instalaĵo nomiĝas «Ramsbottom», laŭ la nomo de ferv. laborejestro en Crewe. Ĝi konsistas el kanalo konstruita meze de la relvojo kiu estas 1. km longa kaj ŝirmita kontraŭ la glacio dum malvarmega tempo.

En tiun kanalon oni dum la veturado metas la tubon (moveblan), tra kiu plenigas la tendro per akvo pere de la premo ekestita pro rapida veturado.

Plej longaj fervojlinioj sur kiuj oni veturas sen haltado, estas en Eŭropo la linioj de London (Paddington) ĝis Plymouth (363 km) do pli longa ol de Vieno (Aŭstrio) ĝis Praha (Ĉeĥosl.) poste la linio de Nürnberg ĝis Hale (313,9 km).

Antaŭ la milito la plej longa linio sur kiu oni veturis senhalte estis la linio de Vieno ĝis Gmünd (162 km).

Nun estas tio la linio de Vieno ĝis Linz (189 km).

Merito de ĝenerala fervoja direkto en Vieno estas, ke ĝi en somera horaro fervoja plimallongigas la daŭron de veturado ĉe rapidtrajnoj malgraŭ ĉiuj ekzistantaj malhelpoj.



La vagonaroj estas trenataj de specialaj lokomotivoj, kiuj estas kvaroble kupligitaj kaj kiuj trenas la tendrojn de 27 m<sup>3</sup> enhavo.

Tian sukceson oni atingis nur dum la mondmilito ĉe t. n. balkanaj trajnoj, kiam sur la linio de Vieno—Teŝen (460 km) veturis la trajno sen ŝanĝo de la lokomotivo kaj nun minimala nombro de haltado.

Trad. Pavao Bulković.

Daŭrigota.

## FERVOJA TERMINARO.

(Daŭrigo).

Pro tio ke la vortoj estas nur proponataj mi rezervas la rajton anstataŭi unu vorton proponitan per alia, kiu laŭ kritikoj aŭ sugestoj ŝajnas al mi pli taŭga aŭ eĉ diskutinda. Nur tiamaniere ni povas sondi la opiniojn de samfakanoj. Tial, pri »travieso«. Kolego sugestis, ke ni jam havas pli latinajn radikojn ol el alia linavo kaj pro tio estus bone se ni elektus novajn radikojn el nelatinaj lingvoj. Se la fervojistaro konsentas mi do proponas »ŝpalo« por travieso. Ĝi devenas de la rusa шпала Ĝi pli taŭgas ol la aliaj lingvaj radikoj, vidu sub »travieso«, kaj sendu viajn decidojn aŭ al mi aŭ al la redaktejo. Mia adreso estas:

E. M. Rosher

125 a Beulah St.

San Francisco, California, USA.

Akceptante ŝpalon ni havas la jenon:

Ŝpalo — trabo el ligno aŭ alia materialo sur kiu kuŝas la du reloj kaj al kiu estas fiksita ili.

Ŝpali — meti ŝpalojn en la trakon.

Reŝpali — renovigi la ŝpalojn, kiuj estas en la trako.

Ŝpalizi — provizi per ŝpaloj, relvojn.

Ŝpaligi — fari ŝpalojn el elhakitaj arboj; aŭ fabriki ŝpalojn.

Ŝpaligi — Oni eĉ povas diri »la arbo ŝpaligis«.

Materialo rulfivla: ĉiuj vadonoj, lokomotivoj ktp., kiuj povas ruli sur la reloj.

Mi uzas la sufikson »iva« (vidu Verax) ĉar ĝi enhavas la ideon »kiu povas«. Nu, materialo rulanta, estas efektive movanta nun: rulebla povas esti io, kiu kulime ne rulas sed kiu per speciala aranĝo povas ruli. Mi inklinas al simpla »rula«.

Terplejno: (terpleno): Iu malkonsentis al terpleno ĉar ĝi ne akordas kun »manpleno«. Bona kritiko! Tiel ni devus diri »teraplen(a)lo« aŭ plipreciziĝi teraplen(a)lo, sablaplen(a)lo, rokaplen(a)lo, uzante »plen(a)lo« same kiel la usona »fill«, kiam la materialo el kiu ĝi estas konstruita ne estas difinita.

Cu la formo »pleino« estas pli akceptinda ol »pleno«? Nur ĉar ĝi jam aperis de 1910 en la Enciklopedia Vortaro de Verax, ĝi eble estas preferinda. La oficiala radiko »plen« estas adjektivo, tiel efektive oni devas diri »plenaŭto«. Kontraŭe, »pleino« ne jam estas oficialigita kaj nur havas difinitan faksencon. Kolegaro decidu!

Daŭrigo de la AFIA difinoj:

## Aro »E« Drenado.

Marĉo: Mola sponga grundo, ordinare malseka kaj konsistas el pli, malpli vegeta materio.

Fluejo: Konkavaĵo aŭ tranĉitejo en kiu fluo estas limigita.

Ŝanelo: Tiu ĉi vorto aperas en Vortaro de Fulcher kaj Long.

Kovr(o) drenilo: arkigita, tubforma aŭ skatolforma drenilo el ligno, fero, briko aŭ maso, lokita sub la platformo por pasigi akvon.

Drenilo: Artefarita fluejo por forkonduki akvon de la platformo.

Drenado: La interkaptado kaj forigo de akvo, de, sur, aŭ sub la platformo.

Fluejeto: Malkovrita artefarita fluejo por dreni.

Fosaĵo: Malkovrita artefarita fluejo por dreni.

Drenileto: Malkovrita artefarita fluejo por dreni.

Interkaptita drenilo: Artefarita, malkovrita fluejo por eviti ke la supraĵoj superfluu la talusojn de tranĉo aŭ kontraŭ la talusmalsupro de (ter)plen(a)lo.

Subdrenilo: Kovrita drenilo, sub la platformo aŭ grundsupraĵo, kiu ricevas la akvon laŭlonge per sorbado aŭ tra kunigaĵoj.

Tranĉeeto: Mallarga kaj malprofunda elfositejo por ricevi strukturon.

Akvofluejo: Fluejo aŭ ŝanelo, aŭ natura aŭ artefarita por forkonduki la akvofluon.

## Aro »F« Platformiko.

Meztrenado: La mezdistanco ke materialo estas transportata.

Mez (transport) distanco: La mezdistanco ke materialo estas transportata.

Meztrendistanco: La mezdistanco ke materialo estas transportata.

Meza tuttransporta distanco: La meza tutdistanco en kiu la materialo estas transportata.

Ŝtupigita: Formita laŭ serio da ŝtupoj.

Bermo: (a) La spaco lasita inter la supro aŭ malsupro de talusoj kaj elfositejoj faritaj kiel interkaptaj dreniloj aŭ terpruntejoj.

Bermo: (b) Proksimume horizontala spaco farita en taluso.

Terprunti: Preni teron de terpruntejo.

Terpruntejo: Elfosejo difinita por havigi teron (materialon).

(Daŭrigota).

## RESPONDOJ AL LA ENKETARO.

### 1-a Demando.

Ŝajnas ke oni ĉie donas la horsignalojn diversmaniere. Por reguli la fervojajn horloĝojn oni uzas en Svislando la sekvantan manieron:

Ĉiutage matene je fiksita tempo oni estas atentigata per kolektiga voksignalo de l' telegrafo kiu daŭras du minutojn. La proksiman minuton neniu devas uzi eĉ ŝunu linion telegrafan. Precize je tiu momento kiu devas esti fiksata, la aparato donas strekon kiu daŭras precize 30 sekundojn. En tiu ĉi templimo oni povas reguli la horloĝon; aŭ komence de la horsignalo aŭ je ties fino.



La nomata signalo estas donata en Berno, la sidejo de la ĝenerala direkcio de Svisaj ŝtatejoj. Por garantii precizan percepton de l' signalo, ĉiuj transligstacioj devas malfermi ĉiujn kontaktojn.

## 2-a demando.

al a): Al la demando 2 mi permesas al mi skribi la sekvantan el Svislando:

Ankaŭ en Svislando la fervojoj administracioj pagis premiojn por ŝparitaj materialoj, sed nur ĝis 1912.

Konsiderante, ke per la pagoj ekaperis malgusteco rilate la lokomotivpersonaron,

ke per troŝparado flanke de l' personaro ne malofte la lokomotivoj havis malutilojn.

oni forlasis tiun sistemon kaj por kompensi al la personaro la perditajn premiojn, la administracioj pagas kromsalajron pohoran. Aliaj fiksaj sumoj potagan kiu estas elpagata ĉiumonate kune kun la salajroj.

al b): Tiun modon mi ne konas ĉe nia administracio. Estas eble, ke ĝi estas aplikata de aliaj privataj fervojoj.

Emil Zuberbühler

fervojofic. Herisau.

asesoro de IAEF por Svisujo.

Ce ŝtataj fervojoj en Svedio oni donas horisignalon ĉiutage ĉirkaŭ la 8-a matene tiamaniere, ke specialaj ĉefstacioj telegrafadas ĝeneralan signalon al interkuŝantaj stacioj, poste oni citas horon kaj minutojn. Dum la tempo, ĉefstacioj punktadas per telegrafosistemo ĝis la fiksita momento ili nomas nun — • • • — Ĉiuj stacioj poste kvitancas per siaj signoj de nomo kaj stacio.

J. E. Medinius

Fervojofic. de ŝtataj fervojoj en Svedio.

La reguligado de la horloĝoj sur estoniaj fervojoj kaj poŝto, kies oficejoj havas telegrafajn aparatojn »Morze«, okazas ĉiutage je la 13.

La proceduro mem estas jena:

Je 12.55 la centra meteorologia stacio en Tartu (Dornau) ekalarmas (ekpunktas) sian morzan aparaton. Stacioj, havantaj rektan morzan rilaton kun la meteorologia linio, aŭ transdonas mem la signaladon sur ĉiuj aparatoj; la samon faras ĉiuj sekvontaj transantaj stacioj.

La punktdado daŭras ĝis 12.59. Tiam la aparat-sistemoj estas subpremitaj. Punktale oni je 13.00 batadas ankoraŭ tri punktoj, el kiuj la meza signifas la limtempon de la 13.00.

Posttiam tuj sekvas la transdonado de telegramo kun la meteorologia sciigo por sekvonta tago.

Poste ĉiuj stacioj devas kvitanci al transantaj stacioj la ricevon de l' horsignalo kaj vetertelegramo.

Augusto Sönnö.

Ŝunera trafikinspektoro de estoniaj ŝtataj fervojoj.

## DEMANDOJ.

Kiel oni rekompencas kaj honorigas en diversaj ŝtataj malnovaj fervojistojn je la 25-, 35-, 45- kaj 50-jara servado.

Kiel oni administrative punas fervojistojn en diversaj ŝtatoj?

A. Pung.

Kiu el niaj membroj tradukos Esperanton la »Règlement pour l'emploi réciproque des véhicules en trafic international« (RIV)??

Ernst Mutschall

Eisenb.-Inspektor  
Senftenberg (Laus.)

## PRI LA MOVADO.

Ĉeĥoslovakio. En Uředni List ředitelství státních Draž v Plzni, uro 1-a de 3-a januaro 1925. aperis invito de sro. Adolf Kvapil, insp. de ĉeĥoslov. ŝtataj fervojoj al ĉiuj ĉeĥoslov. fervojistoj ke ili lernu Esperanton. Sro. A. Kvapil intencas fondi ĉeĥosl. ligan fervojistan.

Li estas unu de fondintoj de I. A. E. F. kaj dank' al lia senlaca propagando kaj influo aperis jam plifoj diversaj cirkuleroj en oficialaj ĉeĥoslov. gazetoj.

Germanio. — La laboro de la »Esperanto Verband Deutscher Eisenbahner« (Esp. Asocio de germanaj Fervojistoj) ne restis sen sukcesa.

Jam en multaj pagoj de »Deutscher Eisenbahner« oni povis legi artikolojn pri E. kaj pri la neceso lerni E-on.

Nun ankaŭ en granda nove aperinta ĵurnalo por instruado de fervojistoj »Der Eisenbahnfachmann« kiu ĝuas oficialan aprobon kaj helpon, jam en la unua numero troviĝas artikolo pri universala helplingvo verkita de ministeria konsilanto d-ro ing. Ellerbeck, Berlin.

En 3-a nro. aperis alia noto pri lingva esperanta kurso por poŝt kaj telegraf oficistoj en la ĵurnalo »Telegraphenpraxis«.

Emo.

Jugoslavio. — En Zagrebo oni okazigis 15-an de januaro kunvenon por interkonsenti pri apartaj fervojistaj esp. kursoj. Ĉeestis 30 personoj inter ili ankaŭ estro de departemento por kontrolo de enspezoj sro. Simo Dokmanović kaj aliaj altranĝaj oficistoj. Kursoj por oficistaro komencos 5-an kaj por laboristaro 3-an de Februaro.

Vpr.

Hungario. — Nia vicprezidanto ricevis leteron de budapeŝtaj fervojistoj subskribitan de sro. inspektoro Ludoviko Frey en kiu petas hungaraj gekolegoj informojn pri fondo de esp. fervojista grupo kiu aliĝus al IAEF.

Rim. Ni salutas niajn hungarajn gekolegojn dezirante ke ili sukcese laboru por disvastigo de nia lingvo inter siaj gekolegoj.

Svisujo. — De nia asesoro sro. E. Zuberbühler ni ricevis kotizojn por 6 fervojistoj el Herisau. Do, ankaŭ en Svisujo progresas nia afero.

Usono. — Nia diligenta asesoro sro. ing. E. M. Rosher el San Francisco sciigas nin ke li anoncis pere de unu radio-sendstacio Esp. Kurson. 500 radioamatoroj deziras lerni Esperanton sed la radiokompanio deziras ankoraŭ pli grandan nombron da interesigantoj.

Pro tio, sro. Rosher faros ankoraŭ paroladojn pri Esperanto kaj tiam li malfermos kurson.

Rusujo. Sro. M. Valentinov nia asesoro por Rusujo plendas ke li ne ricevis nian revuon. La re-



vuoj estis regule sendata sed eble ĝi perdis dum-voje. Samtempe li petas kelkajn ekzemplerojn por propagando.

**Svedujo.** — Svedaj fervojistaj gazetoj regule aperigadas artikolojn pri Esperanto kaj per ili instruadas la fervojistojn.

## SCIIGOJ DE LA ESTRARO.

Kiel esias konate okazos XVII. U. K. en Geneve. Por pli faciigi al niaj anoj la restadon en Geneve, ni komencis interrilati kun nia diŝgenta kaj fervora svisa asesoro sro. E. Zuberbühler. En venonta nro. aperos sciigoj pri kelkaj gravaj aferoj por tiuj, kiuj intencas viziti la kongreson.

De kelkaj gekolegoj ni estas informitaj, ke la deviga aliĝo al YELF ne plu ekzistas. Samtempe oni sciigas nin ke niaj germanaj gekolegoj proponas en maria jarkunveno de ilia nacia esp. ferv. asocio aliĝon al ni. Ni elkore salutas niajn germanajn gekolegojn dezirante ilian fraŝan kunlaboradon kaj ripetante, ke neniam ni estis i liaj kontraŭuloj. Detala propono por pridiskutado de la aliĝo sekvos skribe al la estraro de ilia asocio.

Same el Vieno ni ricevis leteron en kiu nin gekolegoj petas pridiskuti kun ili la »repacigon«. Vivu pacemuloj!

## REDAKCIAJ SCIIGOJ.

En tiu ĉi nro. ni aperigis kliŝon de la estraro. Dezirante tiamaniere komenci reciprokan interkonaliĝon inter niaj anoj, ni estas pretaj presigi ĉiujn kliŝojn, kiujn oni al ni sendos. Precipe dezirindaj estas kliŝoj de unuopaj grupoj en diversaj landoj kaj kliŝoj de niaj diverslandaj asesoroj. Ni do, invitas ĉiujn, kiuj deziras ke ilia bildo aperu en nia revuo, alsendi al ni kliŝon.

Ni petas niajn kunlaborantojn skribi la artikolojn klare, kaj tre legeble sur unu flanko de la papero.

**VIA DEVO** estas sendi al la redakcio ĉiujn monate eĉ nur malgrandan artikolon pri fervojaj aferoj! Se vi ne scias skribi artikolojn, faru al ni proponojn pri plibonigo de nia fakĵurnalo. Se ĉiuj kunlaborus, ĝi kontentigus ĉiun el ni!

## ARTIKOLOJ PRI I. A. E. F.

De sro. A. Pung ni ricevis 8 an nron de faka organo de estoniaj fervojistoj »Side« en kiu troviĝas artikolo pri I. A. E. F. sub la titolo: »Interrilato kun alilandaj fervojistoj kaj Estonia Fervojista Esperanto-Grupo.

En »Svenska Arbetar Esperantisten« (julnumero) aperis noto pri nia organo.

## DANKESPRIMO.

Al ĉiuj kiuj okaze de kristnas kaj festo kaj nova jaro sendis al mi gratulojn kaj bondezirojn mi sincere dankas. Volonte mi estus respondinta al ili aparte sed pro manko da tempo tio ne estis al mi eble. Akceptu ĉiuj miajn same sincerajn bondezirojn.

Ilija Puhalo.

## RICEVITAJ GAZETOJ.

Aŭstria Esperantisio, Decembro.

La Progreso, Novembro.

Esperanto triumfonta nroj 225, 226, 227, 227, 228,

Heroldo de Esperanto, nroj 1 (229), 2 (230), 3 (231).

Svenska Arbetar Esperantisten, julnummer.

Hungara Esperantisio, Decembro.

Espero katolika, Decembro.

La Movado, januaro 1925

La Espero, organo de sveda esp. federacio, Decembro.

Literatura Mondo, Decembro.

Germana Esperantisio, januaro.

International Language, januaro.

De sro. J. E. Medinusz, sveda fervojista gazeto »jarnbanebladet« nro. 12; Svenska Arbetar-Esperantistens julnummer; Svenska Esperanto-Tidningen »La Espero«, januar 1925.

## NOVAJ ANOJ.

327 Josef Selko, staciestro, Veliko Središte, Banat, Jugoslavio;

328 Josip Smrček, fervojliniinspektisto, Otok, Srem, Jugoslavio;

329 Ivo Smodek, Zagreb, Mihanovićevo 4, Jugosl.;

330 Jan Greiško, staciestro, Līvāni, stacio, Latvio;

331 Emil Juričević, estro de ferv. mat. magazeno, Zagreb, Jugoslavio;

332. Božidar Pleše, fervojoficisto, Zagreb, Strojarska 3/III, Jugoslavio;

333 Josip Dobriša, fervojoficisto, Zagreb, Glavno stov. mat., Jugoslavio;

334 Franjo Munk, fervojoficisto, Zagreb, Glavno stov. mat., Jugoslavio;

335 Antun Petričić, fervojoficisto, Zagreb, Glavno stov. mat., Jugoslavio;

336 Vlado Pokupce, fervojoficisto, Zagreb, Glavno stov. mat., Jugoslavio;

337 Tomislav Krapinec, Bregi-Koprivnica, Jugosl.;

338. Gjuro Juršelić, ferv. laboristo, Križevci, Gracina, Jugoslavio;

339 Emil Brunner, fervojoficisto, Herisau BT., Lindenstrasse 455, Svislando;

340 Hans Schmid, kontroloficisto, Herisau BT., Wilen 814, Svislando;

341 Eduard Graf, stacidomoficisto, Herisau BT., Fülle 1430 f, Svislando;

342 Paul Gemperli, fervojoficisto, Herisau BT., Mühlebühl 427, Svislando;

343 August Scherrer, fervojoficisto, Herisau BT., Kreuzweg 1467 B, Svislando;

344 Emil Zuberbühler, stac. oficisto, Herisau BT., Kreuzweg 1467 B, Svislando;

345 Zygmunt Grefkowitz, Ministeria raportanto de komercaj aferoj, Warszawa, Mokotow Olesinska 13 m 18, Polujo;

346 Rudolf Fenzl, supera revidento, Pilsen, Po-břešni 3, Ĉeĥoslovakio;

347 H. Verschoof, ĉefkonduktoro, Hoek van Holland, Prins Hendrikstraat 225, Nederlando;

348 M. G. Jansen, submaŝinisto, Hoek van Holland, Scheepvaarstraat 57, Nederlando;

349 W. Dronk, signalarangisto, Hoek van Holland, Gravenzandschweg, Nederlando;



- 350 W. Porbijn, ĉefkonduktoro, Rotterdam, van der Schellingstraat 19, Nederlando;  
 351 J. Wonda, konduktoro, Rotterdam, Coolsche drvarssstraat 7a, Nederlando;  
 352 G. Nilson, lokomotivhejlisto, Västerås, Rudbecksgatan 13, Svedujo;  
 353 Slavko Božić, staciesro, Crvenka, želj. stanica, Jugoslavio;  
 354 Andrija Jović, hejtesro, Indjija, želj. stanica, Jugoslavio;  
 355 Ivan Majdić, fervojisto, Beograd, Kolonija Min. Saobr. 14, Jugoslavio;  
 356 Josip Briski, staciesro, Novi Vrbas, želj. stanica, Jugoslavio;  
 357 Gottlieb Sillam, telegrafisto, Tallinn, Balti vaksal Telegraf, Estonio;  
 358 Albert Michelson, fervojoficisto, Talinn, Tehnika 16K kt 21, Estonio;  
 359 Johan Sulg, staciesro, Järve, stacio, Estonio;  
 360 Heinrich Ahwi, fervojoficisto, Talinn, Kapo tu raudt m 42 K 7, Estonio;  
 361 Ludoviko August Müller, lignaĵisto, Nürnberg, Bärenschanzstrasse 81/III. r., Germanio;  
 362 Viktor Svajger, spremistar, Pakrac, loĵiona, Jugoslavio;  
 363 Matko Skabić, fervojoficisto, Kloštar, Budančevica 97, Jugoslavio.

### ANONCETOJ

por korespondado kaj interŝanĝo.

15 vortoj kostas 0.50 Svis. frank. Ĉiuj pluaj 5 vortoj 0.20 Sv. frank. aŭ egalvaloro.

Nemembroj pagas pli 50%.

Mallongigoj por anonceroj:

PK = } Mi deziras } poŝtkartoj  
 LE = } korespondi per } leteroj  
 IK = } } ilustritaj kartoj.

PM = } Mi kolektas } poŝtmarkojn  
 HM = } kaj interŝanĝas } helponon.

Re = Mi respondos ĉiam.

Kel = Mi interŝanĝas kun ĉiu lando.

Kl = Mi interŝanĝas nur kun lando . . . .

Nd = Mi ne deziras nepostulitan sendaĵon.

La honora devo de ĉiu anoncanto estas respondi.

### SOMERA RESTADO.

Mi serĉas kolegon, fervojoficiston, sciantan Esperanto (lingvon), loĝantan en antaŭ urbo proksima ĉirkaŭaĵo de Parizo aŭ Geneve, kiu amike konsentus interŝanĝe aŭ rekompence akcepti dum 5-6 somersemaĵoj miajn 2 filojn (14 kaj 17 jaraĵn) en sian familion t. e. dum ilia libertempo, de post 1. julio ĝis 15. aŭg. 1925.

Mia deziro estas, ke ili ambaŭ pliperfektigu en fremdaj lingvoj — precipe en franca itala aŭ germana — dum ilia restado eksterlanda. Afablajn sciigojn — esperante skribitajn — mi elpetas kiel eble baldaŭ, plej malfrue ĝis 1. an majo 1925. je adreso:

Josef Blažek, fervojinsp.  
 en Olomouc — Müllerova 24  
 Ĉeĥoslovakujo.

### REKOMENDATA DE LA XVI-a UNIVERSALA KONGRESO DE ESPERANTO!

La eldonon de la  
SOLA ARTA LITERATURA  
MONATA ESPERANTA REVUO

### LITERATURA MONDO

Transprenis  
HUNGARA ESPERANTO INSTITUTO  
Budapest, VI., Eötvös-u. 3.

Ĉiu grupo kaj literaturamanto  
nepre helpu la gazeton per  
abono kaj disvastigo!

Po No 12.000 hung. kronoj

KUNLABORANTOJ:  
LA PLEJ KONATAJ ESPERANTAJ  
VERKISTOJ EL ĈIU LANDOJ!

VI DEVAS SUBTENI NIAN SOLAN LITERATURAN REVUON!

Pro diversoj kaŭzoj ne povis en tiu ĉi numero aperi propono pri la ŝanĝo de la statutoj. Ĝi aperos en 5-a nro kiu estos 12 paĝa. Espereble ankaŭ ĉiuj aliaj nroj aperados 12 paĝaj. Dependas nur de la laboro de niaj diverslandaj asesoroj kia estos nia revuo. Se la nombro de novaj anoj tiel kreskos, kiel ĝi nun kreskis la regula 12 eĉ eventuale 16 paĝa revuo estos certigita. Do, antaŭen gekolegoj! Oni vidu kion Vi preferas!

**KOTIZOJ.** Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas la oficialan organon — Kotizoj estas jene fiksitaj: Aŭstrio: 30.000 K; Anglujo 6 Ŝil.; Belgio 15 Fr.; Bulgario 80 Lev.; Ĉeĥoslovakujo 15 ĉk.; Danujo 7 Kr.; Estonio 200 MK; Finlando 30; Francio 15 Fr.; Germanujo 250 OM; Hispanujo 8 P.; Hungarujo 4 OK; Italio 15 L.; Japanujo 3 J; Jugoslavio 45 D.; Latvio 3 L.; Nederlando 3 G.; Norvegujo 7 Kr.; Polujo 3 Zl.; Rumanujo 125 L.; Svedio 3 K.; Usono 1 D.; Svisujo 3 Sv. fr. — Landoj kiuj ne estas indikitaj pagu la egalvaloron de 1 Dollaro.

**KIEL SENDI MONON AL NI.** Eksterlandanoj kaj enlandanoj sendu la monon en rekomendita letero al: Internacia Asocio de la Esperantistoj (kasisto Emil Slaviček) Zagreb, Jugoslavio, Jezuitska ul. 1.

RESPONDA REDAKTORO: ILIJA PUHALO.

PRESEJO: C. ALBRECHT, ZAGREB.