



LA FERVOJISTO

OFICIALA ORGANO DE
INTERNACIA ASOCIO DE LA ESPERANTISTAJ FERVOJISTOJ.
MONATA FAKREVUO PRI FERVOJO.

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

EFIKAN HELPON

donis al nia asocio svedaj fervojistaj organizoj. La estraro de „SVENSKA JÄRNVÄGSMANNAFÖRBUNDET“, laŭ peto de nia sveda asesoro sro Eriksson, donacis al ni en pasinta jaro por arango de la oficejo 100 svedajn kronojn. En tiu ĉi jaro ĝi denove decidis subtenon al ni kaj sendis 100 svedajn kronojn. * La estraro de „SVERGES STATSBANORNAS BEFÄLSFÖRBUND“, laŭ peto de sro Viksten, nia eminenta kunlaboranto, decidis doni al ni subtenon de 75 sved. kronoj. * La estraro de „SVERGES LOKOMOTIVMANNA FÖRBUND“, laŭ peto de nia delegito sro Oscar Dahrne, donacis 50 sved. kron. * Ĝojigaj devas esti tiuj faktoj! Ĝojigaj ne nur por la estraro de nia asocio, sed ankaŭ por nia tutmonda anaro. * Kion signifas tiu subteno por nia asocio, ne estas bezone akcenti. Mi volas nur konkludi, ke tiu ĉi subteno ne estas nura donaco, donita senkonscie, aŭ pro personaj simpatioj. Ĝi estas donita al nia asocio pro la fakto, ke nia asocio estas reprezentanto de tiu plej alta celo, kiun ankaŭ niaj svedaj kolegoj tre ŝatas t. e. de la enkonduko de Esperanto kiel internacia helplingvo. * Sekretario de „INTERNACIA TRANSPORTLABORISTA FEDERACIO“ el Amsterdam, sro Nathans, skribis al unu nia eminenta sveda ano: „Kamarado, savu nin de la lingva mulleco en nia laboro.“ Kaj tre trafa respondo je tiu helpkrio estis: „La oficejo de I. T. F. ja kuŝas en la truo de ĝi mem farita. Vi ja flatas al lingva malscio! Vi skribas svedlingve al svedoj, itale al italoj, germane al germanoj ktp. Kiam la homoj estos tiel kuraĝaj, ke ili skribu en Esperanto ĉiam, kiam ili skribas al fremda lando, tiam, sed nur tiam, la lingva multeco povas ĉesi.“ * Mi plene konsentas kun tiu ĉi respondo. Eĉ momenton mi ne dubas, ke vi ĉiuj, karaj legantoj, ankaŭ konsentas kun mi. La vojo montrita en la respondo estas ja sole ĝusta! * Ĉiu, kiu partoprenas ĉe laboroj en internacia organizo, treege sentas la mankon de internacia helplingvo. La nuna vivo ja estas tute alia ol antaŭ kelkdek jaroj. Iam nur la scienculoj sentis la mankon de internacia helplingvo. Hodiaŭ ĉiu simpla laboristo ĝin sentas. La vivo pasas pli rapide, ĝi postulas rilatojn internaciajn. Tion ne estas bezone pruvigi, ĉar la pruvojn ni ja vidas ĉiutage, ĉiupaŝe. * Por forigi la lingvan multecon ni havas bonegan, dum 40 jaroj praktike elprovitan rimedon. Ĝi staras servopreta. Akceptu ĝin, subtenu ĝin, postulu ĝian enkondukon kaj aplikon en ĉiuj internaciaj rilatoj. La „Babela turo“ malaperos tre baldaŭ! * Apliki Esperanton en siaj internaciaj rilatoj, estas unuavice devo de niaj sindikataj organizoj. Ili plej multe povas fari por apliko de Esperanto en siaj internaciaj rilatoj. Ili donu al ni, kiuj laboras por faciligi al ili la netolereblajn lingvajn malhelpojn, efikan subtenon, moralan kaj materialan. Ni faros nian devon je ilia plena kontento! Ili certe ne bedaŭros la subtenon donitan! * Svedaj fervojistaj organizoj estis la unuaj! * Dankon al Vi karaj svedaj kolegoj! Vian imitindan ekzemplon sekvu aliaj! Certe, ke tiel baldaŭ, tre baldaŭ, la helpkrio de sro Nathans ne plu estus aktuala! * Kaj tiam man' en mano ni batalos por niaj celoj, ni fervojistoj el la tuta mondo staros „komprenante unu la alian, en grandega rondo familia.“

ILIJA F. PUHALO

komencinta, koncerne la unuajn trajnojn, kiuj alvenas sur la uzata relpato kaj sur la alia relpato.

2. Ĉe «parta unurela trajntrafiko»: koncerne trajnon, kiu alvenas sur malĝusta relpato; tiukaze la informoj 1. (1) kaj (2) devas esti farataj tiamaniere: «Ĉu 10 povas forveturi sur dekstra relpato?» (Ĉe svedaj fervojoj la trajnoj regule veturas sur maldekstra relpato.)

3. Koncerne trajnon alvenantan nur sur parto de linio inter du trajninformlokoj, kaj koncerne la unuan trajnon alirantan nur sur parto de linio inter du trajninformlokoj, inkluzive premlokomotivon.

b) Ĉe linioj kun elektra linio-bloksistemo:

Unurela kaj durela linio: nur komunikoj III («O en»), aŭ neniu informo laŭ decido de la fervoj-distriktestro.

Detala komunikoj tamen devas esti uzata en okazoj 1.-3., kaj krom tio kiam trajnrenkontoj kaj trajnpreterpasoj okazis, kaj kiam premlokomotivo estas uzata.

c) Ĉe linioj kun elektra linio-bloksistemo, kiu estas difektita:

Unurela linio: detala trajnkomunikoj.

Durela linio: simpla trajnkomunikoj. Detala komunikoj, tamen, devas esti farata ĉe durela linio en okazoj 1.-3., kaj krom tio koncerne tian unuan trajnon, kiu alvenas post la rebonigo de la bloksistemo.

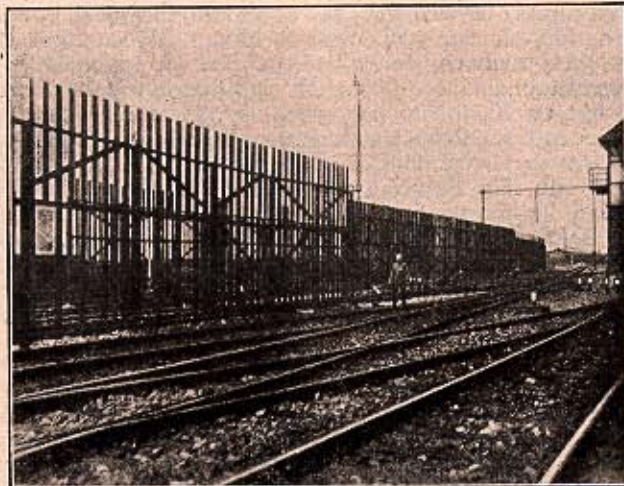
C. Viksten, Nässjö, Svedujo.

VENTOŜIRMILO EN LA STACIO MAGDEBURG-ROTHENSEE.

Dum mia ofica vojaĝo, kiun mi faris laŭ komisiono de la sveda reĝa fervojdirekto tiun ĉi someron, por studi certajn rilatojn pri vagonŝanĝigoj, mi kun intereso observis tiun ventoŝirmilon, kiun la germana fervojdirekto konstruis ĉe la granda ŝanĝstacio Magdeburg-Rothensee. La ŝirmilo konsistas el granda palisaro, 3-4 m. alta. La tabuloj estas 1-15 dm. larĝaj. La distanco inter la tabuloj estas ĉirkaŭ 8-15 cm. La alteco, de la tero kalkulite ĝis la suba ekstremo de la tabuloj, estas ĉirkaŭ 4-5 dm.

La staciestro, sro Rummel diris, ke la ŝirmilo estas tre utila. Ĝi estas ĉirkaŭ 250 m. longa, sed ĝi estos plilongigata.

Dum vizito ĉe sro viceprezidanto Niemann ĉe la fervojdirekto en Magdeburg, mi petis klarigon ĉu la ŝirmilo vere estas utila, aŭ ĉu ĝi estas nun ankoraŭ nura eksperimento. Sro viceprezidanto, kiu estas kon-



struinta tiun ŝirmilon, respondis afable sen hezitado jese. La rezultato superis la atendojn. Ventoŝirmilo ne devas havi tabulojn dense starantajn, ĉar tiaokaze la vento nur estas kondukata antaŭen super la barilo

kaj ĉe la ekstremo de la tabulbarilo la vento aperos kun pligrandigita forto. Tiamaniere la nova transŝarĝmagazeno en Rothensee sukcese solvis la problemon. Estas necese, ke troviĝu interspaco inter la tabuloj. Dank al tiuj interspacoj la vento disrompiĝas kaj disiĝas. La vento do malaperas. Estas ankaŭ bone, ke troviĝas diversaj tabuloj kaj ke tiel la interspacoj havas malsamajn larĝojn kaj la tabuloj ankaŭ malsamajn larĝojn.

En la ŝanĝstacio Bremen troviĝas ofte embarasiga vento, sed de post kiam oni konstruis ventoŝirmilon transverse de la reĝoj (tiel alta, ke la vagonoj povas veturi sub ĝi) fariĝis pli bone.

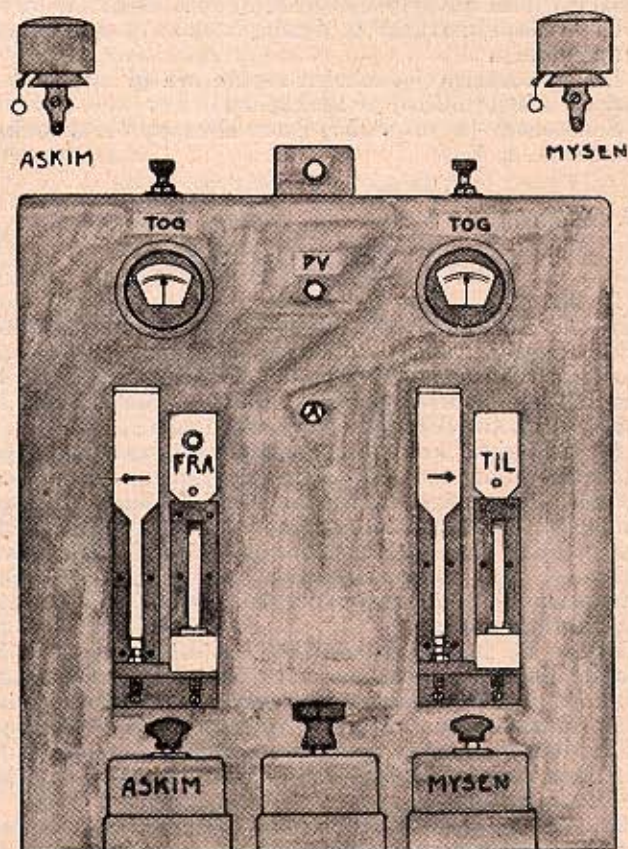
R. Horrisland, Nesttun, Norvegujo.

LA TRAJNANONCAPARATO DE PAUL SVENSGARD¹.

La plej ekstrema klapo je ĉiu flanko koncernas al eliranta trajno, la interna klapo je ĉiu flanko koncernas al eniranta trajno.

La anoneado estas farata jene:

1. La forveturstacio faras per premo sur la signalbutono (ekz. Askinn aŭ Mysen) kaj sur la komutbu-



tono (meze) la forvetursignalon (2 foje 2 batojn) kaj kiam tio ĉi estas respondita de la najbara stacio

2. per premo sur la polusturnilo (PV) la forveturstacio permesas al la najbarstacio, ke tiu ĉi povas liberigi (malsuprenmenti) sian klapon por eniranta trajno, kaj poste

3. per premo sur la liberigita kontrolbutono (super FRA) kaj samtempe premante sur la A butono (meze en tabulo) la najbarstacio permesas al la forveturstacio, ke tiu ĉi liberigu sian klapon por eliranta trajno.

¹ Paul Svensgard estas telegrafestro ĉe norvegaj ŝtataj fervojoj.

Neniu de la stacioj povas arbitre liberigi nek normalmeti la respektivajn klapojn. Tiel liberigo kiel remeto dependas de samtempa kaj regula kunagado de la interligitaj stacioj.

La bildo, kiun la liberigitaj klapoj aperigas (malantaŭ ili estas ruĝa koloro) respektive por en — kaj eliranta trajno, ne povas esti arbitre aliformigita, ĝi restas staranta ĝis la trajno estas kondukata tra la koncerna distanco.

La aparato donas absolutan certecon, ke la anoneo estas farita de la forveturstacio kaj respondita de la alveturstacio.

Per tiu ĉi aparato sro Svensgard je genia maniero eliminis ĉiun neperfektecon kaj necertecon koncerne la trajnanonecon.

La aparato montras videblan signon, kiu servas por unu stacio kiel elveturpermeso kaj por la alia stacio kiel enveturpermeso kaj tio ĉi povas esti farata nur per — en difinita ordo — reciproka kunagado de la stacioj.

La trajnanoneco per tio ĉi fariĝis videbla fakto pri kiu oni ne dubas. La aparatoj mem donas per sia pozicio nepran pruvon ke la anoneo estis farita. En kelkaj stacioj la aparatoj estas uzitaj dum 9 monatoj kaj ĉiuj oficistoj estas tre kontentaj, ĉar oni ne plu bezonas dubi aŭ pripensi ĉu la anoneo estas farita.

El la administracio la stacioj ricevis 2 demandojn respondotajn:

1. Ĉu la aparatoj funkcias regule laŭ la intenco?

2. Ĉu aperis eraroj je ili kaj kiaj?

Senescepte la respondoj estis koncerne 1. Jes, kaj koncerne 2. Ne.

G. Willheim, ferv. sup. ing. Budapest, Hungarujo.

LA ELEKTRA TRAKCIO.

En la nuna tempo oni multe diskutas por kaj kontraŭ la elektrigado de hungaraj ŝtataj fervojlinioj.

La fakuloj, samkiel la laikoj, dividiĝas je du partioj kaj ŝajnas, ke nuntempe pli multaj estas en la partio, kiu kontraŭstaras la elektrigadon, ol en la partio kiu sin deklaras por elektrigado.

Mi ne havas, kaj mi ne povas havi, antagonismon kontraŭ vaporlokomotivo, ĉar mi ja la gravan parton de mia vivo pasigis en tiu servo kaj de tiam, kiam mi unuan fojon metis mian manon sur la regulilon ĝis tiu tempo, kiam alia fremda potenco fariĝis posedanto de nia, sub neĝkovritaj montoj kurve veturanta fervojo, mi travivis ĉiujn fazojn de la trakcio kaj metiejdeĵoro.

Do, se mi hodiaŭ tamen tute decidite staras sur la flanko de elektra trakcio, mi faras tion en la konvinko, ĉar mi konsideras vaporfortan trakeion kiel anakronismon, kiu estus devinta, ŝanĝiĝi je elektra, ne hodiaŭ sed antaŭ jaroj, komence malrapide ĉe la ĉeflinioj kaj ĉe flankaj linioj kun maldensa trafiko je benzinmotora.

Mi skribis la titolon de mia artikolo «La elektra trakcio» sed mi volas fakte per negativaj flankoj de la vaporforta trakcio pruvi mian vidpunkton. Mi volas en malgranda stilo prezenti la vaporfortan trakeion kaj el tio ĉi, kiu estas akceptema por kontraŭargumentoj vidos, ke la elektra trakcio — kontraŭ vaporforta — signifas grandan antaŭenpaŝon.

Ni komencu en la hejtejo:

Antaŭ ĉio oni devas enmagazenigi grandajn kvantojn — 2–3000 tunojn — da karbo, kaj havi grandajn akvostaciojn. Poste oni devas vaporlokomotivon pretigi por ĝia servo per 5–6 tunoj da karbo kaj 10–12 m³ da akvo. Mi ne mencias la ŝmir- kaj purigmateriaron, ĉar tiujn bezonas ankaŭ la elektra lokomotivo samkiel ĝia pli maljuna frato la vaporlokomotivo. 2–3 horojn daŭras, se la lokomotivo estas malvarma, ĝis kiam la konvena vaporpremo estas atingita. En plej bona okazo ĝi daŭras unu horon, se ni laŭ angla

metodo ekbruligas fajron en la lokomotivo. La elektra lokomotivo estas ĉiam servpreta kaj antaŭ la ekveturo estas necese nur ŝmiri ĝin.

Se fine estas sufiĉe da vaporo, la lokomotivo povas nur tre atente ekmoviĝi, ĉar speciale dum vintro en malvarma vetero la malseka vaporo aliĝas en la akvon kaj povas facile kaŭzi elĵeton de la cilindro. Kun malfermitaj kranoj ekiranta vaporlokomotivo kaŭzas ĉirkaŭ si grandajn vapornubojn, kiuj baras la rigardon al la gvidisto.

La trajno ekiras. Mi vojaĝis sur multaj lokomotivoj en mia vivo, sed ĉiam ekveturante mi pensas je Spišska Nová Ves (Igló) kiel ni per la matena rapidtrajno ekiris al Tatroj. Gvidi la lokomotivon tie estas neforgesebla sportplezuro sed unuavice ĝi estas malfacila servo. Ĉe la ekstremo de la stacio jam komencas 10% altiĝo. Kelkfoje la maŝino, eĉ ĉe plej granda atento, elĝlitas kaj ekskuas la ankoraŭ mallarĝan, malfortan, freŝan fajron. La hejtisto, en furioza ventego, ŝvitante batalas kun la fajro por reordigi ĝin, ĉar se ĉe la komenco de ĉiam pli kaj pli granda altiĝo lia fajro ruiniĝas, tre baldaŭ la maŝino restas sen sufiĉa vaporo. Kaj sur montlinio, ĉefe se estas neĝblovado, estas grava plena vaporpremo, ĉar sen ĝi la trajno facile haltigas en la neĝo. Tiu, ofte heroa batalo de la personaro, estas ĉe la elektra lokomotivo tute nekonata. Bona varma, fermita niĉo staras je ĝia dispono, kaj el ĝi la personaro havas liberan perspektivon kaj devas atenti nur je signaloj kaj linio. La batalado kun vaporkaldronego tute forestas.

La fluo de la fajrotuboj, ŝiritaj apogŝraŭboj, fendigoj en la fajroŝranko, akvomanko kaŭzata de malbonaj pumpoparatoj ktp. estas malhelpoj nekonataj ĉe elektra lokomotivo.

La eluzado de mekanikaj partoj, ilia rompo kaj el aliaj kaŭzoj devenantaj konfuzoj egale okazas ĉe vapor- kaj elektra lokomotivo, sed la foresto de la aparatoj bezonaj por produkti vaporon, estas kompreneble pli granda ĉe elektra ol ĉe vaporlokomotivoj.

Mi pensas, ke post 10–15 jaroj ŝajnos al ni nekredeble, ke ni iam, por ruliĝanta veturilo, portis kun ni per fajro hejtitan vaporkaldronegon, kiu bezonis esti nutrata per bonaj karbo kaj akvo, kiam ni vidos apud ĉiu pli granda minejo, konstruitan centron, kie eĉ la plej malbona karbo povas bruli. Ni povas la vaporproduktadon tiel ekonomia fari, kiél tion la hodiaŭa evoluo de la tekniko permesas kaj ni povas niajn lokomotivojn movigi per pli plaĉa formo de energio — per elektro.

La vojaĝplano (horaro) ankaŭ favore sentos la elektran trakeion. La alĉutimigita restado en ĉiu loko, post traveturitaj 90–100 km., povas ankaŭ tute ĉesi, ĉar ĝi estas bezona nur por preni la akvon. Mi montros tie nur plej gravajn fervojliniojn. Sur la budapeŝta — hegyeshalma linio devas ĉiu rapidtrajno halti 6 minutojn en Komarno por preni la akvon. Ĉar la urbo kuŝas nun en Ĉeĥoslovakujo la plej multaj rapidtrajnoj povos traveturi ĝin senhalte aŭ ev. kun restado de 1 min. En Solnoko, Cegléd, Hatvany, ĉiu rapidtrajno haltas po 8–10 min. kvankam la graveco de tiuj lokoj postulas maksimume 2 minutan halton. Se ni, do, ne povos pro supra konstruado de la fervojlinio pligrandigi la rapidecon de la trajno, ni povos pligrandigi la ĝeneralan rapidecon de vojaĝado malpliigante la haltadon.

Ĉe elektra trakcio la veturado de la vagonoj, la hejtado kaj la lumigado okazas per sama energio — per elektro. Ĉe hodiaŭa vaporforta trakcio la tirforto estas la vaporo kaj ĝi estas ankaŭ uzata por hejtado. Sed la lokomotivo sola ne kapablas hejti la tutan trajnon kaj ni devas ĉe la ekstremo de la trajno veturi la hejtkaldronegon por hejtado kiu estas balasto de la trajno. La lumigado okazas ĉe person-trajnoj per gaso kaj ĉe rapidtrajnoj per «Dick» sistema kombinita dinamika kaj akumulatora aparato. La antaŭajn lampojn de la lokomotivo oni lumigas per aceti-

leno, la akvomontaran aparaton kaj ceterajn, kiel ankaŭ la lampojn ĉe la ekstremo de la trajno, oni devas lumigi per oleo aŭ per petroleo. Ĉe elektra trakeio, ne nur la tirado, sed ankaŭ hejtado kaj lumigado kiel ankaŭ la lumigado de la stacioj kaj ĉe de plej malgranda gardista dometo, okazos per elektro. La elektro do signifas en la materia mastrumado esencan plibonigon.

Mi ne volas nun — ankoraŭ tro frue — rakonti, ke elektra trakeio kompare al vapora faros paradizan situacion. Kiel ĉe ĉiu nova konstruaro oni devas ankaŭ tie travivi infanan malsanon. Kaj vere okazis en Arlberga tunelo, ke pro nokta birdo (strigo) okazis rektkonekto (fluinterrompo) kaj la ekspresa trajno devis en la mezo de la (13 km longa) tunelo atendi 4 horojn. La vojaĝantoj verŝajne ne laŭdis kun flataj vortoj la elektron, sed unu malagrabla okazintaĵo ne povas esti la kialo, ke ni ĝenerale forjetu ion, kio signifas decidan evoluon.

Ĉu, el financa vidpunkto, la elektrigado en la nuna tempo estas efektivebla, tio estas alia demando. Unuamamente en tia dispecigita, malriĉa ŝtato la afero aspektas kiel lukso. Sed se ni rigardos pli profunde la aferon, ni vidos, ke per malfruiĝo ni povas malofte gajni la batalon, sed nur per kuraĝa kaj antaŭvidebla kondukado. Multaj je tio diris, ke precize tie ĉi estas malhelpo. Ĉar dum milito oni bombardus la centron, ĝi estus la fino de la elektra forto. Nu tiam oni gardos tion kaj lokigos la centron tiel, ke ĝi estos sekurita kontraŭ la «bomboj», dum milito.

Tamen ni nun ne pensu je milito sed konstruu per paca laboro pli granda nian malriĉan, disŝiritan patrujon. En tiu ĉi konstrua laboro vere la enkonduko de la elektra trakeio signifas antaŭenpaŝon, signifoplenan, al pli alta kulturo.

El: «Vasuti és közlekedési közlöny» (ofic. gazeto de hung. ŝtataferoj) trad. **Henriko Campen**, ferv. dispozigisto. Budapeŝto, Hungarujo.

Uebbing,

NOVSPECA AKVOPURIGA KAJ ŜLIMFORIGA PROCEDO POR LOKOMOTIVOJ.

Malgraŭ tio, ke ĝis nun — en plej multaj kazoj — estis la akvo por lokomotivoj preparata en specialaj stacionaraj akvopurigaj instalaĵoj, oni ne povis eviti, ke ĉiu unuopa lokomotivo devis esti en tute mallongaj tempinterspacoj lavata. Ĝenerale devas esti la lokomotivo lavata ĉiun semajnon, por forigi la materiojn, kiuj eliminiĝis el vaporiginta akvo. Tio nur parte sukcesas, ĉar nur malgranda parto de tiuj ĉi materioj eliminiĝas en la formo de malmola ŝtono, kiu algluiĝas sur la vandojn de la kaldrono. Se la ŝtono atingas certan dikecon, tiam ĝi malhelpas efikon de la fajro sur la akvon en tia grado, ke la fumtuboj devas esti elprenataj kaj anstataŭataj per novaj.

Speciale tiel efikas karbonacidkalko kaj sulfuraĉida kalko, kiuj estas en pli aŭ malpli grandaj kvantoj solvitaj en la akvo kaj ĉe la vaporigado de la akvo postlasas nedeziritan kaldronŝtonon. En plej multaj kazoj ankaŭ la karbonacida magnezo kaj en multaj kazoj la silikacido partoprenas ĉe kreado de kaldronŝtono. Kompreneble ekzistas tuta vico da eblecoj malhelpi la kreadon de kaldronŝtono aŭ ĝin malpliigi.

En la jaro 1907 estis enkondukita hodiaŭ ĝenerale konata «Neckar» procedo aŭ ŝlimreturnkonduka procedo, tamen, komence nur por stacionaraj kaldronoj. Nur en plej nova tempo oni komencis tiun ĉi procedon kun respondataj aligoj uzi por lokomotivoj. Per ŝlimreturnkonduka procedo por lokomotivoj oni ne nur liberigas la lokomotivkaldronojn de ŝtono kaj ŝlimo, sed oni atingas ĉe konsiderinde pli gravajn avantaĝojn, k. ekz. per malpliigo de la ŝtonkreado sur hejtofacoj pli bonan eluzon de hejtmateriale, forigon de riparoj, poste gravan eluzon de maŝinoj, ĉar ne-

funkcio pro esplorado de kaldroninterno estas nun necesa nur ĉiujn 6—8 monatojn, anstataŭ 8 tagoj kiel ĝis nun, kaj fine malpliigon aŭ ĉe plenan forigon de la timata «fantomaĵo» (germ. «Spuk»). Per forkonduko de la ŝlimo estas nome ankaŭ forigataj facilolveblaj saloj, k. ekz. «Knir kaj «Glauberger» saloj kaj per tio estas malebligita troa amasiĝo de tiaj saloj en kaldronakvo. Ju pli malgranda estas la amasiĝo de facilolveblaj saloj en kaldronakvo, des pli malgranda estas la ebleco de la «fantomaĵo» aŭ trovamigo de la kaldrono. Ĉefe valora ĉe tiu ŝlimforiga procedo estas, ke ĝi bezonas preskaŭ nenan servadon.

Labormaniero de «Neckar»-procedo por lokomotivkaldronoj estas jena: Se la akvo enhavas nur karbonatan malmolecon ĝi estas enigata en sia origina formo en la kaldronon. Sekve de alta temperaturo reganta en kaldrono, apartiĝas la karbonatoj el ŝlimo por esti konstante forkondukataj tra unu malvasta kondukilo troviĝanta sur plej malsupra punkto de la kaldrono. Do, estas maleblige, ke la kaldronakvo estu tro saturigata per ŝlimamasoj. Por eluzi la varmon enestantan en la kaldronakvo, oni kondukas la kaldronŝlimakvon al la tendro, en kiu estas trovebla malgranda «hejtserpento». Kiam la akvo estas trafuita ĉi tiun serpenton, ĝi elfluas libere inter la relojn en la mezo de la tendro. Ĉe tiu-ĉi procedo ricevas la akvo en la tendro iometan temperaturpliigon dume la kaldronakvo eliras malvarmigita tra la hejtserpento. Se la akvo enhavas alian nekarbonatan malmolecon, estas al ĝi laŭ speciala preskribo aldonata sodo kaj la ekestanta ŝlimo estas konstante forkondukata.

El. germ. revuo «Wissen und Fortschritt» trad. I. F. P.

D I V E R S A J O J

P. Hoche, Berlin-Lichtenberg, Germanujo.

MALKONTENTECO PRI LA PROFESIO.

Malkontenteco estas herbeto, kiu — simile al fiherbo en la ĝardeno — negardita kaj neflegita plimultiĝas, precipe en la profesia vivo. Oni pensu nur pri si mem, oni parolu pri la profesio kun aliaj. Nu, jen akurate la propra profesio tiel malmulte konvenas al la efektivaj kapablecoj kaj emoj, jen akurate ĝi donas malmulte da profito, malmulte da eksteraj honoroj aŭ da materialaj sukcesoj, jen akurate ĝi konsumas nian sanon, jen ĝi plej altgrade nin faras dependaj de homoj, jen ekzistas en ĝi, ho, ja cent apartaj aferoj, kiuj rekte devas nin malkontentigi. Ĉu tio ne estas fakte ĉiutagaj plendoj, nur tro ofte aŭdataj? Ĉiam estas la propra profesio, kiu montras tiel multajn «ombroflankojn», kontraŭe tiu de la kunvivanto montriĝas ne malofte kiel paradiza ĝardeneto, kaj en ĝi estus tre bone loĝi.

Fakte estas motivita ja ankaŭ certa karakteriza malkontenteco. En kiu profesio ĉio progresas bone sen multaj malagrablaĵoj? Kaj estas kompreneble, ke ĝuste tiu, kiu laboras en sia profesio ne vidas malagrablaĵojn, kiuj ekzistas ankaŭ en aliaj profesioj, nur li ilin ne ekscias.

Sed priprofesia malkontenteco estas anima stato, kiun oni nepre devas kontraŭbatali. Ĝi estas ja sam-senca je malvivemo, neŭrasteno, senvoleco, kaj senrezulteco. Tio estas ripetiga cirklo de la statoj, kiuj signifas komplete maltrafitan, malfeliĉan vivon.

Kion ni povas fari kontraŭ tio? Antaŭ ĉio estas necesa klarvida ekrigardo. Ni devas vidi la mondon, la statojn kaj la homojn tiel, kiel ili estas kaj ne tiel, kiel ni ilin eble nur imagas al ni. Dum cerbumema memturmentado ni ofte pretigas al ni ion, kio efektive tute ne ekzistas. For de tiaj fantomoj! Klarvidan rigardon ankaŭ por la bezonoj kaj por apartaj ecoj de nia profesio! Se ni celas bone ekkoni ĝin, ni ankaŭ

baldaŭ bone plenumos ĝin kaj tio ree pli ĝojigos nin. Klarvida ekrigardo ankaŭ estas necesa por la faktaj bonaj flankoj de nia profesio. Ĝi donas certe ne malmultajn, kaj ili certe helpas — uzataj ĝustmaniere — al nia bonfarto. Estas ankaŭ rekomendinde, foje pli profunde konatiĝi kun aliaj profesioj kaj ankaŭ ĉe tiu kazo la okuloj ne malofte malfermiĝos al ni! Kie la profesio ne ĝuste respondas al niaj propraj emoj, tie oni, malgraŭ tiu ĉi fakto, devigu sin al plej bona praktikado, ĝuste per tio oni lernos pli bone kompreni kaj ŝati ĝin. Entute estas konsilinde prijuĝi la propran profesion, ne nur rilate al ĝenerala utilo, sed ankaŭ rilate al pli alta vidpunkto. Kiel ĝi evoluas niajn plej bonajn fortojn, kiel vaste ĝi superas nian propran vivon, kiel ĝi influas niajn kunvivantojn kaj la tutan ŝtaton? La profesio estas antaŭ ĉio — al kiu la antaŭaj pensoj ŝajnas esti troaj — nia propra vivsubtenanto. De ĝi dependas nia vivo kaj plue ankaŭ la bonfarto de nia familio. La bonfarto de nia familio estas nia fiero kaj tio estu la penso, kiu devas sproni kaj feliĉigi ĉiun senteman homon. Fine nia tuta individueco estas kompetenta por nia pozicio rilate al nia profesio. Kiu klopodas sagace kaj pripenso rigardi la realaĵojn kaj la staton de la vivo, ĉie uzi la ĝustan mezurilon, ne lasi sin fortiri en ĉiu bagatelaĵo de ĉagreno kaj afekcio, konservi en si la sencon por veraĵ ĝojoj de la vivo, kiuj feliĉe floras ĉe ĉiu paŝo — tiu ankaŭ tute certe sur tiu vojo atingos veran kaj sanan profesion kontentecon.

Sed ekzistas ankaŭ escepte de tiu karakterizita malmultaj, malmultfrukta kaj tute turmentema malkontenteco pri la profesio ankoraŭ alia: saniga, utila kaj multfrukta. Tiu ĉi estas la kora malkontenteco pri nia laboro, la profunda, senĉesa impulso daŭrigi ĝin, fari ĝin ĉiam pli kaj pli bona, pli perfekta. Tiu ĉi malkontenteco, kiu — dank al Dio estas ankaŭ en ni — estas ne mallaŭdinda, kvankam ĝi kaŭzas ĉiaman maltrankvilecon, kvankam ĝi similas al eterna, konsumanta fajro, kiu flagras en ni kaj senĉese antaŭenpuŝas nin kaj — naskante ĝojon — pliperfektigas nian laboron, ne laicigante nin. Ni ne povas mallaŭdi ĝin, tiun ĉi dian malkontentecon pri la profesio, ĉar ĝi ja nur feliĉigas nin tutplene; ĝi vekas niajn produktivajn fortojn, ĝi kreas al ni ideojn, ĝi faras nin vojetrovintoj de la laboro, ĝi antaŭen portas nin per agiaj flugiloj, ĝi faras la produktadon el premanta ŝarĝo al facila ĝojo, ĝi estas la vera feliĉo, la plej profunda nervo en nia profesio. Ni devas glori tiun ĉi malkontentecon en ni, kiel dian fajron, ĉar ĝi ne nur feliĉigas la homon, sed ankaŭ nobligas kaj pliperfektigas sian laboron. Ĉiu progreso — kiom ĝi ne estas kaŭzita de hazardo — venas de malkontenteco. Ĝi kondukis la homon sondante, palpante, serĉante tra tutaj maroj da eraroj kaj seniluziigoj for de la primitiva stato de la barbaroj ĝis nuntempa civilizaĵo, for de la simpla kentoro ĝis la elektra arklampo, for de la maloportuna ŝtona hakilo de la barbaro ĝis la plej preciza instrumento de la moderna ĥirurgo, for de la vaksaj flugiloj de Ikaruso, disfandiĝintaj sur la sunlumo, ĝis la aeroplano de la nuntempa aviadisto. Kie ni ja nur starus hodiaŭ, se la senĉesa malkontenteco ne ĉiam estus antaŭenpuŝinta la homon al novaj agadoj?

Tiu ĉi benriĉa mova forto, kiu ĝuste brulas en ĉiu homa brusto kiel sankta fajro, tamen estas la plej profunda kontrasto al tiu unue menciita malfeliĉa, hipohondria maniero, kiu malhelpas la fortojn de la homo, kiu ne signifas optimismon sed tedon pri la vivo. Ĝi ankaŭ ne montras tiel tipajn signojn, kiel tiu ĉiutaga aperaĵo, almenaŭ ne ĉe la plej multaj homoj. Ĝi estas efektive nur en supera homo, kiu ne nur laboradas je la necesa ĉiutaga pano, sed kiu produktas per interna fortega impulso, kaj kiu ankaŭ progresigas la homaron per sia laboro. Sed fajrero de tiu ĉi fajro ja estis metita en ĉiun homan bruston kaj tie ĝi plu ardetas ĝis kiam ĝi, okaze ekflamigita,

ekbrulas al hela flamo. Tio okazas nur tiam dum horoj, kiam ni estas tute fordonataj al la laboro, nur vivas por ĝi kaj kreas feliĉigite la plej altan dum tiaj momentoj. Estos nia tasko ekveki tiun ĉi fajron al la vivo kaj fariĝi per tio vivlertaj kaj feliĉaj. Se ni volas eduki nin al priprofesia kontenteco, tiam ni ne opinias per tio la staton de la malvigla sateco kaj oportuna nefervoreco — kiu lasas marŝi ĉion, kiel ĝi marŝas, se nur estas garantiitaj pli malpli la nuda vivo — aŭ eventuale super tiu ĉi certa lukso vivo — sed la superecon pri la ĉiutaga ĉagreno, altsatecon de la faktaj preferoj de nia profesio, la ĉiaman impulson al la plej bona produktado. Sonas ja kurioze kaj tamen estas tiel, ke ĝuste el la varmega koro rezultanta malkontenteco je nia laboro, la tiel forta impulso al perfekteco, signifas nian plej profundan feliĉon dum la laboro, ke do la dia malkontenteco feliĉigas la homan koron kaj alkondukas al la saniga priprofesia kontenteco.

El »Der deutsche Eisenbahner« (germ. ferv. gazeto aperanta en Ĉeĥoslovakujo) trad. H. Müller, Aüssig, Ĉeĥoslovakujo.

Fervojaj administracioj en Germanujo repagante tropagojn — laŭ postulo de pretendantoj — notos en ĉiu transportletero la repagitan sumon. (SHS fervojoj jam faras ĝin) ne sole por malebligi kelkfojan reklamacion de la sama tropago, sed precipe por malhelpi, ke friponoj en reklamaciaj kancelarioj trompu siajn klientojn koncerne la repagita sumo. (Do transportigantoj, ne vendu viajn transportleterojn amase al reklamaciaj kancelarioj, sed komisiu ilin reklamaci kaj akceptante la reklamaciitan sumon repagitu ĉiam la koncernan transportleteron por kontroli, kiom ricevis la reklamacia kancelario.)

La plejmulto de la partoprenantaj ŝtatoj ratifikis jam la novajn internaciajn konvenciojn pri fervojaj person-, pakaĵ- kaj komercaj transportoj. En oktobro kunsidis en Bern rajtigitoj de la koncernaj ŝtatoj por deponi ĉe la Centra Oficejo la koncernajn aprobaĵajn dokumentojn kaj fiksi la ekvalidiĝdaton de la menciitaj konvencioj.

Laŭ »Allgemeiner Tarif Anzeiger« okazas en Bern kunsidoj de la redakcia komitato de la »Internacia Fervoja Unio« por redakti komunan enklasigon de komercaĵoj. Ankaŭ komuna ekspedreguliro por la menciita unio estas verkota. Por faciligi la laborojn estus dezirinde, ke la fervojaj administracioj sekvu la ekzemplon de la praha konferenco »Paco per lernejo« kaj uzu Esperanton kiel tutmondan interkomunigon.

Grandaj nacioj, ekzemple Angloj, Francoj, Germanoj, tre favoras disvastigon de Esperanto. Mirinde, ke malgrandaj nacioj ne sekvas ilian ekzemplon. Por ili estus tio ĉiurilate tre oportuna, precipe tial, ĉar ilia lingvo ne estas konata eĉ en la najbara ŝtato. Okazis en tiu komuna limstacio, ke neniu el la tiea fervojistaro scipovis precize la lingvon de sia najbaro. Kiel oni plenumas sian tre gravan devon kompletigi mankantajn tradukojn en transportdokumentoj?

J. Rebiček — Olomouc.

El la vivo de ĉeĥoslov. konduktoro. Antaŭ kelkaj semajnoj pensiigis ĉeĥoslovaka fervojdirekto post 33 jara servado fervojiston, kiu la tutan tempon estis konduktoro. Laŭ liaj noticoj li nun sumigis kiom da kilometroj li traveturis dum sia fervojoservado. En komenco de fervojoservado li traveturis jare 70–80 milojn, poste 90 milojn da kilometroj. La maksimumo kiun li traveturis en unu jaro estis 96 milojn da km. Post la enkonduko de 8-hora labortago ĉe ĉeĥoslovakaj fervojoj, malaltiĝis tio je 60–65 milojn da kilometroj. Entute li traveturis — laŭ siaj precizaj notoj — 2,550.299 da km, kio sufiĉus preskaŭ por 64 foje ĉirkaŭveturi la terglobon.

El »Čsl. žel. listy« trad. J. Gunia,

Multe oni diskutis pri t. n. »somertempo«. Inter aliaj argumentoj »kontraŭ« mi mencias 3 novajn, cetero forigeblajn. La kuracistoj estas kontraŭ, ĉar ĉiu subita ŝanĝo de la vivmaniero malutilas la sanon. La laboristoj diras, ke, kiom ŝparas riĉaj noktemuloj ne lumante vespere, tiom malŝparas malriĉaj laboristoj devigataj lumi frumatene dum aprilo kaj septembro. Sed plej gravan kontraŭargumenton havas la fervojoj dirante, ke la enkonduko de la somertempo kaj poste la reenkonduko de la normala tempo malordigas la veturplanon kaj tiel ekdanĝerigas la sekurecon de fervoja funkciado.

Ĉu ne estus eble forigi tiun subitecon? Se oni antaŭenŝovus la horloĝmontrilojn ĉiutagmeze je 2 minutoj de 1. ĝis 30. aprilo kaj analoge haltigus ilin ĉiutagmeze je 2 minutoj de 1.—30. septembro, oni ĝuus la avantaĝojn de la somertempo evitante la menciitajn danĝerojn. Se la afero estas diskutinda, pritraktu ĝin ankaŭ en naciaj gazetoj.

OFICIALA PARTO

RAPORTO DE KASISTO POR ĜENERALA JAR-KUNVENO DE I. A. E. F.

okaze de XIX. U. K. en Danzig.

(Daŭrigo.)

Finkalkulo por la asocia jaro 1925/26.

ENSPEZOJ:

1. Saldo de la jaro 1924/25	Din	180.74
2. Kotizoj de 259 anoj	"	10.308.34
3. Prunto prenita de sro I. F. Puhalo	"	1.872.32
Entute:	Din	12.361.40

ELSPEZOJ:

1. Por inventaro (8 stampiloj)	Din	200.—
2. Presado de la gazeto	"	7.290.—
3. Ekspedo de la gazeto	"	600.—
4. Presado de statutoj kaj leterpaperoj	"	1.900.—
5. Kliŝoj	"	563.30
6. Poŝtelespezoj de prezid. viceprezid. & sekret.	"	1.688.40
7. Oficejaj & aliaj elspezoj	"	119.70
Entute:	Din	12.361.40

Perdo en la jaro 1925/26 Din 1.872.32.

Finkalkulo por la asocia jaro 1926/27.

ENSPEZOJ:

1. Kotizoj de 177 anoj	Din	6.184.46
2. Donaco de sro Eriksson	"	7.226.75
3. Donacoj por skribmaŝino	"	1.824.40
4. Prunto prenita de sro Eriksson	"	5.600.—
5. Prunto prenita de sro I. F. Puhalo	"	973.34
Entute:	Din	21.808.95

ELSPEZOJ:

1. Inventaro (laŭ la listo)	Din	11.306.—
2. Presado de la gazeto	"	8.440.—
3. Ekspedado de la gazeto	"	675.20
4. Presado de legitimacioj & poŝtkartoj	"	430.—
5. 5 Kliŝoj	"	178.—
6. Poŝtelespezoj de viceprezidanto	"	625.75
7. Oficejaj & aliaj elspezoj	"	154.—
Entute:	Din	21.808.95

Perdo en la jaro 1926/27.

Al sro Eriksson repagotaj	Din	5.600.—
Al sro Puhalo repagotaj:	"	973.34
Entute:	Din	6.573.34

Resumo de la en — kaj elspezoj por meblaro kaj aliaj aĵoj en la oficejo.

ENSPEZOJ:

1. Monletero nro »Stockholm 778« de sro E. Eriksson enhavis sv. kron. 350 (tricentkvindek) ŝanĝitaj por	Din	5.075.—
2. Monletero nro »Stockholm 513« de sro E. Eriksson enhavis sv. kron. 400 (kvarcent) ŝanĝitaj por	"	5.600.—
Entute:	Din	10.675.—

ELSPEZOJ:

1. Fakturo de la firmo »Ro-Dru« d. d. 14. VI. 1926.	Din	9.980.—
2. Fakturo de la firmo »Ro-Dru« d. d. 6. IX. 1926.	"	800.—
3. Fakturo de la firmo »Elin« d. d. 8. III. 1927.	"	180.—
Entute:	Din	10.960.—

Enspezoj	Din	10.675.—
Elspezoj	"	10.960.—
Plipagite:	"	285.—

La inventaro de Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj.

1. Skribmaŝino »Smith Premier« mod. 60 (nro. XZ 50.601)	Din	6.250.—
2. 2 skribotabloj (9 tirkeŝtoj) 125 cm long.	"	2.950.—
3. 2 seĝoj	"	560.—
4. 1 ŝranko (9 tirkeŝtoj)	"	800.—
5. 2 inkoensorbiloj	"	60.—
6. 2 tablolampoj elektraj	"	180.—
7. 1 maŝino por trulgi paperon	"	35.—
8. 2 longaj stampiloj de la asocio	"	60.—
9. 1 metala ronda stampilo de la asocio	"	150.—
10. Schlomann-a Vortaro V-a volumo	"	196.—
Entute:	Din	11.241.—

Listo de la donacoj por skribmaŝino.

1. Ernst Eriksson, Svedujo	Sv. kr.	10.—
2. A. K. Waag, Svedujo	"	1.—
3. G. Karlsson, Svedujo	"	1.—
4. E. P. Lindström, Svedujo	"	1.—
5. J. E. Medinius, Svedujo	"	1.—
6. K. Viksten, Svedujo	"	2.—
7. M. Dahlin, Svedujo	"	6.—
8. J. Sjöholm, Svedujo	"	2.—
9. C. E. Strandberg, Svedujo	"	1.—
10. V. Sand, Svedujo	"	1.—
11. K. Delstam, Svedujo	"	1.—
12. A. R. Lindsen, Svedujo	"	1.—
13. K. Johansson, Svedujo	"	1.—
14. K. Nyström, Svedujo	"	1.—
15. F. V. Franzen, Svedujo	"	3.—
16. Klubo de Esp. Fervojistoj, Stockholm	"	10.—
17. Alb. Forsslund (S. F. A.), Stockholm	"	2.50
18. Ax. Löfgren (S. F. A.), Stockholm	"	2.—
19. C. Winberg (S. F. A.), Stockholm	"	2.—
20. J. A. Lundin (S. F. A.), Stockholm	"	2.—
21. E. H. Eriksson (S. F. A.), Stockholm	"	2.—
22. O. Dahrne (S. F. A.), Stockholm	"	2.—
23. K. A. Karlsson (S. F. A.), Stockholm	"	1.—

24. J. Ekblern (S. F. A.), Stockholm	1.—
25. G. S. Blomkvist (S. F. A.), Stockholm	2.—
26. Aug. Nelgard, Stockholm	1.—
27. Z. Lindström, Stockholm	1.—
28. C. F. Melin, Stockholm	1.—
29. J. Zetterberg, Stockholm	—50
30. K. H. Andersson, Svedujo	1.—
31. S. Eriksson, Svedujo	1.—
32. K. A. Elfving, Svedujo	2.—
33. G. Nillson, Svedujo	1.—
34. G. Lindgren, Svedujo	1.—
35. E. Zetterberg, Svedujo	1.—

Entute Sv. kr. 70.— Din 1015.—

36. E. Kubasek, Ĉeĥoslovakujo	č. k. 10.—
37. Osvald Haberzettl, „	5.—
38. Bartovsky M., „	5.—
39. Krček F., „	5.—
40. Pejša J., „	5.—
41. Fikrle Fr., „	5.—
42. Molnar B. ing., „	5.—
43. Kozina F., „	5.—
44. Novak M., „	5.—
45. Troup A., „	5.—
46. Hannekam F., „	5.—
47. Mraz J., „	10.—
48. Schmied H., Aŭstrujo	5.—
49. Dlouha Sid., Ĉeĥoslovakujo	10.—
50. Domažl, „	10.—
51. Seidl, „	3.—
52. Sackmanner R., „	3.—
53. Mrazek J., „	3.—
54. Prejza V., „	5.—

Entute č. k. 111.— Din 177.60

55. Van Schie L., Nederlando	guld. —50 Din
56. A. Pelder, „	—50
57. Kees Roskes, „	—50
58. J. Wondra, „	—50
59. Korbijn W., „	—50
60. N. N., „	—50
61. Verschoof H., „	—50
62. Dronk W., „	—50
63. Jansen M. G., „	—50
64. de Lang J., „	—50

Entute guld. 5.— Din 107.—

65. Greiško J., Latvujo	č. k. 20.— Din 33.—
66. Beirens G., Belgujo	belg. fr. 20.— Din 30.—
67. Horrisland R., Norvegujo	Din 80.—
68. Göll K., Ĉeĥoslovakujo	č. k. 10.— Din 16.50
69. Löbl E., Hungarujo	hung. k. 60000.— Din 43.20
70. Campen H., Hungarujo	h. k. 15000.— Din 11.—
71. Rosher E. M., Usono	Doll. 3.— Din 169.35
72. Ascenzo B., Italujo	Lirojn 5.— Din 11.75
73. Stojnić Stevan, Jugoslavujo	Din 120.—
74. Friedländer D., Jugoslavujo	10.—

Entute: Din 1.824.40

E L M O V A D O

Hungarujo.

Esperanta tabulo ĉe la stacidomo en Budapeŝt. Por ke eksterlandaj esperantistoj, vojaĝantoj, tuj ĉe la alveno en Budapeŝton ekseiu la adresojn de la delegitaj kaj diversaj societoj (grupoj), je nia petskribo permesis la Direkcio de »Duna—Száva—Adria« fervojo (estinta »Suda Fervojo«) per sia dekretletero Nro. 39677/K 1926 d. d. 2. XII. 1926. en la stacidomoj sur siaj linioj senpage pendigi la tabulon kun supraj mencioj kaj adresoj. »Hungara Esperantista Societo« kaj »Hungara Esperantista Societo Laborista« kune farigis tiun ĉi tabulon, ĝi estas 1.20 m. en kvadrato, kaj ĝi enhavas krom supre menciitaj adresoj ankaŭ la adresojn de fremdultrafikoficejo kaj hotelon »Continental« en kiu oni parolas esperante. La tabulo estas pendigita ĉe suda stacidomo en Budapeŝt. **E. Löbl**

Ĉeĥoslovakujo.

Kurson por komencantoj en Mor. Ostrava—Privoz gvidas nia ano sro J. Gunia. Inter la vizitantoj estas 12 fervojistoj. La administraro de »Laborista Hejmo« afable disponigis senpage ĉambron por la kurso.

SCIIGOJ DE LA ESTRARO

Konforme al nia promeso en la 3-a nro de la revuo, ni aldonas al tiu ĉi nro norvegan fervojan karton, kiel donacon de la redakcejo de norvega horarlibro »Rutebok for Norge«. Al la afabla donacinto ni esprimas nian koran dankon.

Ĝis nun ni ricevis de pluraj anoj donacojn por 16 paĝa decembra numero. Sed mankas ankoraŭ multe ĝis la necesa sumo estos havigita. Al tiuj, kiuj bonvolis sendi al ni la donacojn, ni esprimas nian koran dankon.

Por decembra numero ni ricevis plurajn, tre interesajn artikolojn. Ili estas: La Usona trajndirektad-sistemo; Fervojoj en Hispanujo; El vojaĝimpresoj kaj observoj en la nuna Hispanujo; El Svedujo: Ripozhejmoj por fervojistoj (kun klišo) ktp. Ni danke akceptos ankaŭ pluajn kunlaboraĵojn.

La banderoloj por 1927/28 asocia jaro estas aldonitaj al tiu ĉi numero.

Ni petas, ke la anoj skribu al svedaj fervojaj organizoj simpati — kaj dankesprimojn por ilia efika subteno de nia asocio. (Vidu la gvidartikolon.) La leteroj estu sendataj je la adreso de nia sveda asocio: Ernst Eriksson, fervojoficisto, asesoro de IAEF, Wästerasgatan 2, Stockholm Wa.

Fine ni petas ĉiujn niajn anojn, kiuj havas influon ĉe siaj naciaj organizoj, ke ili bonvolu peti de la organizoj similan subtenon, kiel donis al ni svedaj organizoj laŭ peto de niaj svedaj amikoj.

Konsejn, ke ĉiu monero helpas al ni ebligi la eldonadon de pli ampleksa revuo. Antaŭan dankon por klopodoj.

La estraro.

Kotizoj! Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas monate oficialan organon »LA FERVOJISTO«. Okaze de aliĝo ricevas la ano legitimacion, statutojn, kaj ĉiujn ev. oficialajn eldonaĵojn de la asocio. — La kotizoj estas jene fiksitaj: Ĉeĥoslovakujo 20 ĉk; Danujo 4 kr; Germanujo 3 Rm; Hungarujo 5 pengö; Jugoslavujo 40 Din; Nederlando 2 G; Svedujo 4 Kr; Svislando 4 sv. fr; Usono 1 Dolaro. Abono estas la sama kiel la kotizo. Landoj, kiuj ne estas indikitaj pagas egalvaloron de 4 sv. fr. La kotizo estu sendata je la adreso: Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavujo. Jugoslavaj anoj sendu la kotizon per poŝteko nro 35908.

Responda redaktoro: Ilja F. Puhalo, Zagreb, Strojarska cesta, žel. paviljon II. 15. Por la presejo respondas: Dro Janko Höber, Zagreb, Prilaz Ďure Deželića 2. Presejo: Zaklada Tiskare Narodnih Novina u Zagrebu, Frankopanska ul. 26.