LA FERVOJISTO

Oficiala organo de

Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj.

Monata fakrevuo pri fervojo

Redaktoro: ILIJA F. PUHALO, fervojoficisto, Strojarska cesta, ZAGREB, Jugoslavio

Jaro V. *Junio—Julio 1927.* *Nro. 5.-6.*

LA ENHAVO:

S. V. Stójnić: **Definitiva venko de Esperanto.**
V. L. Waterman: **La fervojoj de Aŭstralio.**
J. L. Stöger — I. F. P.: **Radio ĉe kanadaj kaj aŭstralaj fervojoj.**
E. Eriksson: **Notoj pri svedaj ŝtatfervojoj.**
Dim. J. Tasovac — I. F. P.: **Sklavoj de l' genio.**
* * * **Diversaĵoj.**
S. Dlouha: **El historio.**
Ig. Hock: **Stranga aventuro.**

Oficialaj sciigoj.

Jarkunveno. Interkonsente kun Loka Kongresa Komitato de XIX. U. K. en Danzig okazos la ĝenerala jarkunveno de nia asocio: la unua kunsido la 29-an de Julio (vendrede) de la 3-a ĝis 5-a horoj kaj se montriĝos la bezono aranĝi ankaŭ la duan kunsidon ĝi okazos la 1-an de Aŭgusto de la 3-5 horoj. La ejo, kie la kunveno okazos ne ankoraŭ estas al ni konata. Detale pri tio ekscios ĉiu partoprenanto el la kongresa programo.

La kunvenon prezidos la vicprezidanto sro Ilija F. Puhalo, se li ricevos ĝustatempe la biletojn kaj se ne ekestos intertempe iu alia grava malhelpo. Tiukaze prezidos la jarkunvenon iu alia ano, kiu la kongreson partoprenos.

Atentigo. Ni atentigas la anojn, ke ili bonvolu disvastigi en naciaj fakaj gazetoj la sciigon pri la sukceso ĉe sudslava fervojo, kiun ni presigas ĉi sube. Ni kore petas, ke oni bonvolu la numeron de la gazeto, kiu aperigos la sciigon sendi al nia adreso. Ni ege bezonas la eltranĉaĵojn el la gazetoj, kiuj la sciigon aperigos, pro plua procedo.

Fotografaĵojn de la afiŝoj ni aperigos en venonta numero de la revuo.

La estraro.

PRAKTIKA INICIATO DE L' SUDSLAVA FERVOJARO.

Per dekreto de 21. marto 1927. (G. D. uro 6071-927.) la Ministerio de l' Trafiko de l' Reĝolando de Serboj, Kroatoj kaj Slovenoj decidis la uzon de Esperanto kiel helplingvon por la surskriboj kaj avizoj al la vojaĝantoj en la internaciaj vagonoj (kurzvagonoj) de Sudslavio.

Tiu ĉi larĝvida iniciato de Sudslavio certe ne povas resti sen influo al la aliaj landoj, ĉefe en Oriento, kiuj sentas la malfacilaĵojn de l' multlingveco kaj por kiuj Esperanto servas por eliri el tiu ĉi ĥaoso.

I. E. S.

Redakciaj sciigoj.

Per tiu ĉi numero de la revuo finiĝas la asocia jaro 1926.-7. Venonta numero aperos dum Septembro kaj estos dissendata al ĉiuj membroj, kiuj pagis la kotizon en tiu ĉi jaro.

Antaŭ ol ni presigos la revuon ni informiĝos ĉe niaj membroj per speciala demandilo pri ilia opinio koncerne la revuon. Niajn asesorojn ni jam nun petas, ke ili bonvolu pridiskuti la demandon kun la anoj en sia lando kaj sciigi al ni la opinion de la anoj.

La redaktoro kore dankas al la kunlaborantoj dum tiu ĉi asocia jaro kaj petas, ke ili bonvolu ankaŭ estonte daŭrigi sian kunlaboradon.

La redakcio.

LA FERVOJISTO

Jaro V. Junio-Julio 1927. Nro. 5.-6.

DEFINITIVA VENKO DE ESPERANTO.

Alproksimiĝas la definitiva venko de nia lingvo Esperanto.

Alproksimiĝas la tago, kiam la registaroj de diversaj ŝtatoj konvinkiĝos, ke la ĉefa kaŭzo de nesufiĉa progreso de internaciaj rilatoj estas malkompreno pro tro granda diverslingveco.

Mi ne opinias necesa aparte akcenti, ke tiu malhelpo ege malutilas ankaŭ al interna vivo de ĉiu unuopa ŝtato.

Do, estas tute certe, ke oni baldaŭ ekkomencos senti la necesegon, de iu internacia helplingvo. Same estas ankaŭ tute certe, ke tiam venkos nur nia Esperanto. Tiam alvenos la tago, kiam la plej granda parto de registaroj deklaros: »Ni akceptas Esperanton kiel internacian, helplingvon, kaj ni estas pretaj tuj ekkomenci ĝin apliki en ĉiuj internaciaj rilatoj«.

Sed mi timas ion!

Mi timas, ke tiu tago alvenos multe pli frue ol ni, batalantoj de Esperanta movado, estos pretaj kun ĉiuj necesaj laboroj finigotaj antaŭ la nomita decido de diverslandaj registaroj. Se, ni nome ne estos ĝis tiu tago preparitaj, nia movado devos travivi la samajn malfacilaĵojn, kiujn alportis al nia movado fiasko de Volapük.

En unua vico staras du nepre finigotaj laboroj.

Unue ni devas e f i k e p r o p a g a n d i Esperanton precipe en la rondoj de oficistaro, por ke ili kiam la bezono montriĝos, estu pretaj kaj kapablaj tuj ekkomenci uzadon de Esperanto en ĉiuj antaŭvideblaj kaj neantaŭvideblaj okazoj.

Due ni ĉiuj devas k u n l a b o r i, aŭ iel ajn, helpi je la verkado de diversaj esperantaj terminaroj por ĉiu unuopa parto de la scienco kaj vivo.

Tre grava tasko en tiuj ĉi laboroj atendas ankaŭ nin la tutmondajn gefervojistojn.

La propagando de nia lingvo estas dumaniera. Mi diras tion sur la bazo de ĝis nun akirita sperto t. e. post la uzado de ambaŭ metodoj.

La propagando povas okazi aŭ persone aŭ skribe pere de ĵurnaloj.

Pasintjare mi uzis ĝenerale la unuan metodon de propagando. En ĉiuj okazoj parolinte kun miaj kolegoj mi ekkomencis diskuton pri Esperanto invitante ilin aliĝi, al nia asocio. La propagando donis bonajn rezultatojn. Sed mi rimarkis, ke kelkaj aliĝintoj ne fariĝis veraj esperantistoj, kaj aliflanke multaj konatuloj eĉ ne volis ion aŭdi pri Esperanto, ĉar nek ili, nek iliaj konatuloj konis Esperanton aŭ la demandon de internacia helplingvo.

La konkludo el tiuj ĉi konstatoj estis, ke mi decidis ekkomenci uzadi novan propagandmanieron pere de niaj naciaj fakrevuoj. Mi prenis la pasintjarajn numerojn de nia revuo »La Fervojisto« kaj ekkomencis tradukadi el ĝi artikolojn. La redakcioj de fakrevuoj tre volonte akceptis tradukaĵojn kaj presigis ilin. Ĉe kelkaj tradukitaj artikoloj mi metis noton Tradukite el »La Fervojisto«, organo de Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj, aŭ tradukite el »Esperanto, internacia helplingvo«. Poste mi metis nur noton: »Traduko el La Fervojisto« aŭ el »Esperanto«. —

La artikoloj, precipe la historiaj kaj fakaj, estas por ĉiu fervojisto interesegaj, kaj iliaj tradukoj fariĝis tre ŝatata legaĵo en ĉiuj fervojistaj rondoj.

Bonaj rezultatoj de tiu ĉi propagandmaniero jam montriĝas. Persona propagando estas multe plifacila. Kolegoj, kiuj antaŭe eĉ ne volis ion aŭdi pri Esperanto, nun kun granda intereso diskutas pri ĝi, aŭ almenaŭ serioze aŭskultas la diskutadon.

Tiu intereso alportos konstante kreskantan pligrandigon kaj disvastigon de nia asocio. Kaj nia asocio estos la pesilo, kiu montros ĉu esperanta movado ĉe tutmonda fervojistaro estas matura, por preni sur sin la internacian interkompreniĝon per Esperanto, ĉe la fervoja servo de la tuta mondo.

Mi opinias, ke tiu momento venos tiam, kiam nia asocio havos dek mil anojn.

La cifero ŝajnas esti tro granda, sed mi estas certa, ke ni ĉiuj ĝin baldaŭ akiros per intensa kaj serioza laboro dum kelkaj jaroj, ĉar la graveco̧n de nia asocio certigos la pura internacieco de nia profesio, kiu estas komuna kaj sama en ĉiuj partoj de la terglobo.

Do, antaŭen ĝis la definitiva venko de nia lingvo per serioza laboro kaj propagando.

Stevan V. Stojnić
prezid. de I. A. E. F.

LA FERVOJOJ DE AŬSTRALIO.*

En la orienta, sudorienta kaj suda partoj de Aŭstralio nun estas reto el fervojoj, konverĝantaj el la diversaj distriktoj, kulturtaŭgaj, paŝtistaj, kaj minejaj al la ĉefaj havenoj, kiuj mem estas kunligitaj per linioj irantaj proksimume paralele laŭ la marbordoj. En la oriento, linioj radiantaj de Cairns, Tounsville, Bockhampton, Brisbane, kaj Sydney, etendiĝas enlanden diversdirekten kaj laŭ distancoj ĝis 600 mejloj; en la sudoriento estas multaj linioj, tiuj en Victoria konverĝas al Melbourne, dum aliaj en New South Wales finiĝas en Sydney; en la sudo estas kvar ĉefaj linioj el Melbourne kun multaj disbranĉiĝoj. En South Australia, el Adelaide unu ĉeflinio iras norden kaj enlanden preskaŭ 700 mejlojn ĝis Oodnadatta.

De tiu loko ankoraŭ pli norden oni nun konstruas alian parton. En la tiel nomita Northern Territory estas fervojo, kiu ekiras el Darwin suden ĝis la Katherine rivero, kaj post ne longe oni konstruos pluajn 160 mejlojn suden ĝis Daly Waters, inkluzive ankaŭ ponton trans la »Katherine«, do oni atendas kaj la registaroj ja intencas, ke la linio kompletiĝos streĉiĝante tra la tuta kontinento de Adelaide ĝis Darwin,

* La detalojn mi elĉerpis el »Official Yearbook« (Oficiala Jarlibro), 1926.

antaŭ ol pasos kvin jaroj. De la suprecitita fervojo estas kelkaj branĉiĝoj, kiuj iras al havenoj, la River Murray kaj la mineja distrikto Broken Hill.

Ankaŭ el Adelaide iras la ĉef-linio, kiu streĉiĝas orienten ĝis la limo inter Victoria kaj South Australia kaj tie renkontiĝas kun la Victoria ĉeflinio. Survoje estas ses branĉiĝoj, el kiuj du branĉigas mem diversdirekten, kaj ĉe du aliaj lokoj laŭlonge de la landlimo, du el tiuj laste cititaj branĉoj ankaŭ kunligiĝas kun Victoriaj kamparaj linioj, unu ĉe Pinnaroo, la alia ĉe Bennick, apud la Monto Gambier.

En South Australia estas ankoraŭ alia fervojaro sur Eyre Peninsula, kiu estas tiu landparto inter la Golfego Spencer kaj la okcidenta landlimo.

En Western Australia estas serio de kunligitaj ĉeflinioj, kiuj ekiras el la havenoj enlanden, por servi al la agrikulturaj, paŝtistaj, kaj minejaj distriktoj; ankaŭ estas du mallongaj fervojoj, unu apud la nord-okcidenta, la dua apud la suda marbordoj. Tiuj du ne estas ligitaj kun la ĉefa reto.

En Tasmania la ĉefurboj estas kunligitaj per linioj; ankaŭ estas kelkaj fervojoj, kiuj estas konstruitaj por ebligi minadan agadon en diversaj distriktoj.

Kiam en 1917. jaro la Trans-Australia fervojo inter Port Augusta en Suda Australio kaj Kalgoorlie en Okcidenta Aŭstralio pretiĝis por uzado, tiam kunligiĝis la fervojoj de la Orientaj Ŝtatoj kun tiuj de l' Okcidenta ŝtato.

La interŝtataj fervojoj, kiuj ebligas surteran iradon inter la kvin ĉefurboj Brisbane, Sydney, Melbourne, Adelaide kaj Perth, streĉiĝas entute en distancon de 3,474.80 mejloj. La tempo allasita por la veturo de Brisbane al Perth estas ses tagoj unu horo kvardek du minutoj, kaj por la reiro de Perth al Brisbane kvin tagoj dudek unu horoj kvardek minutoj, ambaŭ templimoj inkluzive de restoj en ĉiu ĉefurbo survoje.

La plej longa veturo fervoja, kiun oni povas fari en Aŭstralio estas de Dajarra en Queensland al Meekatharra en Okcidenta Aŭstralio, 5,499.11 mejloj.

Krom kelkaj negravaj aferoj, ĉiuj fervojoj en Aŭstralio uzataj por ĝenerala trafiko, apartenas al kaj estas administrataj de la respektivaj ŝtataj registaroj aŭ la federala registaro; sed bedaŭrinde, rilate al interŝtata trafiko ĉu de personoj ĉu de komercaĵoj, la konstruado de la diversaj fervojoj okazis sen ia interkonsento pri unuformeco de la larĝeco inter relcentroj, malgraŭ ke la afero estas multe konsideranta kaj multaj konferencoj okazis inter la fervojestraroj de la ŝtatoj. Do ĝis la konstruo de la unua fervojo de la federala registaro la situacio estis, ke en Queensland, Tasmania kaj Western Australia, tiu larĝeco estis 3 futoj kaj 6 coloj; en New South Wales 8' 8½"; en Victoria 5'3"; kaj en South Australia 5'3" por la ĉefaj linioj kaj la laste konstruitaj kamparaj linioj, dum la malnovaj kamparaj etendiĝoj estas 3'6". En la Northern Territory ankaŭ troviĝas la 3'6" apartiĝo. La fervojo konstruita de la federala registaro inter Port Augusta kaj Kalgoorlie estas 4'8½".

El tiu ĉi varieco rezultas, ke tiu, kiu volas veturi de Perth ĝis Brisbane iras de Perth al Kalgoorlie sur 3'6", tie transiras en la federalan vagonaron sur 4'8½" kaj per ĝi alvenos al Port Augusta; ree ŝanĝiĝos sur la Sud-Aŭstralia 3'6", kiu alportos lin al Terowie, kie li trovos komforton en alia vagonaro samŝtata sur 5'3", en kiu li veturos ĝis Adelaide. Tie li restos nur kvardek minutojn, ekirante Melbourne' on per freŝe purigita vagonaro ankoraŭ sur 5'3", kiu portos lin la tutan distancon ĝis tiu ĉefurbo de Victoria. Restinte en Melbourne tri aŭ kvar horojn (ĉar estas du vagonaroj unu je la kvara, la dua je la kvina, p. t. m.), ree suriros sur 5'3" vagonaron.

Alveninte ĉe la limstacio Albury, li devos transiri en la New South Wales vagonaron sur 4'8½" relvojo kaj sur ĝi veturos ĝis Sydney; se li estas sufiĉe riĉa por aĉeti bileton por litvagono, li povos veturi per la unue ekironta el la du atendantaj vagonaroj, kiuj preskaŭ tute ne haltas survoje kaj elvenos Sydney'on je 10.23 a. t. m.; tiuj, kiuj povas pagi nur por sidloko suriros sur la duan, kiu ekiros el Albury 20 minutoj malfrue kaj, haltinte nur kelkfoje ĉe pli grandaj urboj, alvenos Sydney'on je 11.22 a. t. m.

La rapidvagonaro ekiras el Sydney je 3.30 p. t. m. kaj oni ankoraŭ estas sur 4'8½" relvojo ĝis oni alvenos ĉe Wallangarra [Wallan-garra], kiu estas la stacio ĉe la limo inter New South Wales kaj Queensland. La distanco ĝistiea estas 492 mejloj kaj oni alvenas je 9.07 atm. de la proksima tago. Tie oni devas eliri el la 4'8½" vagonaro kaj eniri tiun de la Queenland'oj fervojoj sur 3'6" vojo, kiu ekiros je 9.30 a. t. m. kaj alvenos Brisbane'on je 6.40 p. t. m.

Sed post ne longe estos pliboniĝo rilate la ofŝanĝiĝo. La federala registaro decidis kaj jam preparis por: plilarĝiĝo de la relvojo Perth-Kalgoorlie de 3'6" al 4'8½"; Konstruo de nova relvojo el Port Augusta ĝis Redhill en South Australio, 4'8½, 83 mejloj, kie ĝi renkontiĝos kun la vojo Redhill-Adelaide. Tiu lasta kompreneble estas 5'3", same kiel la aliaj S. A. vojoj, do la federala registaro intencas almeti trian relon inter la du jam ekzistantaj, proksimume 107 mejloj. Ankaŭ de la finiĝo de unu el la aliaj kamparaj fervojoj en New South Wales, nome ĉe Kyogle, oni jam komencis konstrui novan fervojon 4'8½" al South Brisbane. Tiu ĉi, kiel ankaŭ la nova linio Port Augusta-Redhill, iras pli rekte ol la ĝisnunaj uzitaj, do kaj distanco kaj tempo estos mallongataj. Tiam oni povos veturi sur 4'8½" Perth-Adelaide, sur 5'3" Adelaide-Albury, kaj sur 4,8½" Albury-Brisbane.

W. L. Waterman

Dir. J. L. Stöger:

RADIO ĈE

Canadian National Railways — Oesterreichische Bundesbahnen. — Kanadaj Naciaj Fervojoj — Aŭstriaj Liglandaj Fervojoj.

Inter multaj radio-sendstacioj de Nordameriko okupas specialan lokon la stacioj C. N. R. (Kanadaj).

La sendstacioj »Canadian National Railways« etendiĝas de la Atlanta Oceano laŭlarĝe tra la kontinento ĝis la Silenta Oceano kaj ĉiuj sendstacioj funkciigitaj de la fervojo, havas la signalon CNR kun aldonita komenca litero de sia loko, krom la lasta Mongton ĉe New Brunswick, kiu havas voksignalon CNRA.

Se nun en Aŭstrujo ekestis disputo pri tio, kiu havis unue radio-akceptadon ĉe la fervojo, ni diru por trankviligo, ke ĉe CNR jam en la jaro 1902 estis akceptataj senfadenaj signaloj en la trajnoj.

En la jaro 1912 klopodis CNRO stacio en Ottawa ricevi la cititan signalon kaj ĝi ankaŭ pere de angla eksterlanda Ministerio ĝin ricevis, kvankam ĝi jam estis donita al la guvernemento Morocco. Ĉiuj ĉi stacioj, Winnipeg, Manitoba, Regina, Saskaloon, Cal-

gary, Edmonton Toronto, Montreal, Vancouver, kaj Mongton havis la devon funkcii kiel ĉeno ebliganta ĉiam ĉe CNR la radio-akceptadon. La elegantaj radio-vagonoj salonoj, kun turneblaj seĝoj, estas direktataj de spertaj kaj kvalifikitaj operatoroj, kaj prezentas krom la muziko kaj amuzo ankaŭ plej novajn novaĵojn, senescepte ĉu temas pri elekto de la prezidanto aŭ pri la boksbatalo. De la akceptejo estas la tuta salono kun ĝiaj geaŭskultantoj trarigardebla kaj tuj oni konstatas per kia intereso oni aŭskultas la prezentaĵojn. La anteno troviĝas ekstere izolita ĉirkaŭ la vagono kaj ĝi ebligas pro bonege funkciantaj radiosendstacioj konstantan akceptadon. Ĉe ĉiu trajno do funkcias la langoj de CNR radio.

Sed kiel estas ĉe ni? Niaj radio-vagonoj: tipo ABa — jus ne la plej bonaj en vagonaro — povas nur ĉe kelkaj trajnoj, kiuj ne estas tro ŝarĝitaj veturi. Ili havas nur malmultajn horojn dum tago la akceptadeblecon, ĉar ili dependas de la bonfavoro de unu sendstacio, kiu estante sen konkureco ne estas ricevebla por pliaj prezentadoj, krome kelkaj antaŭtagmezoj estas sen prezentado, la aliaj havas prezentadon de la 11-a ĝis 13. horo, do dum la tempo, kiam la pagkapabla eksterlanda publiko troviĝas en la restoracivagono, kaj ankaŭ la enlandanoj sidas manĝante, kaj ne povas aŭskulti radio-prezentadon. Ĉe CNR ĉiuj eblaj indulgoj, ĉe ni ĉiuj eblaj malfacilaĵoj.

Pli favora ol la komparo de ekstera organizo estas la komparo de teknika aranĝo. Tiom, kiom ĝi estas ĉe CNR pli praktika, ĝi estos ĉe ni plibonigita, por povi esti samvalida ĝis la definitiva enkonduko de radio ĉe niaj fervojoj. La grandega avantaĝo, havi nur la staciojn de 200—300 m. ondlongeco ne povos esti ĉe ni, ĉar ni devas helpi al ni per sendstacioj plej facile atingeblaj kaj per ilia tre diversa sendotempo. Niaj ĉefaj stacioj en la radio-komunikado estas München, Frankfurt, Hamburg, Leipzig, Prag, Brno, Budapest kaj Roma. Oni aŭskultas ilin ĉu estas fulmotondro, kiel ĝi ofte dum somero vespere estas, kaj kiu faras la aŭskultadon turmento anstataŭ esti ĝuo.

Sed tiam estas la akcepto ĉe ni kiel ankaŭ ĉe CNR tute ĉesigita kaj la publiko estas sciigita pri la kaŭzo. El multaj entuziasmaj leteroj oni povas diveni, ke la veturantaj gastoj por la prezentita amuzo estas dankemaj kaj ĝenerale rekonas la malfacilaĵojn de la radio en veturanta trajno. Ke ekzistas ankoraŭ ĉiam la kritikantoj, kiuj pro nescio de la aferoj postulas neeblaĵojn k. c. forigon de staciaj signaloj, ne devas esti miriga. Ĉiuokaze la nombro de 8000 radio-aŭskultantaj pasaĝeroj, kiuj faras 50—60% de la tuto de pasaĝeroj, esprimas ke la aranĝo trovis ĉe la publiko aprobon.

La komencaj malfacilaĵoj estas forigitaj, kaj konstante novaj plibonigoj ebligas per ĉiutage pli favoraj akcepto-cirkonstancoj vere senriproĉan prezentadon.

Se la akcio entreprenota de radio-komercistoj kaj de »Radio ĉe Linglandaj Fervojoj« havus sukceson ĉe »Ravag« ke ĝi konsentus aranĝi prezentadon ĉiutage de la 10—12. horo, tiam estus forigitaj la oftaj mankoj de la aŭskultantoj en radiovagonoj kaj oni povus esperi plenan sukceson de la entrepreno. Ankaŭ la Ĝenerala Direkcio devus konvinkiĝi, ke la nova enkonduko estas favore kun intereso akceptita kaj uzata de la publiko, malgraŭ tio, ke kelkaj faktoroj ne konsentas kun la afero. Pro tio ĝi proponis al la entrepreno ekkomenci la diskuton pri la definitiva enkonduko de radio-prezentadoj en trajnoj.

Se estas jam tiel oni povas pli riski por propagando, plibonigo kaj stabiligo de la aranĝo kaj tiel atingi por ĉiuj kontentigan rezultaton.

(El »Oesterreichische Radio Aamateur« trad. I. F. P.).

KELKAJ NOTOJ PRI SVEDAJ ŜTATFERVOJOJ, DUM LA JARO 1925.

Jus aperis raporto de superaj revizoroj de la ŝtatfervojoj en Svedujo, pri la stato de la ŝtatfervojoj dum la jaro 1925. Kvankam la raporto havas plejgrandan intereson por la sveda fervojistaro, kaj por ĉiuj civitanoj svedaj, mi esperas ke ankaŭ kelkaj partoj havas intereson por la tutmonda fervojistaro, kaj pro tio mi el la raporto ĉerpas kelkajn sciigojn.

Unue mi sciigas la legantaron pri tio, ke la ŝtatfervojoj je la fino de la jaro 1925 havis longecon de 5,974 km. La longeco de svedaj fervojoj entute estis samtempe 15,981 km.

Laŭ la revizora raporto la ŝtatfervojoj posedas 964 vapor-lokomotivojn, 99 elektro-lokomotivojn kaj motor-vagonojn, 2,601 person-vagonojn, kaj 26,201 var-vagonojn. La kalkulita valoro de ŝtatfervoja posedaĵo estas jena:

	Kronoj.
Fervojlinioj, inkluzive stacioj, riparejoj k. t. p.	787,513,214
Domoj kaj terpecoj, ne enkal kulitaj en la fervojlinioj	9,597,907
Rulanta materialo	236,105,505
Inventarioj	27,524,061
Fervoj-ŝipegoj	5,583,718
Provizo de karbo, oleoj, konstru — kaj aliaj materialoj k. c.	18,241,011

La personaro estis entute 27,686 personoj, inter ili 21,068 firme dumvivaj dungitaj, (svedlingve »ordinarie«) kaj 6,618 malplifirme dungitaj, (svedlingve »ne-ordinarie«).

La sumo de la enspezoj estis 186,653,091 kronojn, kaj de elspezoj 155,602,000 kronojn. Sen rentumo de kapitalo, do la resto estis 31,051,091 kronoj.

La enspezojn oni povas dividi jene:

	Kronoj.
Person-trafiko	60,992,210
Var-trafiko	118,773,374
Aliaj enspezoj	6,887,507

kaj la elspezoj jene:

	Kronoj.
Personar-kostoj	96,082,787
Aliaj kostoj	59,519,213

Kiel aldono al la raporto estas presitaj tabeloj enhavantaj kelkajn komparojn pri la trafiko, en- kaj elspezoj, kaj pri la nombro de personaro kondiĉe la intenson de la trafiko, en Svedujo kaj en la najbaraj landoj, nome Norvegujo, Danujo kaj Finnlando. Enprezante tiujn tabelojn, mi rimarkas ke la mono de fremdaj landoj, estas transkalkulita al sveda mono.

A. Tabelo pri trafiko, enspezoj kaj elspezoj ĉe ŝtatfervojoj en la Skandinaviaj landoj, 1925.

	Svadujo	Norvegujo	Danujo	Finnlando
Trajn-km. po linio-km.	4,23	3,73	7,16	4,10
Vagon-akso-km. po linio-km.	157	106	223	185
Vagon-akso-km. po trajn-km.	37	28	31	45
Enspezoj de personbiletoj po person-km., en oeroj	4,81	4,9	4,0	ne
Enspezoj de vartrafiko po vartun-km., en oeroj	5,06	5.9	9,9	montrita
Enspezoj entute po tago kaj linio-km. en kronoj	86	58	125	43
Enspezoj entute po trajn-km. en kronoj	7,09	5,68	6,38	3,80
Enspezoj entute po vagon-akso-km., en oeroj	19,30	19,9	21,2	8,4
Elspezoj po tago kaj linio-km., en kronoj	71	54	126	33
Elspezoj po trajn-km., en kronoj	6,11	5,26	6,58	2,94
Elspezoj po vagon-akso-km., en oeroj	16,54	18,5	21,2	6,5
Elspezoj en % de enspezoj	83,4	92,6	100.1	77,5

B. Tabelo por montri la kondiĉojn inter la nombro de personaro kaj la intenseco de la trafiko ĉe ŝtatfervojoj en la Skandinaviaj landoj, 1925.

	Svedujo	Norvegujo	Danujo	Finnlando
Vago-akso-km. po linio-km., en miloj	157	106	223	185
Nombro de personaro:				
Entute	27,686	15,778	21,690	23,771
Po linio-km.	4,6	5,1	8,7	5,4
Po 100,000 vagon-akso-km.	2,93	4,79	4,02	2,98

Kiel konkludo de sia raporto la revizoroj eldiras ĝis fine, ke la estraro de fervojadministracio bonege plenumis sian respondplenan kaj penigan laboron.

Ernst Eriksson.
Asesoro de I. A. E. F.

Dim. J. Tasovac.

SKLAVOJ DE L' GENIO.

Granda genio de glora Stephenson, antaŭ cent jaroj, faris renverson, tutan revolucion, je ekonomia kampo. Li ekŝanceligis fundamentojn, sur kiuj estis bazita kelkepoka tradicio de l' homa laboro.

Sed tiu renverso ne efikis nur je industriaj produktoj kaj komercaj reformoj; ĝi ankoraŭ pli multe kaj pli grave efikis je evoluo de unu aparta fako de granda laborista klaso. Sur la scenejo de la vivo aperas tiuj, kiuj dum unu tuta jarcento tenos en siaj manoj la direktilon de ĉio, kio al la homaro devus krei feliĉon kaj riĉecon.

Dum tiu periodo de l' malkvietega tempo, la fervojistoj senlace portadis al ĉiuj partoj de la terglobo valoregajn akirojn de plej nova jarcento kaj glorigis la triumfon de l' homo, kiun la providenco destinis, en la historio de la homaro finludi unu el la plej gravaj sociaj roloj: ŝanĝi la hommaŝinon, alproksimigi kaj konatigi dum jarcentoj nekonatajn homojn kaj urbojn. Sed glora inventinto de l' fervojo tiutempe eĉ pensi ne povis, kiom da maljusto alportos lia genio al unu plej valora kaj plej produktiva socia klaso. Ĉar dume unuj, dank' al la fervojo, sin banadis en la maro de neelmezurebla riĉeco kaj feliĉo, la aliaj, la nigraj, fulgenigraj portantoj de l' tiu dia providenco disportadis tra la tuta mondo la ploron kaj vekriojn de iliaj neprizorgitaj familioj. Miloj kaj miloj da forgesitaj kaj nekonataj fervojistaj tomboj, estas vivaj atestantoj de grandaj oferoj, kiujn ĉi tiuj legendaj herooj kuraĝe portis sur la altaron de kulturo kaj progreso.

Eĉ hodiaŭ, post jarcento, kvazaŭ siluetoj (ombroj) de noktaj fantomoj, moviĝas en la malhelan nokton, en la vastegan kampon de l' danĝero kaj risko, la samaj homoj, kiujn la sorto destinis, en la vivo de tuta mondo, dum jarcentoj de estinto kaj estonto, esti la unua kaj plej grava faktoro, esti regulilo de ekonomia potenco kaj ekspanziva forto de hodiaŭa moderna ŝtato.

La tuta jarcento pasis tra la nebulo de multaj belaj ideoj kaj sonĝoj, nur unu aferon ĝi lasis kaj por eterna tempo efektivigis: fortan falangon de fulgonigraj fervojistoj, kiu tra fulmo kaj tondro disen portas la gloron, brilon kaj riĉecon de kultura mondo.

Sed, ve! . . . . . Kiom da ŝvito kaj -sango fluis dum sendormaj noktoj, en la batalo kontraŭ la naturo? Kiom da sopirrigardoj estis direktitaj al la feliĉo, kiun ili kreis, sed kies favoron ili neniam povos ĝui? . . . . . .

Vere, la sorto estis tro senkompata, kiam ĝi antaŭ jarcento, laŭ volo de granda genio donis tiun ĉi tute ne dankeman rolon al nigraj fervojistoj.

Neniam kaj neniu povis pli doni, nek povos iam doni, pli multe da energio, kaj laboremo por laboro je komuna bonfarto de l' homaro ol tion faris fulgonigraj korpoj kaj sendormaj noktoj de ĉi tiuj kolosoj.

Ni estas ĉe la limo de abismo kaj alteco; ĉe la kruciĝo de mizero kaj feliĉo. Tra nia korpo fluas sango de persistaj energioj por rompi ĉiujn barojn de terura natura monstro. Kaj tra tiu ĉi mizero, tra tiu ĉi monstro, kvazaŭ eho de malproksimaj sonoj, estas aŭdeblaj la kriegantaj sonoj de tiuj, kiuj de doloro kaj malsato malrapide mortas.

Ni ne estas kulpaj. Ni aŭskultas tiujn malgajajn akordojn kun apatio de freneziĝinta homo. Ni aŭskultas ĉar ankaŭ ni pasas tra la sama stado de nerompeblaj naturaj fortoj.

Kaj tiel en senfinon! . . . . . . La genio postulas oferojn, kaj la oferojn donas kun klinita kapo, sulkigita frunto, jen jam unu jarcenton ni. Nur ni.

La lasta momento estas, ke ĉe la fino de l' jam pasinta jarcento, perdiĝu la lasta eho de malespero. Ni ja sufiĉe donis. Sed, se estas necese, niaj eluzitaj korpoj ankoraŭ faros la lastan streĉon por montri al la Socio kiom granda estas la verko de niaj laboremaj manoj.

Estu tiel. Ritma frapado de feraj radoj tra dezertaj montoj kaj nudaj rokoj memorigu tiujn, kiuj, veturante senzorge, en la malbelsona akordo trovas belegan plezuron, ke por ilia emo al tia plezuro multaj devas sur la vento kaj pluvo oferi eĉ lastan atomon de sia forto.

Kaj kiam spireganta fera koloso veturegas tra vivaj urboj de la kulturo kaj feliĉo, montriĝu ankaŭ tie, ke tra tiu ekonomia vivo de l' homaro fluas eterna ondo de l' Stephensona genio. Oni sciu, ke grandaj Adeptoj de plej granda intelekto portas ekonomian feliĉon de eternaj urboj kaj por ĝi oferas eĉ la lastan molekilon de sia sango.

Oni sciu tion! . . . . Ni ne povas nin trompi per iluzioj de mistikaj sonĝoj kaj postmorta vivo! . . . .

Fajfado de lokomotivo kaj frapado de feraj radoj vekis en ni endormiĝintajn vilaĝojn kaj dormemajn urbojn, sed malmoliĝintajn korojn de iliaj loĝantoj ne povis moligi nek niaj suferoj nek niaj doloroj.

Tamen por nia malfeliĉo ni mem estas kulpaj. Ni disportadis tra la tuta mondo la kulturon kaj lumon dume ni mem restis en mallumo de eterna nescio. Ni ne profitis el akiraĵoj de l' tuta jarcento. La tempo nin senkompate premas, kaj ni ankoraŭ ĉiam dormas eternan dormon.

Ĉe la fino de l' pasinta jarcento niaj kolegoj el okcidentaj landoj per gigantaj paŝoj alproksimiĝas al sia fincelo. Iliaj organizoj estas hodiaŭ bildo de ilia konscio, spegulo de ilia etika kaj ekonomia kulturo.

Estas la lasta momento, ke ankaŭ ni ekiru la vojon de nia savo.

De nia konscio dependas nia feliĉo. De nia konscio dependas la potenco de ekonomia vivo de la lando kaj nacio. En ekonomia bonstato de la lando respeguliĝas la potenco kaj fortikeco de la ŝtato, kiun ni ĉiuj egale amas kaj gardas.

Ĉi tiujn, dum la tuta jarcento montritajn principojn de l' socia komuno, nia Organizo bone scias. Ĝi batalas por ili. Ĝi alportas oferojn nekonatajn kaj konatajn. Ĝi ilin alportas, sed en la matenruĝo de pli bonaj tagoj ĝi atendas la feliĉon de sia idealo por la bono sia kaj bonstato de tuta nacio.

Sufiĉe ni estis sklavoj de granda Genio.

Tradukis el »Železničar« Beograd I. F. P.

DIVERSAJOJ.

Brazilaj fervojlinioj.

Spite de la enlanda krizo, kiu devigis la estraron al granda ekonomio, lasttempe la brazilaj fervojlinioj estas plilongigataj.

La sumo de la nunaj linioj estas: 30.635 km. Al la estraro apartenas 23.267 km. kaj al diversaj ŝtatoj 7.368 km.

Laŭ larĝeco la linioj estas:

27.661 km.	je	1 metro
1.809 „		1.60 „
733 „		0.76 „
8 „		0.66 „
424 „		0.60 „

En la ŝtato Minas Geraes komencis la elektrigo de la fervojoj »Oeste de Minas«.

(El »O Ferroviario« Ary Zamora Porto Alegre, Brazilio)

Leĝo pri pensia kaso por la brazila fervojistaro.

(Dekreto no. 4.682 de 24. de Januaro 1923.).

Laŭ oficiala dekreto de la brazila estraro estas jam de tri jaroj organizita la pensia kaso de la brazila fervojistaro.

Tiu leĝo devigas ĉiun fervojiston enpagi la egalvaloron de unumonata salajro (dividite je 24 monatoj) kaj 3% ĉiumonate de la ricevita mono.

Ĉiu fervojo devas doni al la kaso 1½% de siaj (tarifaj) enspezoj.

Ĉiu brazila fervojisto rajtas laŭ tiu dekreto ricevi: medicinservojn okaze de sia malsano kaj de malsano de mebro de sia familio;
medikamentojn,
personan pension post 30 jara servado en kelk' iu privata aŭ ŝtata brazila fervojo;
pension al la heredontoj de la fervojisto okaze de morto;
pension okaze de invalideco.

Arry Zamora (Prto Alegre-Brazilo)

LA USONA FERVOJA LABORAKTO.

S. E. Winslow, Prezidanto de la Usona Komisiono por Interpacigo antaŭ ne longe paroladis antaŭ la Amerika Fervoja-Asocio pri la fervoja laborakto. Parto de liaj klarigoj tekstas jene:

»La fervoja laborakto fariĝis leĝo 20 an de Majo 1926., kaj per sia leĝiĝo nuliĝis ĉiujn leĝojn konfliktajn. Per tiu leĝo stariĝis Komisiono por Interpacigo konsistanta el kvin anoj. La Komisiono ekfunkciis frue en Julio 1926. La laboro de la Komisiono enkalkulas la starigon kaj funkciigon de la iloj necesaj por la plenumado de siaj devoj kaj ankaŭ, laŭ supozigo, ĝeneralan helpemecon al aliaj organizaĵoj, kiuj eble funkcios sub la leĝo. Reprezentantoj de granda plimulto de fervojaj dungitoj kaj fervojaj organizaĵoj kunmetis la kondiĉojn de la leĝo kaj prezentis ĝin al konsiderado de la Usona Kongreso.

»Ĉiuj organizaĵoj okupataj per interŝtata komerco enkalkulantaj dungitojn ĉe ekspres- kaj litvagonkompanioj, ktp, kaj ia portanto per relvojo metitaj sub la regado de la interŝtata komercakto fariĝas sub la kondiĉoj de la akto. La akto ne koncernas fervojojn okupatajn nur en la ŝtato (landoparto). (Sed nur inter la ŝtatoj- Tradukanto). Dungitoj kaj administracioj de la fervojoj, la kunkunaj proponantoj de la akto, prezentis al la komitato de la Kongreso siajn nemodifitajn aprobojn de la akto kaj certigis al la komitato pri siaj deziroj kaj intencoj subteni laŭspirite kaj laŭlitere la akton. Kongreso laŭ iliaj dirajoj la akton faris leĝo kun malmultaj aŭ preskaŭ neniaj modifoj.

»La fundamentaj celoj de la akto estas, l-e Provizi metodon por akurate kaj paceme decidi demandojn ekaperantajn inter dungitoj kaj administracioj per konferencoj, alĝustantaj komisionoj, interpacigaj procedoj, kaj arbitrado; 2-e En okazoj de malkonsentoj nealĝustigeblaj inter dungitoj kaj administracioj provizi, ke la Komisiono de Prezidanto de Usono elektos Komisionon Konsilan, kiun la Komisiono de Interpacigo konsilos se laŭ la juĝado de ĉi tiu Komisiono estos danĝero, ke interrompiĝos la interŝtata komerco tiomgrade, ke iu landoparto seniĝos je transportservo. La akto ankaŭ provizas la kondiĉojn, ke la Konsila Komisiono devas akurate esplori la faktojn

kaj fari raporton pri ili al la Prezidanto en la daŭro de 30 tagoj post la elekto de la komisiono; kaj plue, ke dum 30 tagoj post tiu raporto nenia ŝanĝo de la laborkondiĉoj devas esti farita de iu partio de la malkosento.

»La Komisiono ne havas ian povon starigi ian konkludon aŭ devigi iun fari ion. Gia devo en la okazo estas nur esti helpema je la peto de unu aŭ ambaŭ interesatoj, aŭ per propono de sia servopovo estigi volantan konsenton inter la partioj. Se la malkonsentaĵeroj ne povas esti deciditaj per interpacigaj metodoj, arbitra komisiono de 3 aŭ 6 anoj povas esti starigata de la partioj je la peto de la Interpaciga Komisiono. Ĉiu partio elektos unu aŭ du anojn de la Arbitra Komisiono kaj ĉiuj tiuj anoj elektos la ceterajn ĝis 3 aŭ 6 anoj, aŭ se ili ne povas, la Komisiono de Interpacigo elektos ilin«.

C. C. Fears,
3211 W. Parkway
Louisville, Ky., Usono.

GRANDEGA FERVOJA SISTEMO PROPONITA EN USONO.

Pli ol 13 apartaj fervojoj havantaj kapitalon superantan 1,000,000.000 dolarojn formus la tiel-nomitan kvinan ĉefan fervojon en Usono, laŭ propono de L. F. Loree kaj lia kolego W. H. Williams prezidanto de la direktorio de la »Wabash« fervojo. La relvojoj, kiuj konkurus kontraŭ la »Pennsylvania«, »Baltimore and Ohio«, »New York Central« kaj la proponita «Van Swearingen« sistemoj, etendiĝus de Montreal kaj Quebec (Kanado) kaj ankaŭ de New York, Baltimore, kaj Washington, trairantaj Pittsburg-on, Cleveland-on, Toledo-on, kaj Detroit-on ĝis St. Louis, Chicago, Kansas City, Omaha, kaj Minneapolis-St. Paul.

La proponita projekto mallongigus la distancon inter New York kaj Chicago 50 mejlojn (83 k. m.) kaj inter New York kaj St. Louis 30 mejlojn lau F. J. Lisman, fervoja bankiero kaj ekonomiisto, kiu faris analizon de la projekto. S-ro Lisman opinias, ke estas jam trafiko sufiĉa por ĉiujare doni al la nova sistemo 350,000,000 dolarojn da enspezoj.

La proponita sistemo konsistus el la jenaj:

Fervojo	Mejloj	Kapitalo
New York Pittsburg and Chicago	283	260,344,233 Dolaroj
Wheeling & Lake Erie	511	90,072,858 „
Akron Canton & Youngstown	171	18,050,000 „
Pitts. & West Virginia	92	34,935,000 „
Western Maryland	804	140,642,043 „
W. & O. D.	81	3,260,000 „
Ann Arbor	296	18,264,250 „
Green Bay & West	234	10,100,000 „
Minn.& St. Louis	1627	71,620,626 „

Tradukita el »The Train Dispatcher«
(La Trajn Ekspedisto)

La tendenco en Usono nuntempe estas kunigo sub unu direkcio de kelkaj apartaj fervojoj por formi grandegajn sistemojn. Al la kunigoj devas konsenti la Interŝtata Komerca Komisiono, kaj tiu ĉi ne konsentus se tiuj fervojoj laŭnature devus konkuri.

C. C. Fears,
3211 W. Parkway,
Louisville, Ky. Usono.

ELEKTRIGO DE LA HISPANAJ FERVOJOJ.

La hispana nordfervojo »Compania de los Caminos de Hiero del Morte Espana« posedas en Nord-Hispanio ampleksan fervojreton, kiu sin etendas ĝis Madrid kaj ĝis la orienta marbordo.

Tiu ĉi fervojkompanio nun intencas elektrigi la liniojn de Barcelona elirantajn; unue la distancon Barcelona-Manresa en la direkto Lerids — Zaragoza kaj la linion al San Juan de la Abadeses en la Pireneoj, kie el Ripoll transpirenea linio iras al Aix-le-Thermes en Francujo.

Kiel elektran flusistemon oni elektis kontinufluon 1500 voltan en la veturdrato. Tiun ĉi sistemon ankaŭ uzas la francaj, belgaj kaj nederlandaj fervojoj dum la germanaj, svisaj, svedaj kaj norvegaj uzas unufazan alternfluon 15000 voltan 16²/₃ periodoj.

En Usono ambaŭ sistemoj estas uzataj, same ankaŭ en Italujo. En la konkuro pri konstruado de la lokomotivoj partoprenis krom la plej grandaj firmoj en Germanujo, Anglujo, Svisujo kaj Hungarujo ankaŭ el Usono. La svisa industrio tamen venkis. La uzino Oerlikon estis komisiita fari la elektran parton de la lokomotivoj, 22 entute.

Estas notinde ke svisa fabriko ricevis la laboron, ĉar Svisujo estis inter la landoj, kiuj plej rapide sukcesis veni al orvaluto. Ke lando kun alta valuto povis konkuri je malbonvalutaj devus esti pruvo, ke ne ĉiam malbonvalutaj landoj povas produkti plej malmultkoste.

Tiuj ĉi lokomotivoj estas destinotaj je person-kaj vartrafiko.

La trajnpezo (sen lokomotivo) estas 1260 tunoj kaj la plej granda veturrapideco 90 km. po hore. Ĉiu lokomotivo estas je 2040 Ĉ. P. per 33 km. horrapideco.

Veturante malsupren la lokomotivo povos redoni energion en la veturdraton. Ĉiu lokomotivo pezos 90 tunojn, kio respondas al la en Hispanio permesata akspremo de 15 tunoj. La rellarĝeco estas 1614 mm.

(Laŭ Dagbladet)
R. Horrisland.

LIGNAJIMPREGNADO EN NORVEGUJO.

La lignaĵimpregnado estas de malnova dato. La tiel nomata plenimpregnado konservas la lignon 70 jarojn. La ĉefa maniero de tiu ĉi metodo estas, ke oni enpumpas kiel eble plej multe da oleo en la lignaĵon — ĝis 250 kgrm. po kubikmetro — tiel ke la tuta lignaĵo estas trapenetrita de oleo. Kompreneble tio estas tre multekosta afero.

En la lasta tempo oni transiris al nova metodo, kiu estas multe pli malkara ol la alia. Enpumpinte oleon per forta premo oni poste eltiras la nenecesan oleon per vakuo, tiel ke oni nur bezonas 70 kgrm. da oleo po kubikmetro.

Impregnita ligno laŭ tiu nova metodo daŭras 25 jarojn.

Oni konjektas, ke la ligno estos konservata 50 jarojn; tion ĉi do la venontaj 25 jaroj montros.

La impregnado havas grandan naciekonomian signifon. La norvega ŝtato nun posedas 5 impregnigajn establaĵojn, de kiuj la lasta, proksime al Trondhjem, estas milionentrepreno kiu ĉiutage povas impregni 2800 ŝpalojn (reltrabojn).

Ĉe ĉiuj norvegaj fervojoj kaj fervojkonstruoj oni nun uzas impregnitajn fostojn, ŝpalojn kaj trabojn. Nature impregnita ligno daŭras nur 7 jarojn.

(Laŭ »Dagbladet«)

R. Horrisland.

DE PARIZO AL BIARRITZ EN PULLMANN—VAGONOJ.

George-Mortimer Pulmann, amerikana fabrikanto, kiu naskiĝis en la jaro 1831 kaj mortis en 1897, ekkomencis en la jaro 1860 la konstruadon de »vagons-lits« (lit-vagonoj) kaj »wagons-salons« (salonvagonoj) kaj fondis en la jaro 1867 la kompanion de »palac-vagonoj«. Sendube ankaŭ la francoj havis siajn lit- kaj salonvagonoj, sed al ili mankis ankoraŭ la Pullmann-vagonoj. Tiuj-ĉi estas langaj vagonoj, sen kupeoj, kiuj ŝajnas esti, dank'al la interna aranĝo, la legejo (legsalono) de ia aristokrata klubo. Troviĝas malgrandaj tabloj, kie oni povas komforte legi aŭ skribi, troviĝas grandaj apogseĝoj mirinde konstruitaj, kiuj turniĝas ĉiuflanken kvazaŭensorĉitaj. Unu premo sur elektran sonorilon alvokas kelneron, pretan alporti laŭ deziro, aŭ matenmanĝon, teon aŭ tagmanĝon, sen ke la vojaĝanto estas devigata iri en la bruplenan kaj mallarĝan restoracivagonon, ĉar la Pullmannvagonoj, po du, havas propran kuirejon. Ili ankaŭ havas maigrandajn salonojn por tiuj kiuj ŝatas la solecon aŭ la »briĝo« ludon.

Depost la oktobro »Pullmann«-vagonaro ligas Parizon kun Biarritz en ĉk. 10 horoj.

La francaj Pullmannvagonoj similas al la amerikanaj, sed tamen ili montras en la dekoracio kaj detaloj de la konstruado la francan guston.

Tiun novan luksan trajnon, kiu aliĝas al la serio de diversaj »bluaj trajnoj«, pligrandigante ankoraŭ iliajn komforton kaj agrablecon, certe uzos ĉiuj kiujn allogas la »sezono« en unu el la plej belaj lokoj de Francujo.

El franca ĵurnalo
»L« Illustration«
trad: **G. L.**

DEVENO DE LA VORTO »TARIFO«.

Ĉiu tage estas tiu ĉi vorto uzata. Oni parolas pri diversaj tarifoj: fervojaj, poŝtaj k. t. p., sed tamen malmultaj scias, ke ĝi estas araba vorto kaj ke ĝin importis en Eŭropon Hispanoj. Ĉe plej mallarĝa loko en gibraltara markolo, en hispana provinco Algeciras sur duoninsuleto Sierra della Luna, ekzistas malnova urbo »Tarifa« nomata dum roma epoko Julia Joca aŭ Traducta. Nuna nomo de la urbo devenas de Saracenoj, kies duko almilitis tiun ĉi landon en jaro 711. Tarifa estis tiutempe vigla trafika centro por importo kaj eksporto el Hispanujo kaj Maoroj tre facile regadis de tiu loko per tuta markolo gibraltara. Ilia regado daŭris plenajn 700 jarojn kaj ĉiu ŝipo transveturanta ĉi tiun markolon devis pagi tie transirpagon. Tiu transirpago nomiĝis ĝenerale ĉe Hispanoj »tarif«, kaj tiu ĉi vorto dum posta tempo disvastiĝis ankaŭ en aliaj landoj por similaj enspezoj.

Trad. **I. F. P.**

EL HISTORIO.

En la jaro 1837 estis en Anglujo publikigita ĉi tiu interesa instrukcio: »Aspergado de feraj vojoj per akvo. Ĉiu lokomotiva maŝinisto scias, ke vagonoj kuras dum malseka vetero sur la relvojo pli facile ol dum la vetero seka. Tial oni rekomendas, lokigi antaŭ radoj de la vagongarnituroj veturantaj sur la fera vojo ujon kun akvo kaj aspergilo, kiu ŝprucus la akvon sur relojn. Iu sinjoro Curtis, uzas kun sukceso por tiu celo la akvon, kiu gutfluas el kaldrono kaj provizaĵujo, forkondukante ĝin post la malantaŭajn radojn de la lokomotivo, kie ĝi elfluas sur relojn. Sekve de tio, radoj de la lokomotivo moviĝas sur reloj sekaj kaj radoj de la vagongarnituro sur reloj malsekaj, kio malpligrandiĝas la frotadon sen malutilo por la adhezo ĉe la lokomotivo. Se estus la kaldrono tiel nepenetrebla, ke la gutado el ĝi ne sufiĉus, tiam oni povus uzi ankaŭ du tubetojn kun reguleblaj kranoj, tra kiuj elfluus nemulte da akvo el la provizaĵvagono kaj per tiu oni malsekigus relvojon antaŭ la vagonoj«.

Provizaĵvagono estis tiam la nuna lokomotiva tendro kun provizo da akvo kaj karbo.

Post elkonstruo de unua germana fervojo Nürnberg—Fürth, plendis posedantoj de la hejmbestoj, ke la bestoj furioziĝas ekvidante la veturantan lokomotivon kaj aŭdante la bruon kian ĝi kaj la vagonoj kaŭzas. Estis do en la jaro 1845 ordonite de la registaro, ke oni konstruu laŭlonge de la fervojo branĉobarilon tiel altan, ke la besto ne povu lokomotivon vidi, kaj tiel densan, ke pro ĝi la bruo ne estu aŭdebla. Direktoro de la nomita fervojo Scharer en skriba respondo refutis bezonon de tiu aranĝo kaj citis motivojn kontraŭ plenumo de ordono. Sian replikon li finis jene: »Cetere estas nia, memkompreneble ne direktodona opinio, ke bovoj kaj azenoj devas direktiĝi laŭ fervojo sed ne fervojo laŭ bovoj kaj azenoj«. La barilo ne estis starigita.

El ĉeha lingvo tradukis **Sidonie Dlouhá**, el **Praha**.

STRANGA AVENTURO.

(2-a daŭrigo).

Kaj vere — kiam mi per la tuta pezo de l' korpo premis la ĉerkokovrilon jam iomete levigitan, eksonis el interno laŭta dolorkrio.

Nun mi bone sciis, ke mi ne devis batali kontraŭ fantomo, nu dank' al Dio, kontraŭ homoj mi povas batali kaj defendi min. Per ĉiuj fortoj spiregante kaj ĝemante nun la en ĉerko estanta persono, provis levi la kovrilon sed liaj fortoj ne sufiĉis. Mi sidis supre sur ĝi kaj ĉirkaŭrigardis por trovi ion ajn per kio mi povus fermi la kovrilon kaj tute alligi ĝin al alia parto por ke mi estiĝu libera. Dank' al Dio, mi ekvidis sufiĉe longan kaj dikan ŝnuron. Per unu piedo mi povis ĝin atingi kaj alproksimigi ĝis mi povis ĝin preni per unu mano. Nun sub la ĉerko ĝin tratirinte mi faris firman tuberon. Rapidege mi serĉis la martelon kaj najlojn kaj fermennajlis la kovrilon malgraŭ la insistaj petoj kaj petegoj de l' malliberulo. Estas ne necese diri, ke mi certe ne ŝparis la najlojn. Poste kiam mi bone sciis, ke mia malliberulo ne havos eblecon por eliri, mi saltegis al aparato, alarmis la tutan linion kaj urĝe petis de ĉefstacio helpotrajnon, ĉar mi estis certa, ke per tio ĉi la okazintaĵoj de l' nokto ne estos finitaj. Serĉinte mi trovis mallongan ferbastonon, kiun mi pli bone povis uzi kiel armilon ol la malnovan rustiĝintan pistolon. Estin-

ginte la lampon mi ekstaris al la pordo por aŭskulti. Pasis eble 15 minutojn kiam la aparato donis la signalon: »Helpotrajno forveturis«. En sama momento mi ankaŭ ekaŭdis antaŭ la pordo kaŝirantajn paŝojn. Iu ajn haltis antaŭ ĝi kaj mallaŭte frapis. Mi silentis. »Bill« vokis iu voĉo — sed mi restis tute trankvila, la nokta vizitanto frapis pli laŭte. Sed ĉio silentis. Subite estis farita peza bato kontraŭ la pordo, tiel ke la breto proksime ĉe riglilo internen rompiĝis, unu granda brako enpenetris kaj tuj kaptis la riglilon — rapidege mi ekkaptis la manon kaj ne lasis ĝin. Nun komencis terura luktado. Streĉante ĉiujn fortojn mia kontraŭulo penegis sin liberigi, li tiregis, puŝegis, tordis turnis per vere grandegaj fortoj kiel atleto — sed mi, sciante ke mia vivo kaj morto dependas de la sukceso aŭ malsukceso de la batalo, per nelaĉiĝantaj manoj firme tenis la brakon. Dum luktado mi aŭdis, ke la malliberulo en ĉerko ankaŭ denove provis per nova streĉo sin liberigi. Verŝajne kredante, ke mia atento estas fortirita de li, mia kontraŭulo per novaj artifikaj elturniĝoj klopodis liberigi sian brakon aŭ tute entrudi.

Certe nun estis plej danĝeraj momentoj, certe nun dependis ĉio de la sukceso de en ĉerko enfermita persono kiel ankaŭ de mia kontraŭulo, vere profesia atleto — tion ĉi mi rimarkis bone kaj kun granda timo. Ho, mia Dio, mia Dio! Kiom da tempo mi povos elteni tiun batalon, kiom da tempo mi povos teni tiun ĉi fortegan, ŝajne nelaciĝeblan brakon? Ĉu eble venos ankoraŭ pliaj kontraŭuloj?

Tiamaniere eble 10 minutoj de l' luktado kaj de l' timego pasis, kiam mia kontraŭulo per sovaĝa malbeno anoncis al mi la alproksimiĝadon de l' trajno. Per superhomaj fortoj li lastfoje penegis sin liberigi, sed dum la timego nun al li donis novajn fortojn — mia timego malaperis kaj bonespero eksterordinare kuraĝigis kaj fortigis min. Nur kelkajn momentojn — mi al mi mem diris — kaj mi firme tenis la brakon. —

Nun la lokomotivo fajfis — ĉiela sono por mi, sono de l' vivo, de l' savo! La helpotrajno enveturis. Rapidantaj paŝoj alproksimiĝis. »Jen«, vokis mia kolego de proksima stacio »Bill« »lasu lin, ni havas lin jam kaptita«, mi lasis libera la brakon kaj malfermis la pordon dume fervojistoj lin firme ligis kaj kuŝigis sur la teron. Ili eniris kaj esprimis grandegan ĝojon esti venintaj ĝustatempe. Mi dankis al ili.

»Bonega kaptaĵo« opiniis mia kolego. »Jes« mi respondis, »sed tio ĉi ne estas ĉio, mi havas ankoraŭ duan kaptaĵon«. »Hoho« ili kriis, »kie, kie«? Mi montris la ĉerkon kaj rakontis al ili la tutan aferon. Poste ni komencis esplori la enhavon de l' mistera ĉerko. »Ho«, diris mia amiko, »se ĉiuj ĉerkoj estus tiel kunnajlitaj, neniu mortinto povus releviĝi je l' fino de l' mondo«.

Fine ni povis levi la kovrilon, kaj antaŭ ol la pseŭdokadavro havis tempon por elsalti aŭ uzi la revolveron estantan en lia mano, ni ankaŭ lin estis ligintaj. Niaj du kaptitoj estis la plej danĝeraj rabistoj de Miĥigan. La pseŭdokadavro estis malbonegefama mortigantrabisto por kies kapto estis promesitaj 1000 dolaroj de la registaro. — Do, mi gajnis en tiu ĉi neforgesebla por mi nokto 1000 dolarojn. Krome sinjoro Eldridge faris ankaŭ tre grandan donacon kaj la fervojadministracio ne ŝparis laŭdon kaj rekompencon.

Tamen mi ne deziras travivi duan tian nokton ĉar verŝajne ne ĉiam venos telegramo sen indiko de la sendinto.

*

El la bonega monata gazeto por »Germana Stenografia Unuiĝo« de samideano Fritzsch el Emerich.

Tradukis: **Ignatz Hock**, ferv. insp.
München (Germanujo).

ALVOKO.

Graz-aj fervojistoj Esperantistaj kore invitas kamaradojn samprofesiajn, veni Aŭstrion kaj esti gastoj de ĉitieaj kamaradoj. Ĉiu loĝos kaj manĝos ĉe kamarado dum la daŭro de sia restado. Memkompreneble sen ia rekompenco.

La provizora programo estas jena: plej malfrua alveno sabate vespere la unuan de Oktobro 1927. Dimanĉe antaŭtagmeze ĉeesto je propaganda kunvenego, vespere oficiala festeno. Lunde, marde kaj merkrede ekskursoj, promenadoj kaj vizitoj al muzeoj k. t. p. tute laŭ aparta plaĉo. Merkrede vespere vizito al regula Esperanta vespero, dum kiu okazos la adiaŭo. Ĵaŭde matene forveturo al Vieno, kie la kamaradoj ankaŭ restos kvar tagojn kaj estos same kiel en Graz gastigataj de kamaradoj. En Vieno estos la simila programo. Ni nur mencias, ke kompreneble neniu estos ligita al la programo kaj povos resti pli aŭ malpli longe, sed oni skribu tion. Ĉiuj interesigataj kamaradoj estas petataj, sin anonci jam nun aŭ demandi pro klarigoj.

Por la komitato:

Kam. **Jozefo Schwarz**
Graz, Prankergasse No 64
Stirio, Aŭstrio.

Naciaj gazetoj esperantistaj estas petataj represi ĉi tiun alvokon.

NEKROLOGO.

Kun sincera malĝojo ni sciigas niajn anojn, ke la 14-an de Julio 1927. post longa malsano mortis ĉe siaj gepatroj en Čakovec nia ekssekretario sro F r a n M. P e t h ö.

Lia kunlaboro estis multe ŝatata de la estraro. Oni devas nur bedaŭri, ke ĝi daŭris tre mallongan tempon. Entuziasmo, fervoro, multe da komprenemo kaj kapablo estis liaj ecoj. Mankis al li tamen la plej grava eco de bona esperantisto »la persisto en laboro«.

Post mallonga tempo, dum kiu li helpis al ni, li plene ĉesis, ne estante ankoraŭ malsana, labori. Perdinte intereson por nia movado ekokupis lin aliaj aferoj en kiuj li trovis pli da plezuro ol en malfacila poresperanta laboro.

Tamen ni konscias, ke ni el niaj vicoj perdis unu batalanton. La perdo estas grava. Ni komprenas tion bone, ĉar tamen ni estus eble vidintaj lin reveni post iom da tempo al la laboro, kiun li lasis. Tro frue li forlasis nin. Ni rememoriĝu pri li, ĉar se eĉ dum mallonga tempo li nin helpadis, tamen helpo lia estis valora. Gloron al li kaj ripozon al lia animo!

Responda Redaktoro: Ilija Puhalo, Zagreb, Strojarska cesta, željeznički paviljon II. 24.
Presejo: C. Albrecht (D. Šrepel), Zagreb, Duga ulica broj 26.

Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj.

KOTIZOJ. — Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas monate la oficialan organon »La Fervojisto« Ce la aliĝo ricevas la ano legitimacion, statutojn kaj ĉiujn oficialajn eldonaĵojn de la asocio.

Kotizoj estas jene fiksitaj: Aŭstrio 5.50 ŝil. — Anglujo 6 ŝil. — Belgujo, Francujo, Italujo egalvaloro de 4 svis. fr. — Ĉeĥoslovakio 20 ĉk. — Danujo 4 kr. — Germanujo — 3 ormarkoj — Hungarujo 5 pengö - Jugoslavio 40 Din. — Nederlando 2 G. — Svedujo 4 kr. — Svislando 4 sv. fr. — Usono 1 Doll. Abono estas sama kiel la kotizo.

Landoj, kiuj ne estas indikitaj pagas egalvaloron de 4 sv. fr.

La kotizo estas sendata al la adreso: Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavio, aŭ al la asesoro de la koncerna lando, kiun la estraro rajtigis kolekti la kotizon.

Jugoslavaj anoj sendu la kotizon per poŝtĉeko nro 35908.

LA ESTRARO:

Prezidanto: Stevan V. Stojnić, sup. kontroloro de Ĝen. Ferv. Direkcio, Beograd, Kolonija Min. Saobraćaja 17., Jugoslavio.
Vicprezidanto: Ilija F. Puhalo, fervojoficisto, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavio.
Kasisto: Stjepan S. Mužinić, fervojoficisto, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavio.

REVIZORA KOMITATO.

Prezidanto: Ivan Poženel, ferv. insp. Zagreb, Vodovodna ul.
Revizoroj: Katica Kukec, ferv. ofic-ino, Koprivnica, želj. stanica.
Stjepan Sobota, ferv. ofic., Zagreb, Strojarska cesta.

ASESOROJ.

(Naciaj reprezentantoj).

Belgujo: Gustaaf Beirens, fervojoficisto, Groote Peperstrat, St. Nicolaas.
Brazilo: Ary Zamora, fervoja oficisto, Escriptorio da Viaca Ferrea, Porto Alegre.
Danujo: Martin Paisberg, ferv. asist. Langelandsgade 4/1. Aarhus.
Estonio: A. Pung, afergvid. de ferv. administracio, Telliskivi 34, Tallinn.
Finnlando: H. Salokannel, staciestro, Saiminen.
Germanujo: Georg Habellok, ferv. insp. Mommsenstr. 41, 2 Portal, Berlin — Steglitz.
Hungarujo: Emil Löbl, fervojoficisto, Délivasuti üzletigazgatoság, Budapest.
Jugoslavio: Jakob Lobnik, fervojoficisto, Strojarska cesta, Zagreb.
Latvio: Jan Greischko, staciestro, GRIVA.
Nederlando: A. Pelder, fervojoficisto, Rijn en Schikade 61, Leiden.
Norvegujo: R. Horrisland, fervojoficisto, Iveland, Krsand S.
Svedujo: Ernst Eriksson, fervojoficisto, Västerasgatan 2., Stockholm Wa.
Svislando: Jules Perlet, fervojoficisto, Poŝtkesto transito 560, Bern.
Usono (United Staates of America): Majoro Edward M. Rosher, inĝ. 125a Beulah Street, San Francisco, California.

KONSILOJ AL LA KUNLABORANTOJ KAJ KORESPONDANTOJ.

Skribu nur sur unu flanko de l' papero. Skribu tre legeble (se eble per skribmaŝino) kaj lasu ĉe unu flanko almenaŭ 5 cm. da spaco por ev. korektoj. La redaktoro ne havas tempon por transskribi manuskriptojn ne legeblajn. Akceptataj estas artikoloj fakaj, el fervojista vivo, el nia fervojista esp. movado, pri nia asocio kaj literaturaĵoj.

Ekskluzive sin turni: pri originalaj fakaj artikoloj kaj pri artikoloj pri movado, aŭ nia asocio al la redaktoro; pri vortaraj aferoj: al sro Majoro Edward M. Rosher, inĝ. 125a Beulah Street, San Francisco, California, U. S. A.; pri literaturo: al sro Jules Perlet, Poŝtkesto transito 560, Bern, Svisujo; ĝeneralaĵoj informoj pri asocio, korespondado kun la estraro k. a. al vicprezidanto.

Varbu anoncojn!