V. jaro — Nro. 5. Decembro 1927.

LA FERVOJISTO

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

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

KIEL DEVUS ESTI?

Konstatita stranga fakto, kiu aperas post ĉiuspecaj internaciaj kongresoj, estas la plendoj pri lingvaj malfacilaĵoj. La aranĝantoj de la kongresoj momente pripensas kion fari por forigi tiun malfacilajon, kelkfoje oni decidas, ke en la kongresoj estos permesata diskutado nur en 2—3 naciaj lingvoj, kaj post kelkaj tagoj la gvidantoj forgesas kiel malfacile estis. * Speciale ni vidas tiun fakton ĉe kaj post la kongresoj de profesiaj unuiĝoj, kies partoprenantoj ne konsistas el la homoj scipovantaj paroli plurajn lingvojn. Tiuj homoj ne havis la bonŝancon esti dum sia junaĝo edukataj de vartistinoj, kiuj parolis plurajn lingvojn ekz. anglan, francan, germanan, kaj ili estis ankaŭ dum sia vivo okupitaj por vivteni sin kaj sian familion kaj ne povis studi malfacilajn naciajn lingvojn. En sia profesia organizo tiuj homoj estas tre kapablaj, sed sola peĉo kuŝas en nescio de fremdaj lingvoj. La estraroj de profesiaj organizoj devas vole — ne vole — sendi al la kongreso kiel delegiton ev. tiun, kiu almenaŭ iel parolas fremdan lingvon, eĉ se li estas malpli kapabla ol la alia kiu parolas nur la gepatran lingvon. Kiajn rezultatojn tio havas, ni ĉiuj bone scias. * Se ni, esperantistoj proponas, ke tiaj organizoj akceptu aŭ rekomendu, ke la anoj lernu Esperanton oni, anstataŭ akcepti tiun proponon, rifuzas ĝin aŭ prokrastigas la decidon sub diversaj pretekstoj. Preskaŭ ĝenerale tiel okazas! Sed ĉu tio helpas? Ĉu tio forigos iam la lingvan ĥaoson? Ĉu tio forigos iam la malfacilaĵojn, kiuj regas ĉu ĉe kongresoj, ĉu en korespondado? Kaj fine ĉu tio estas juste? Ĉu estas juste devigi iun lerni dum kelkaj jaroj iun fremdan malfacilan lingvon por paroli ĝin poste fuŝe kaj balbutante? * Ni esperantistoj respondas nee! Ni scias, ke tiel labori signifas nur sencele ŝanceliĝadi, serĉadi la efikajn rimedojn tie kie ili tute ne ekzistas! * Ni posedas efikan rimedon, kapablan post kelkaj jaroj plene forigi la ekzistantajn malfacilaĵojn! Ni havas nian Esperanton! * Ne estus oportune decidi, ke Esperanto estu la sola lingvo tuj venontan jaron ĉe la kongreso. La homoj ne lernus ĝin sufiĉe ĝis tiu tempo. Ili ja havas ankaŭ aliajn devojn kaj ne povas dediĉi ĉiutage iom da tempo al lernado. Oni decidu, ke la anoj lernu Esperanton kaj ke ĝi estu post du, tri jaroj la sola lingvo allasebla ĉe kongreso! * Se la gvidantoj ne ankoraŭ povis konvinkiĝi pri la utilo de Esperanto, pri ĝia uzado, ili vizitu niajn internaciajn kongresojn. Mi ne dubas, ke ili konvinkiĝos pri uzebleco kaj taŭgeco de Esperanto. * La gvidantoj de profesiaj organizoj devas esti gvidantoj, larĝvidaj. Ili devas esti gvidantoj kaj ne sekvantoj! Ili devas tuj fari anstataŭ prokrastigadi de tago al tago la solvon de tia grava problemo, kiu kaŭzis kaj kaŭzas al ili la perdon de multege da mono, tempo, kaj ofte eĉ kreas al ili nur miskomprenojn. * Pli aŭ malpli frue, hodiaŭ aŭ morgaŭ, nunan, aŭ venontan jaron la solvo devos veni. Ke la helplingvo, kiun elektos la homoj estos Esperanto, tion ni ĉiuj firme kredas. Jen, tiel devus esti!

Ilija F. Puhalo

EL LA FAKO

Orig. de C. C. Fears, Louiswille, Kentucky, U. S. A.

LA USONA TRAJNDIREKTADSISTEMO.

La *trajnondirektada sistemo en ĉiu lando havas la celon ekspedadi kaj rapidigi la trafikon. La plej bona sistemo por iu lando, kompreneble, estas tiu, kiu plej multe konvenas al la temperamento de la personaro kaj al la koncernataj kondiĉoj. Do, oni ne surpriziĝas trovante malsimilaĵojn en la sistemoj de diversaj landoj.

Eble iom da intereso kaj scivolemo ekestis inter eŭropanoj dum la granda milito pro la metodoj de amerikaj fervojistoj en Francujo kaj Belgujo, kaj pro tio eble estos klarigo de usona direktadsistemo des pli interesa por multaj.

Sur la unua fervojo en Usono, trajnoj iris laŭvole ĝis la tempo kiam estis necese decidi difinitajn lokojn ĉe kiuj iuj ajn trajnoj devos renkonti unu la alian.

Rakonto diras, ke foje unu trajno alvenis stacion, kie ĝi devus renkonti alian trajnon kaj atendis tie kelkajn horojn, sed la alia trajno ne venis. La staciestro, rememoriĝinte pri la telegrafo, kiu estis tiutempe novaĵo, telegrafis al la staciestro de proksima stacio petante, ke li restigu la malfruigitan trajnon ĉe sia stacio ĝis la unue nomita trajno estos alveninta. La konduktoro de tiu trajno, eksciinte pri la aranĝo, unue ne volis akcepti ĝin, sed fine decidis tiel fari. Tiamaniere ekestis la unua trajnondirektadisto en Usono.

La sistemoj de direktado en Usono disvolviĝis en du sistemojn, la ordonan kaj la blokan; ambaŭ estas la centralizosistemoj. La ordona estis dum longa tempo la sola, sed poste oni trovis, ke ia sistemo estis bezonata per kiu pli multe da trafiko povus esti direktata, almenaŭ sur mallonga parto de la linio. Por tiu celo la bloka estis tre taŭga, kaj estis tiel uzata. Tamen, pro pligrandiĝo de trafiko nuntempe estas multe da diskutado pri ĉi tiu sistemo, kaj eĉ oni eltrovis kaj disvolvis aŭtomatan elektre funkciigatan direktadsistemon priskribotan poste.

Ĉiu fervoja kompanio (ĉiuj en Usono estas privataj) dividas la liniojn de sia fervojo en ordinare du aŭ tri distriktojn, kaj ĉi tiujn distriktojn laŭ necese en diviziojn.* Plej ofte ĉiu divizio estas dividita en du aŭ pli lokomotivajn aŭ direktadajn dividaĵojn (distriktojn). Sed en kelkaj okazoj direktadisto direktas lokomotivan distrikton konsistantan el unu aŭ pli da branĉoj 40—75 km. longaj, eĉ iafoje du lokomotivajn distriktojn. Direktada distrikto ordinare estas koincida kun lokomotiva, kaj plejparte estas 125—200 km. longa.

Kompreneble la prezidanto estas la supera oficiro super la tuta fervojistaro kaj ĉiuj fakoj. Sed super la tuta fervojo estas ĉefa funkciiga oficiro »La Generala Administranto«, kaj super ĉiu distrikto, distrikta funkciiga oficiro ĝenerale nomita »La Generala Superintendanto«. Tiu ĉi oficiro tre multe veturadas de unu al alia oficejo de la diviziaj superintendantoj kaj liaj devoj estas multe superdirektadaj.

La divizia superintendanto estas la ĉefa loka oficiro. Li havas rektan rilatadon kun ĉiu fakestro kaj ĉiuj suboficiroj kaj aliaj estroj en sia divizia organizaĵo. Li havas grandan sendependecon difinitan laŭ iuj limoj pri la funkciigado de la fervojo, kaj ofte donas al suboficiroj multe da sendependeco en la plenumado de siaj instrukcioj.

La direktadisto povus esti nomata »la radocentro« de ia centralizita sistemo, speciale de la usona pro tio, ke de lia bona kaj konvena agado dependas la korekta funkciado de la sistemo. Li estas, en Usono, laŭ difinaĵo de la »Interŝtata Komerca Komisiono«, suboficiro, kaj devas esti kapabla fari tujan juĝadon pri iu afero en la sfero de sia agado.

Pro tio, ke kelkfoje dumnokte li estas la sola oficiro deĵoranta, li devas fari decidon pri demandoj, kiuj estus sub regado de la ĉefdirektadisto aŭ superintendanto, se aŭ tiu, aŭ alia estus atingebla.

Liaj ordinaraj devoj estas: Renkontigi kaj preterpasigi la trajnojn laŭbezone, korekte tenante la registrofolion por ebligi ĝustan kalkuladon de renkontejoj, ktp., kaj kiel arĥivaĵon. Ekspedi trajnojn laŭ bezonoj de trafiko kaj ordoni al la trajnoj kiam estas necese, ke ili entrajnigu vagonojn laŭlonge de la linio. Kontroli, kaj se estas necese, malebligi, ke trajnistoj kaj telegrafistoj laboru pli ol la laŭleĝan nombron da horoj (Telegrafistoj povas labori 9 horojn, trajnistoj 16, dum ĉiujn 24 horoj.) Li eĉ devas certigi, ke bestoj sendataj ne restu en vagonoj pli ol 28 horojn, aŭ se la sendinto jam konsentis, 36 horojn. Sciigi la trajnejestron pri alvenontaj trajnoj, kaj doni sciigon al multe da aliaj personoj pri la trajnoj kaj trafiko ĝenerala.

La elementoj de la sistemo estas la regularo, la hortabelo, komunikiloj, ktp.

La regularo enhavas regulojn regantajn ĉiun okazontaĵon tiom, kiom oni povas antaŭvidi ilin kaj laŭ la sperto dum multe da jaroj. Kompreneble ili povas esti nur ĝeneralaj en multe da okazoj. Sed tiuj, kiuj rilatas al la rajtoj de trajnoj sur la ĉeftrako* estas tre definitivaj. Ĝi fiksas; ke estas tri klasoj de trajnoj nomitaj 1-a, 2-a, kaj 3-a, kaj, ke la unua klaso havas rajton al la ĉeftrako super duaklasa, ktp., kaj triaklasa trajno havas rajton super ekstra trajno. (Ekstra trajno estas tiu, kiu kreiĝis per trajnordono, kaj havas nenian rajton, kun escepto de tia donita per trajnordono) ke trajnoj irantaj en direkto nomita en la hortabelo estas superaj al tiuj de la sama klaso irantaj en kontraŭa direkto. Ĝi ankaŭ specifas formulojn de trajnordonoj kaj kvitancoj, ktp.

La hortabelo montras la numeron de ĉiu regula trajno, ĝian klason kaj direkton, kaj la horojn en kiuj ĉiuj trajnoj alvenos al kaj foriros el ĉiu stacio. Ĝi ankaŭ montras la staciojn ĉe kiuj la persontrajnoj ĉiam haltos, kaj tiujn ĉe kiuj ili haltos nur laŭbezone por pasaĝeroj. Aldonitaj al ĝi estas specialaj instrukcioj aŭ sciigoj. Ekz. eble estas dirite, ke norden irantaj trajnoj superas suden irantajn de la sama klaso, aŭ kontraŭe. Ĝi ankaŭ montras la staciojn ĉe kiuj iu trajno ordinare devus renkonti aŭ preterpasi iun alian, sed tiu sciigo ne rajtigas iun malsuperan trajnon iri al tiu stacio por renkonti superan, sed ĝi povas tiel fari nur se ĝi iras laŭ la ho-

---

* Trajno; lokomotivo kun vagonoj aŭ sen vagonoj rajtigita per regularo kaj hortabelo, aŭ per trajnordono aŭ alia rimedo, por iri sur la ĉeftrako inter stacioj. (Atentu: Lokomotivo trenanta vagonojn de unu al alia parto de vagonejo, aŭ ordiganta* vagonojn, ktp., eĉ ĝi estas aŭ ne sur la ĉeftrako, ne estus trajno, laŭ la ĉi-supra difino.)

* Ordigado (de vagonoj); metado de vagonoj en trajnojn laŭ difinita ordo, aŭ meti la vagonojn kune por ke ili iru kiel trajnoj, aŭ por aliaj celoj. Angle, shunting. Usone, svitching. Ordigada lokomotivo.

-* Trajnordigisto; aŭ ordigisto.

* Divizio; Mi prezentas ĉi tiun vorton kiel fakan terminon por tiu partaĵo de fervojlinio regata de oficiro, kiu havas sub sia tuja regado tiajn funkciigajn fakojn, kiaj estas direktada, maŝinista, riparista, ktp. (la funkciiga unuo); ĉar ĉi tiu parto de fervojo multe similas, al militista divizio rilate sian funkciadon.

* Ĉeftrako; trako etendiĝanta inter stacioj.

raro* en la hortabelo por tiu trajno kaj se ne estas malfruĝinta. Se trajno alvenus stacion, kie ĝi devus renkonti alian trajnon laŭ la hortabelo, kaj ĉi tiu trajno ankoraŭ ne alvenis, tiu trajno devas: Se la renkontota trajno estas supera laŭ klaso, aŭ laŭ direkto (kiel inter trajnoj de sama klaso), iri en kromtrakon* ĝis la alia trajno estos renkontita. Se la renkontota trajno estas malsupera laŭ direkto; atendi 5 minutojn post tiam, kiam la renkontota estas atendata kaj nur tiam ĝi povas preterpasi ĉiun stacion kun 5 minuta tempointerspaco post la renkontota trajno estas atendata ĉe tiu stacio ĝis la renkontota trajno estos renkontita. Se la renkontota trajno estas malsupera laŭ klaso; tute malatenti ĝin. Oni rimarkos, ke iu trajno povas esti supera aŭ malsupera laŭ aŭ klaso aŭ direkto.

En okazo de personitrajno, pro sendanĝereco, la direktadisto ne permesus tian procedadon, sed donus al la koncernataj trajnoj ordonon renkonti unu la alian ĉe iu difinita stacio.

Ĉe usonaj fervojoj la metodo de komunikado estas iuokaze la telegrafo, iuokaze la telefono. Multe da fervojoj ankoraŭ ne instalis la telefon por direktado kaj uzas nur la telegrafon. Tiuj fervojoj, kiuj uzas la telefonon, plejparte ankaŭ havas ankoraŭ la telegrafon kiel kroman komunikilon. Do, preskaŭ ĉiuokaze la funkciiganto de la komunikilo ĉe stacioj estas telegrafisto, kiu ricevas de la direktadisto la ordonojn kaj transdonas ilin al la trajnistoj.

La devoj de telegrafistoj ĉe stacioj plejparte estas diversaj kaj multaj La pli gravaj devoj estas la ricevado kaj transdonado de trajnordonoj kaj farado de aliaj necesaj postuloj de la direktadisto. Krom tio, li en pli multe da okazoj devas prilabori, kontkaj registro-librojn, ktp., t. e. helpi la staciestron en laboroj pri la stacio.

La formuloj de ordonoj estas priskribataj de la regularo, kiel ankaŭ la metodo por farado de ordonoj.

Farante ordonojn, la direktadisto devas, aŭ transsendi la ordonojn por ĉiuj koncernataj trajnoj samtempe; aŭ devas transsendi unue la ordonon por la supera trajno, kies rajto estas limigata aŭ forigata. Post ia transsendo la direktadisto devas postuli, ke la telegrafisto resendu aŭ ripetu almenaŭ la numeron kaj adreson de la ordono, kaj nur post tiu ripetado de numero kaj adreso povas la telegrafisto konsideri tiun ordonon nur kiel ordonon por teni la koncernatan trajnon ĉe sia stacio. Ĉi tiu procedado nomiĝas »X-ado« de ordono. Se la telegrafa aŭ telefona linioj difektiĝus post kiam la direktadisto transsendis ordonon, sed antaŭ ol telegrafisto estas »X-inta« ĝin, la ordono havas nenian valoron kaj povas, fakte devas, esti tute forigita de la telegrafisto. »X-ado« estas farata nur tiam, kiam la direktadisto petas ĝin speciale.

Tamen, la ordinara procedado estas, ke post la ricevado de ordono, la telegrafisto devas ripeti la tutan ordonon. Unue la telegrafisto, kiu ricevis la ordonon por la supera trajno, kaj poste aliaj, kiuj samtempe ricevis la ordonon por malsuperaj trajnoj. Post ripetado de la tuta ordono la telegrafisto skribas sur la formulon la horon en kiu li ripetis ĝin, kaj nur tiam povas la telegrafisto konsideri ĝin kiel ordonon transdoneblan.

Ordonoj povas esti transdonataj laŭ du manieroj. Antaŭ ol transdoni formulon N-ron 31, la telegrafisto devas haltigi la trajnon kaj postuli, ke la konduktoro kaj lokomotivestro subskribu siajn nomojn sur la formulon, post kio la telegrafisto transsendas la subskribaĵojn al la direktadisto, kiu donas la horon de kompletigo, kaj la ordono estas tuj transdonebla. Se la telegraf- aŭ telefon-linio difektiĝus post ripetado de la tuta ordono, la telegrafisto transdonus ĝin al la trajnistoj post subskribado de iliaj nomoj, kaj transsendus la subskribaĵojn kaj la horon kompletigan al la direktadisto kiam la komunikilo reboniĝos.

Ĉe formulo N-ro 19 (deknaŭ), post ripetado de la tuta ordono kaj surskribado de la horo en kiu ĝi estis ripetata, ĝi estas kompleta, kaj la telegrafisto povas tuj transdoni ĝin al la trajnistoj sen ia haltado de la trajno.

Formulo N-ro 31 estis ĉiam uzata dum antaŭaj jaroj kiam estis necese limigi aŭ forigi la rajton de supera trajno. La fervojaj administracioj timis, ke estus tro danĝere uzadi la formulon 19 por tia celo. Sed nuntempe multaj ŝanĝadas la opinion, kaj uzado de formulo 19 por tiu celo multe kreskadas. Tiel multe da fervojoj jam uzadas ĝin.

La vortaranĝon de trajnordonoj ankaŭ la regularo specifas, almenaŭ por ordinaraj okazoj. Ĉiu ordono havas numeron kaj estas adresata al la konduktoro kaj lokomotivestro de la trajnoj koncernataj. Tamen, la kond. kaj lok. devas tuj sciigi la ceterajn trajnistojn pri la enhavo de la ordono. Ĝi estas subskribata per la nomo de la ĉefdirektadisto.

Por renkontigi du trajnojn la vortaranĝo estus, ekz. N-ro 1 lokomotivo 25 renkontos N-ron 2 lokomotivo 30 ĉe A.

Oni rimarkos, ke la ordono estas nura diraĵo de tio, kio okazos. Ĉe iuj fervojoj la direktadisto silabe enmetas la numerojn de la trajnoj krom numeraloj, ĉe iuj li ne enmetas la numerojn de lokomotivoj.

Por kelkaj trajnoj;

N-ro 1 renkontos N-ron 2 ĉe A kaj N-ron 4 ĉe B.

Por anstataŭi jam faritan ordonon;

N-ro 1 renkontos N-ron 2 ĉe B anstataŭ A.

La direktadisto neniam trovas necesecon por preterpasigi per trajnordono iun trajnon ĉirkaŭ alia, kvankam tia preterpasigo povus esti farita. Trajnoj devas ĉiam esti liberaj de la ĉeftrako almenaŭ kvin minutojn antaŭ ol supera trajno estas atendata. Tial se trajno ne havas necesan tempon por iri al la proksima stacio antaŭ sekvanta supera trajno, aŭ por renkonti superan trajnon irantan en kontraŭa direkto, ĝi devas tuj iri en kromtrakon. Kompreneble la rapideco de supera trajno estas pli granda ol tiu de malsupera, kaj neniu trajno havas la rajton iri pli rapide ol permesas la hortabelo por tiu trajno aŭ klaso. Se ambaŭ trajnoj iras laŭ la horaroj en la hortabelo, kompreneble ili renkontos aŭ preterpasos unu la alian ĉe la stacio, kiun, por tiu celo, montras la hortabelo, sed se la malsupera trajno estus malfrua ĝi irus nur al tiu stacio, al kiu ĝi povas antaŭ ol la supera trajno estas atendata. Kiam ambaŭ trajnoj estas malfruaj la direktadisto devas fari la necesajn ordonojn. Se estus trafika miksado, aŭ pro alia kialo, la direktadisto povus transsendi telegramon al la konduktoro de iu malsupera trajno kaj ordoni, ke lia trajno restu ĉe iu stacio ĝis iu supera trajno estos alveninta aŭ preterpasinta. La rajto de neniu trajno estus tiel tuŝita. Sed se la direktadisto deziras, ke iu malsupera trajno iru antaŭ supera trajno ĝis iu stacio, li devas fari ordonon. Tiu ordono estus, ekz.

N-ro 1 iros antaŭ N-ro 3 al B. aŭ

N-ro 1 iros antaŭ N-ro ĝis (N-ro 1 estas) atingita.

Alia ordono tre uzinda por helpi malsuperan trajnon kontraŭ supera estas la t. n. »restiga« ordono. Ekz.

N-ro 1 restos ĉe A ĝis 9.30 a. tm. B ĝis 9.40 a. tm. ktp.

Ĉiuj trajnoj post ricevo de tiu ordono povas iri laŭ la horaro nomita en la ordono sammaniere kiel ili antaŭe iris laŭ horaro en la hortabelo.

* Horaro; listo da horoj enhavataj en la hortabelo kaj montranta la horojn en kiuj unu trajno preterpasos ĉiun stacion. Ĝi eble montras la numeron kaj klason, aŭ ian sciigon apartenantan nur al tiu trajno.

* Kromtrako; trako por renkontado, ŝarĝado de vagonoj, ktp.

* Preterpas (trako).

* Renkont-igtrako; por tiuj celoj.

Iu trajno prenas la rajton iri laŭ la horaro de iu regula trajno nur se la konduktoro registras en la registrolibron sian trajnonumeron, la numeron de la lokomotivo kaj aliajn sciigojn, kaj ricevas kvitancon por tiu trajnonumero de la telegrafisto ĉe la stacio, kie tiu trajnhoraro komenciĝas. La direktadisto povas forigi la horaron de iu ajn trajnonumero sur la tuta distrikto, ekz.

N-ro 1 de vendredo 28a de Septembro estas forigita A ĝis D. (Inter A kaj D).

Li povas meti iun trajnon sur la linion ĉe iu stacio kaj sub iun trajnhoraron en la hortabelo se tiu horaro ne estas jam plenumita. Ĉi tion li faras per ordono, ekz.

Lokomotivo 25 iros kiel N-ro 1 C ĝis D.

Li povas meti iun trajnon kiel duan aŭ alian sekcion de iu trajno, kiu sekcio havas ĉiujn rajtojn de tiu trajnonumero. Ĉiuj sekcioj, kun escepto de la lasta, devas porti verdajn flagojn sur la antaŭfino de la lokomotivo por sciigi al aliaj trajnoj, ke aliaj sekcioj de tiu trajno sekvas. Ekz.

Lokomotivoj 25 kaj 30 iros kiel 1a kaj 2a N-ro 1 A ĝis D.

Por meti ekstran trajnon sur la linion li farus ordonon, ekz.

Lokomotivo 25 iros (kiel) ekstra A ĝis D.

Se estus dezirinde, la direktadisto povus renversi la rajtojn de iuj trajnoj, ekz.

No. 2 havas rajton super N-ro 1 D ĝis C.

Kaj laŭ tio N-ro 2 havus la rajton nur inter la stacioj nomitaj sammaniere, kiel se ĝi estus tiel rajtigita de la regularo, aŭ la hortabelo laŭ direkto.

Iuj el tiuj ordonoj povas esti kunigataj, tio estas uzataj samtempe en unu ordono, se tia uzado estas dezirata; kaj tia multfoje estas.

Oni povas tuj kompreni, ke ĉi tiu ordona sistemo disvolviĝis tiamaniere, ke teorie la direktadisto devas fari nur minimume da penado. Li devus plejparte fari ordonojn, nur tiam, kiam trajnoj malfruiĝas. Sed praktike sur distrikto havanta multe da trajnoj li estas tre okupata homo, kaj tiam, kiam trajnoj estas pli multaj ol meznombraj, ili kelkfoje devas atendi ĝis tiam, kiam li havas la tempon por fari la necesajn ordonojn. Plue li laboras sub malavantaĝoj en distrikto, kie trajnoj devas aperi sen ia antaŭsciigo, kaj speciale se tia aperado estas ofta. Tial la disvolviĝo de la bloka sistemo de direktado.

Dum longa tempo la bloka sistemo estis uzata kiel sendanĝerigilo kune kun la direktada sistemo, kvazaŭ kroma rimedo por tiu celo.

Ĉe la bloka direktadsistemo malfruigitaj trajnoj ne kaŭzas plian laboron al la direktadisto ol trajnoj irantaj laŭ la horaro. Fakte horaro estas necesa nur por informo de la publiko aŭ aliaj. Trajnistoj tute malatentas ĝin rilate siajn rajtojn, kun escepto de lokomotivoj reordigantaj vagonojn en vagonejoj, kie iil devas liberigi la ĉeftrakon kvin-minute antaŭ ol persontrajno estas atendata laŭ la hortabelo. Vartrajnoj devas ĉiam atenti, ke ili tre kredeble trovos tiajn lokomotivojn okupantajn la ĉeftrakon en la limoj de vagonejoj. Por ĉi tiu celo la hortabelo trovas bonan aplikon ĉe la bloka direktadsistemo.

La bloka direktadsistemo estas efektive ordinara mane funkciigata bloka sistemo regata de unu homo, la direktadisto. Ĝi povas funkcii kune kun la aŭtomata bloksistemo. Fakte la plimulto el fervojaj administracioj en Usono rekomendas la blokan direktadsistemon nur se ĝi estas uzata kune kun la aŭtomata bloksistemo.

VARBU NOVAJN ANOJN!

Ĉe la bloka direktadsistemo oni dividas la distrikton en blokspacojn etendiĝatajn inter blokstacioj. Signaloj, semaforaj aŭ kolorlumaj, regas ĉiujn blokspacojn ĉe la finajoj, kaj ricevado de permeso per ĉi tiuj signaloj sole rajtigas trajnojn iri en la blokspacojn. La telegrafisto sciigas al la direktadisto tiam, kiam trajno estas alvenanta, kaj la direktadisto, se la blokspaco estas neokupata, rajtigas la telegrafiston montri verdan (dumnokte) aŭ vertikalan (dum tage) signalon. Se estas dezirate permesi al trajno sekvi alian en la blokspacon, la direktadisto rajtigas la telegrafiston montri flavan aŭ diagonalan signalon. Por haltigi la trajnon, ruĝa aŭ horizontala signalo estas montrata.

Kompreneble la direktadisto bezonas nur kelkajn sekundojn por rajtigi telegrafiston montri taŭgan signalon. La telegrafisto mem plejparte funkciigas la ĉeftrakajn komutilojn, tial se la direktadisto deziras, li povas ordoni, ke la telegrafisto enirigu la trajnon en kromtrakon, aŭ la telegrafisto povas tiel sciigi la trajnistojn, se li mem ne funkciigas la koncernatan komutilon.

Ĉe unu sistemo de ĉi tiu speco, al trajnoj estas permesate sekvi unu la alian laŭ tempospaco de tiom malmulte, kiom 30 sekundoj. Sed tiu fervojo estas finstacia fervojo kaj al trajnoj ne estas permesate iri pli rapide ol po 40—50 km. pohore.

Komparo de ĉi tiuj du sistemoj montras, ke ĉe la ordona la direktadisto estas iom gardata kontraŭ eraroj per la metodo de farado de ordonoj. Sed ĉe la bloka la telegrafisto plejparte ne scias ĉu la blokspaco estas aŭ ne estas okupata. Tial la tuta respondeco estas ĉe la direktadisto. Sekve, la neceseco por sendanĝerigiloj.

Tamen, kiel ekzemplo, la suprenomita finstacia fervojo funkciigas tian sistemon, havante nur proksimume 12 mejlojn da ĉeftrako plejmulte duobla sur kiu iras ĉiutage 350 ĝis 450 trajnoj, kaj la plimulto da tiu ĉi trafiko estas sur tri-mejla partaĵo de la fervojo kaj nenia aŭtomata bloksistemo estas uzata.

Nur en lastaj kelkaj monatoj oni disvolvis elektre funkciigatan blokan direktadsistemon, kaj ĝi jam estas uzata sur 75 km. distrikto.

En la direktadistejo sin trovas komutilara tabulo kun komutiloj, montrilaj lumoj, trakdiagramo, kaj aŭtomata registrilo, kiu registras sur paperfolio la horojn en kiuj ĉiu trajno preterpasas ĉiun stacion. Nur unu drato (metalfadeno) krom unu drato komuna al ĉiuj estas necesa por ĉiu trakkomutilo kaj ĉirkaŭaj signaloj. La direktadisto povas ŝanĝi la trakkomutilon kaj montrigi la signalojn nur per funkciigado po unu komutilo sur sia tabulo per ĉiu aro da relkomutilo kaj signaloj.

Ĉe ĉiu finaĵo de ĉiu kromtrako estas po kvar signaloj. Tri el ili povas montri statojn de blokspaco, aŭ indikaĵojn: neokupatan kun permeso por trajno iri en la blokspacon en la koncernata direkto; okupatan kun permeso por trajno sekvi alian en la blokspacon; kaj haltigan. La alia signalo montras ĉu aŭ ne iros la trajno en la kromtrakon. Du el la tri supre nomitaj signaloj regas trajnojn irantajn sur la ĉeftrako, po unu por ĉiu direkto; la alia regas trajnojn irantajn el la kromtrako. Kompreneble la signaloj ne povas sin montri se la trakkomutiloj ne korekte funkcias; tio estas, en tia okazo ili montros haltigsignalon.

La poveco por funkciigi la trakkomutilon povas esti transdonata de la sistemo, se la direktadisto permesas, al mane funkciigata komutilo por permesi, ke trajnoj entrajn- kaj eltrajn-igu vagonojn, ktp.

Ĉe ĉiu aro da signaloj estas telefono por uzado de trajnistoj.

Kompreneble neniu telegrafisto estas bezonata.

Josef Hofmann, ĉefinsp. en ferv. ministerio, Praha, Ĉehoslovakujo.

FERVOJOJ EN HISPANUJO.

Pri tiu ĉi temo estis proporcie tre malmulte skribite. La mencioj en la vojaĝlibroj estas ĝeneralaj, rimarkoj en la vojaĝpriskriboj (Diercks »Das moderne Spanien«, V. J. Němirovič-Dančenko »Po stopách Maůrů«, Edmondo de Amicis »Spagna«) portas, estante verkitaj de nefakuloj, signon de l' impresoj sole hazardaj, aŭ tro subjektivaj, la unuopaj artikoloj, publikigitaj en diversa gazetaro, estas plejparte nekompletaj. Nun eldonis pri la afero itala inĝeniero L. Belmonte en la publika presaĵo kompletan raporton, datumitan el la plej nova epoko, kiun ni, aldonante al ĝi ankoraŭ kompletigojn, ĉerpitajn el la verkoj de l' supre nomitaj aŭtoroj, ĉi tie reproduktas:

»Dume, kiam kovriĝis la resto de l' Eŭropa kontinento en la dua kvarono de l' pasinta jarcento per fervoja retaro, ne estis Hispanujo—skuegiĝinta pro burĝa milito — sekve de sia interna malordo kapabla, fari la samon, kion faris la aliaj ŝtatoj. Kaj la menciita lando bezonis ja tion, tiom urĝe. Komerco kaj trafiko en Hispanio, en la mezepoko tiel floranta, dum sekvantaj jarcentoj iom post iom malfortiĝadis, la ŝosea vivo, en la pasinteco jam malzorgiĝinta, ne povis plenumi la plej urĝajn trafikbezonojn, eĉ ne tiujn malgrandiĝintajn. Estis konstruite dum la regado de reĝo Karolo XIII. proksimume 2000 km. da ŝoseoj, sed aliparte ili estis sole montvojetoj kaj simplaj vojoj, uzeblaj nur de l' rajdantoj kaj brutaro, kiuj prizorgis inan landan komunikon. Kun evoluiĝinta fervoja frafiko en la ceteraj ŝtatoj de Eŭropo ŝajnis, ke venos ankaŭ por Hispanujo pli bona epoko, sed ĉi tiu supozo montriĝis sole iluzio.

La unua koncesio por la konstruo de l' fervojo, kondukanta de Jerez al la havena, norde de Cadiz kuŝanta urbo Santa Maria Rota, kvankam la licenco estis aprobita jam en la jaro 1830, sed la konstruo de l' fervojo mem ne estis permesita. Se la konstruadoj de ĉiuj fervojoj, al kiuj estis tiatempe donitaj aproboj estus efektiviĝintaj, havus Hispanujo nuntempe la plej densan fervojretaron en Eŭropo. Anstataŭ tio evoluiĝadis i tiu retaro tre malrapide...«

Pri la tempo de l' unuaj komencoj de l' hispanaj fervojoj diras V. J. Němirovič-Dančenko:

»Poetoj, enamiĝintaj en sian patrujon, scias ĉiam trovi belecon eĉ tie, kie la simplaj mortuloj indiferente trairadas, nenion atentante. Tiamaniere okazis, ke oni komparis Hispanujon dumtage al »ora telero« kaj dumnokte al »arĝenta luno«. La esploristoj, kiuj konkuras en la priskriboj de l' toreadoraj luktoj, tipaj monaĥoj, ĉarmaj mandolinoj, noktaj serenadoj — ĉe la lunbrilo aŭ sen ĝi — kaj azenpelantoj, pro la dekoracio ili forgesis veran realecon, kiu samtempe surprizas kaj instruas. Nenie en tiaj klaraj kaj teruraj trajtoj montriĝas la pereiga influo de l' absolutismo, kiu asociiĝis kun la religia maltoleremo. Filipo IIa kaj Torkvemada — tiuj la plej tipikaj reprezentantoj de du parencaj tendencoj de l' Pirenea politika vivo — dum tri jarcentoj alkondukis liberan, riĉan kaj potencan landon, riĉegan je propra intelekta evoluo, al unika terura stagnacio, kiu ne havas sur la mondo al si similan. Krom riĉa Katalunujo kaj Biskayeo — tuta cetera Hispanujo prezentas bildon de mireginda dezertiĝo. Gia studado estus tre profitdona al ĉiuj adeptoj de » malnovaj oraj tempoj«.

Kompreneble, ke en tiu kaŭzo estas necese rigardi pliprofunden en la aferon kaj ne kontentigi sin per sola dekoracio. Ĝi estas serioza leciono, kiun donas la poetiga lando al la tuta mondo per sia malprospero, malprospero egale granda, nekredebla kaj fantazia, same kiel granda estis ĝia iama supereco. Filipo IIa kaj Torkvemada ne nur, ke ili haltigis la evoluon de l' lando, sed eĉ mortigis ĝin per unu bato. En la celado subtenadi la eklezion kaj potencon, ili sufokigis la patrujon. La absolutismo kaj la religia maltoleremo atingis ĉi tie tute malajn rezultatojn. Mallaboremo kaj avaremo de l' oficistoj, la subaĉeto de l' ministroj, vivotenataj de l' fervojoj kaj de aliaj asocioj kaj senrespekte elrabantaj la landon, anarĥio, malklereco kaj halto de evoluo — jen la karaktero de l' mez — kaj sudaj landoj. Estas ĉi tie forlasitaj vilaĝoj kaj urboj, kies loĝantaro malaltiĝis je dudekona parto; tute malaperinta industrio, kiu estis por la lando fonto de l' riĉeco, kamparo sen laboristoj, laboristaro sen kampoj, la avideco de l' mallaborema Madrido, elsuĉanta la lastajn sukojn, kiuj restis ankoraŭ en la malnova Hispanujo, nescio de l' politikistoj, por kiuj eĉ ne herbo kreskas, teruraj ŝuldoj kaj granda amaso da generaloj — tia estas nuna Hispanujo. Kion atingis grandaj kolonoj de l' absolutismo kaj religia maltoleremo — Filipo IIa kaj Torkvemada? Certe unu realaĵon: morton de l' lando kaj nacio! Neniun ili savis kaj al neniu ili helpis, sed ruinigis la tutan landon. De ĉi tiu flanko, ne ekzistas pli instruiga lando, kiel estas la centraj provincoj de Hispanujo. Katalonano »Almiral«, amegante arde sian patrujon, montris klare ĝiajn difektojn. Malriĉa kaj malbone administrata, en certa rilato staras efektive antaŭ ceteraj regnoj de Eŭropo kaj Ameriko. Estante almozula, Hispanujo superis Usonon, Germanujon, eĉ Aŭstri-Hungarujon — pro alteco de ŝtata ŝuldo. De l' jaro 1845 ĝis la jaro 1883, ekzemple nehavante pereigajn militirojn kaj ne organizante multekostan armadon, aŭ alivorte dirite, nenion entreprenInta Hispanujo, dank al malsaĝaj administrantoj kaj senpoveco de l' administritoj, dekope altigis la ŝtatajn ŝuldojn. En efektiveco ĝi pagis la sekvantajn procentojn:

En la jaro:

1845.	27.000.000
1853.	61 000.000
1864.	101.000.000
1873.	238,000.000
1883.	273.000.000
1890.	320.000.000

Post la milito la ŝuldo de Hispanujo duobliĝis! Kaj pluen — ne estas eble iri! Dum ĉi tiu tempo la nombro de ĝia loĝantaro evidente plimalmultiĝis, kreskis sole la nombro de l' generaloj, kiuj estas ĉi tie vera pesto. Je 70.000 soldatoj estis destinitaj pli multe ol 600 generaloj, ricevantaj altegajn salajrojn, ambiciemaj, por kiuj ĉiuj interesoj de l' patrujo kuŝas sole en iliaj eminentaj personoj. Tiamaniere je 70.000 soldatoj havas la Hispanujo pli grandan nombron da generaloj ol Francujo en sia unu- kaj duonmiliona armeo, duoble pli grandan nombron ol ekskluzive militista ŝtato Germanujo kaj duoble tiom, kiel Italujo. Pro granda nombro da ekscelencoj kaj ĉiuspecaj »moŝtoj« fama Aŭstri-Hungarujo, havis 17 da ili je ĉiu unu miliono da sia loĝantaro; Hispanujo havas je tia unu miliono po — 36! da ili.

La plej bonaj Hispanaj minejoj en Rio — Tinto, Almaden, Bilbaŭ kaj Iuelvo estas en posedo de l' fremduloj. Navigado sub la nomo: »Hispana Nacia« estas nacia sole laŭ la nomoj de l' velŝipoj kaj vaporŝipoj kies veraj posedantoj estas Germanoj, Angloj, kaj Francaj hebreoj. Poŝtoj estas tiaj, ke ne estas konsilinde fidi al ili monon. En Andaluzio grandajn sumojn oni transportigas pere de l' kontrabandistoj, la plej fidindaj homoj en la lando kaj eĉ ne unu bankisto konfidas sian monleteron al la ŝtata oficisto...

Signoj de malunuiĝo ne estas sole en la registaro. Per ĝi estas difektita ĉio. La fervojoj estas, sekve de malhonesteco de l' oficistoj, kvaroble pli karaj, ol estas ilia efektiva valoro, ĉe tio ilia stato estas rela-

tive pli malalta de iuj ajn aliaj Eŭropaj fervojoj. La plej rapidaj el ili, en kazo de l' plej ekstrema neceseco, per la plej energia penado povas disvolvi rapidecon, atingantan tridek kilometrojn po unu horo. Ekzistas ankaŭ tiaj, kiuj havas 12 verstojn dum la sama tempo. La administracio de tiuj fervojoj estas en Parizo. Inter tiaj gravaj punktoj, kiel estas Madrid, Barcelona, Lerida kaj Zaragoza, veturas ĉiutage nur unu sola trajno, kiu atingas rapidecon de 20—25 verstoj. Speciala trajno (30 verstojn rapideco hore) veturas dufojon en la semajno... La disvolvo de l' komerco ne estas ebla, ĉar la fervoja tarifo estas vera fabelo. Transporti la komercaĵojn el Ameriko en la Hispanan havenon estas dufoje pli malkara ol la transporto sur reloj je distanco de 50 kilometroj enlande. Ĉiu ministro, dum sia ministrado, estas samtempe membro de ĉiu fervoja administracio. »Canovas del Castillo« (pri kies honesteco kriegis la tuta Hispanio), estis direktoro de kvin fervojaj kompanioj, kvankam li sciis pri ili tion saman, kion li sciis pri vulkanoj, troviĝantaj sur la dorsa flanko de l' luno ĉiela. La ministro »Romero Roledo« pruvis tion iam antaŭ forumo ne sciante sin helpi. La Tramvoja asocio ion de li postulis; ĝi sendis tuj delegacion, kiu ekkaptis »Romer'on« en societo de l' »Cortesoj«. Ĉirkaŭe staris la popolo. La ministro aŭskultis, aŭskultadis kaj fine respondis: »Efektive, mi ne komprenas Viajn aferojn kaj neniam mi pri ili ion aŭdis«. »Kiel«! diris unu el la plej kuraĝaj, kiu estis en la opozicio »Kiel Vi ne aŭdis pri ili, vi estas ja oficisto de nia kompanio?« »Kion? mi estas oficisto, »Kompreneble! jam la kvinan jaron vi prenas ja de ni salajron!« Rido de l' ĉirkaŭstaranta publiko tute ne konfuzigis »Romeron«. Li levis la ŝultrojn kaj tute trankvile respondis: »Se ĉiu el ni scius, por kio li ricevas salajron, tiam Hispanujo estus Anglujo kaj ne Hispanujo«. Respondo inda la plej konzervativan tiaman ministron de ĉi tiu malfeliĉa lando, senigita de l' arbaroj produktemo, kun malbona populacio, estas malfacile diri, de kio ĝi ekzistas. Se ĝi ne havus riĉajn, laboremajn kaj progresintajn limprovincojn, kiel estas ekzemple Kastilujo, sur kiu estas fiksitaj rabobestaj sopiroj de l' Madrida oficistaro, la Hispana ŝtata kaso estus tute malplena. La malriĉigado de l' lando iris man' — en mano kune kun perco de »fuerosoj«, liberecoj de l' unuopaj regionoj. Perdinte aŭtonomion, ĉiu provinco fariĝis tuj laŭleĝa rabaĵo de l' Madrida oficistaro, de ĉi tiu polipo, kiu estis kreita sur malmorala kaj abomena loko je la reĝa ordono de Filip IIa. Al Biskayi, energia kaj oferema, sukcesis konservi al si etan ombreton de l' aŭtonomio kaj dank al tio en la mezo de ĝenerala dezertigo ŝajnas esti oazo — plena pokalo. Sed nenie la teruro de l' nuna tago neaperis tiel frapante, kiel en Lamanĉ. Pri ĝi diras eĉ la proverbo de l' mortlaca popolo: »Hirundo, fluganta super Lamanĉ, estas devigata porti sian manĝon kune kun si, alie ĝi mortus pro malsato«. P r o m a l s a t o, antaŭ Filip IIa estante riĉega je lakto kaj mielo, prikantita de Maŭro kiel neelĉerpita garbejo de iliaj kalifatoj. Nenie estis tia amaso de »despoblados«, t. e. forlasitaj urboj, urbetoj kaj vilaĝoj. Jes, eĉ la komunumoj fonditaj de Karolo IIIa, kiuj ricevis ĉion, por ke oni ilin revivigu, nur malfacile vivetas. Estas certe, ke la absolutismo kaj la religia maltoleremo senigis la landon de ĉiuj kreantaj fortoj kaj ke sur ĝi povas nenio elkreski. Seka kiel haŭto de serpento, etendiĝas antaŭ vi ĉiuflanken kaj kiam vi migras sur »o r a t e l e r o«, iom post iom vi faladas en malesperon. »Ventoj« ĉe la ŝoseoj estas dezertaj kaj ofte vi venas al domoj, el kiuj superstaras ĝis nuna tempo sole muroj; sed la trarompitaj tegmentoj kaj malfermitaj fenestroj parolas al vi klare, ke la posedintoj, kiu scias kiam kaj kien ili estis forkurintaj de ĉi tie...«

En sia priskribo daŭrigas L. Belmonte:

Meriton pri tio, ke malgraŭ ĉiuj prokrastoj kaj internaj politikaj malfacilaĵoj, la konstruado de l' unua lokomotiv-fervojo sur Pirenea duoninsulo atingis celon, havas Hispano Don José Maria Rosa, kies nomon ni trovas enskribitan ankaŭ sur la koncerna koncesia listo. La trafiko sur ĉi tiu fervojo el Barcelona ĝis Matoro (28 km) etendita kaj helpe de l' Hispana registaro, de Anglaj entreprenantoj konstruitaj fervojoj, estis inaŭguraciita la 30an de oktobro 1848. Dume la batalo inter la aro de l' interesuloj daŭris. Unuiĝo de l' londonaj kapitalistoj klopodis, ke la konstruado estu daŭrigota je konto de interesuloj Anglaj, la Hispanaj interesuloj persiste postulis, ke la konstruadon eentreprenu la ŝtato mem el siaj propraj rimedoj. La ŝtata administracio ne povante pro manko de bezonaj kreditoj tiel danĝeroplenan entreprenon riski, elektis en tiu afero la »mezan vojon«. Ĝi donis ja postulitajn permesojn, sed ĝi rezervis al si la rajton, influon kaj kunlaboradon; precipe en tarifaj aferoj, kiuj devis esti ĉiuj kvin jaroj trakontrolitaj. Post ia tempo la unuopaj fervojoj devis esti koncesie transdonitaj al la ŝtato. Laŭ senco de l' nova fervoja politiko estis ŝanĝita la reĝa dekreto de 31a decembro 1844 kaj reguligita tiel, ke oni povis rigardi ĝin kiel la unuan provon de l' fervoja leĝaro Hispana. La menciita dekreto devas esti samtempe eksperimento, ĉu estos la speco de ĉi tiu aranĝo venonte utila al la ŝtato aŭ ne. En tiu tempo (10a de februaro 1851) estis solene malfermita la trafiko sur la fervojlinio: Madrid—Aranjuez, 48 km. da longeco. Poste estis periodo revolucia, dum kiu oni malpermesis al la registaro miksi sin iel en la fervojan politikon, kaj dum kiu estis per la dekreto de l' 14 novembro 1868 ordonite, ne doni al ĉiu la koncesion. En ĉi tiu periodo estis konstruitaj tre malmulte da fervojoj — nur kelkaj cent kilometroj. La malklaraj cirkonstancoj finiĝis en la jaro 1877. Per la leĝo de 23. novembro en la citita jaro ree venis la registaro al la principoj, kiuj estis jam difinitaj en la jaro 1855, sed laŭ la akiritaj spertoj, iom pliperfektigitaj. Ĉiu tiu leĝo estas por la Hispana fervojaro leĝo organika, per ĝi oni faris la ĝeneralan planon de l' fervoja komuniko en la lando. Laŭ ĝi devas esti aprobata ĉiu koncesio de l' parlamento, la eksterlanda kapitalo en la fervojoj investita, estas de la ŝtato garantiita. La koncesiojn oni donas je 99 jarojn, post tiu tempo apartenos la fervojoj al la ŝtato. Dum ĉi tiu tempo povas la ŝtato kun ili ankaŭ alimaniere disponigi, sed sub tiu kondiĉo, ke la eventualajn malprofitojn oni kompensas laŭ elkalkulo de l' lasta 5 jara mezenspezo. En la kondiĉoj de l' permesoj estis fiksitaj samtempe ankaŭ la plej altaj tarifoj submetitaj ĉiujn kvin jarojn al la revizio. Se la administracio persistas malaltigi la tarifon, ĝi devas garantii kompenson de l' malgajnita profito. La koncesiuloj, plej parte kapitalistoj, estos submetitaj al la registrara kontrolo.

El tio estas videbla, ke ne okazis en la fervoja politiko en nuna Hispanujo radikalaj ŝanĝoj. En efektiveco praktikis la nomita lando politikon de koncesioj, al la efektiva konstruo de l' fervojoj venis nur tie, kie oni povis atendi profiton. Sur la linioj, kie la denseco de l' trafiko ĉi tiun bonŝancon ne liveris, havis neniam, eĉ la ŝtato mem la eblecon interveni tiel, ke oni atingu plibonigon de l' komuniko. La Hispana fervoja politiko baziĝas esence je eraroplena imago, ke se estas certaj fervojlinioj jam konstruitaj, oni povas fermi la konton kaj lasi malfermitan nur tiun konteron, kiu montras staton aktivan. Sed la spertoj montras, ke la fervojoj estas entrepreno kun senĉesa evoluado kaj ke oni devas peni akordiĝi ne nur al la ŝanĝoj en la intenseco de l' trafiko, sed ankaŭ al ĉiuj progresoj, al pliperfektiĝo de l' industrio kaj al la novaj bezonoj socialaj.

La Hispana fervoja reto evoluiĝadis tre malrapide ĉiudirekten radioforme forkiĝante de l' ĉefurbo, ĉe tio kuniĝis la unuopaj linioj kun mallongaj transversalfervojoj. La motivo de tiu ĉi evoluo estis parte la meza lokigo de l' Hispana metropolo, parte la pliproksima regiono rilate la distancojn, ankaŭ ne tro grandaj interspacoj de unu haveno al la alia. Ĉar Madrid kuŝas proksimume 600 m. super la mara nivelo, ĉiuj fervojoj estas el tie irantaj kaj direktiĝantaj al la Kastilia montaro. La amplekso de l' tuta Hispana fervoja reto entenas nuntempe 15.650 km. de ĉi tiu nombro apartenas 11.500 km. al fervojoj kun larĝa reldistanco — 1.67 m. — kaj 4.150 km. de fervojoj al reldistanco pli mallarĝa. Preskaŭ duono de l' tuta fervoja reto apartenas al du privatkompanioj. Ili estas: »Madrid—Zaragoza y Alikante« administrantaj 3.662 km. kaj »Norte de España«, al kiu apartenas 3.693 km., el tio 90 km. je reldistanco limigita. Koncerne la amplekson de l' trafiklinioj, oni povas ilin vicigi jene:

»Ferrocarriles Andaluces« je 1.614 km.

»Madrid—Caceres y Portugal« je 775 km.

»Central de Aragon« je 298 km. La ŝtato posedas 162 km. da linioj, el kiuj estas 47 km. kun mallarĝa reldistanco. Granda parto de tiuj fervojoj ne estas ankoraŭ finkonstruitaj. Entute administras la ŝtato 19 da fervojaj entreprenoj kun larĝa reldistanco. Kompanioj kun koncesioj, administrantaj la fervojojn kun mallarĝa reldistanco, ekzistas 66, el kiuj estas la plej granda: »Compañia de los Ferrocarriles de la Robla«, havanta 312 km. da fervojlinioj. Ĉiuj fervojoj estas disponeblaj al la ĝenerala publika uzado.

En la diritaj informoj ne estas entenite 825 km. privatfervojoj, la mineja posedaĵo. Tri pli grandaj asocioj estas devene francaj kaj estas proksimume duono de investita kapitalo ankaŭ franca. La asocio: »Centrale di Aragona« estas devene Belga. Sole 4 asociojn kaj tion ankoraŭ el tiuj malgrandaj regas kapitalo Angla, kiu preferas la investkapitalon en minejaj entreprenoj.

La historio estas ĉe ĉiuj pli grandaj asocioj la sama. La nomataj asocioj fondiĝis plejparte en la unuaj jaroj de l' dua duono de pasinta jarcento (ekzemple »Madrid—Caceres y Portugal« en la jaro 1880), kaj tiamaniere, ĉar kuniĝas du aŭ pli da malnovaj koncesioj en unu kaj la sama entrepreno kompletigata per havaĵo aŭ per parta alligo de entreprenoj aliaj. La financa stato de tri plej grandaj fervojaj asocioj estis fine de l' jaro 1922 jena:

Entrepreno	Akc. kapitalo	Obligacioj	Subvencioj
	pesetoj	pesetoj	pesetoj
»Norte de España« .	245 100.000	803 835.315	159,439.921
»Madrid—Zaragoza y Alicante«	236 077.050	791,125.066	62.406.848
»Andaluzes«	45,500.000	179.392.855	8,301.086

Surpriziga fenomeno estas la malproporcio inter kapitalo kaj ŝuldoj, kiuj falas je ĝia konto. Ĉi tiuj ŝuldoj estas tri- ĝis kvarfoje pli grandaj ol la koncerna kapitalo mem. Ĉefa kaŭzo estis verŝajne en senpripensa konkurado, kiun la pli grandaj kompanioj ĉirkaŭ la jaro 1890 inter si reciproke ekluktis, penante tiamaniere disvastigi propran influon kaj malebligi ĉiun eniĝadon de fremduloj en la zonojn de certaj regionoj. La sekvo de tio estas la nuna plendado, ke la grandaj kompanioj estas katenigitaj pro la iam faritaj ŝuldoj kaj pro aliĝo de l' »ŝuldemaj« malgrandaj kompanioj kaj ankaŭ pro nunaj grandaj elspezoj, rezultitaj de renovigado kaj disvastigado de l' administrataj fervojoj. La rezultato de ĉi tio estas la fakto, ke la pli grandaj kompanioj estas nun tro pezigitaj pro grandaj ŝarĝoj financaj kaj ke ili ne estis kapablaj kompensigi ilin eĉ ne tiam, kiam estis la trafikkoeficento tre favora. Pri fondo de iu rezerva kapitalo, bezona por la novaj trafikelspezoj, oni ne povas eĉ ekpensi. Jus ĉi tie estas la kerno de l' Hispana fervoja problemo. La trafiko kreskis rimarkinde, la kompanioj administrintaj la fervojojn, ne sukcesis trovi la necesan kapitalon, por povi konstrui duoblajn fervojliniojn tie, kie estas necese, plivastigi la staciojn, prizorgi novajn lokomotivojn kaj vagonparkon k. t. p. Ni venas nun al la demando, kial estas la fervojalligoj de l' komenco ĝis nuna tempo ĉiam en la sama stato. Valencio-n, proksime de Madrido (en la aera linio 295 km.); oni povas per la fervojo atingi nur tiam, kiam oni veturpasigas de l' nomita urbo 589 da kilometroj, (via »Albacete« kaj »La Envina«), sed multe pli rekta linio estus: »Madrid-Cuenza« kaj »Utiel-Valencio«. La aferon oni klarigas tiamaniere, ke la ekzistantajn fervojalligojn la vojaĝanta publiko tute aprobas, kaj ke al ĝi tion multe jam enradikiĝis, ke la menciitaj fervojalligoj fariĝis jam al la uzantoj de tiuj alligoj eĉ tute necesa kutimo, kaj ke la vojaĝantoj de tiuj alligoj absolute ne sentas iau bezonon enkonduki pli rapidan komunikaĵon. (Daŭrigota).

El „Železniční revue" trad. **Emanuel Kubasek,** *Praha, Ĉeĥoslovakujo.*

KVINDEKJARA DATREVENO DE LA FONDO DE INTERNACIA KOMPANIO POR LITVAGONOJ.

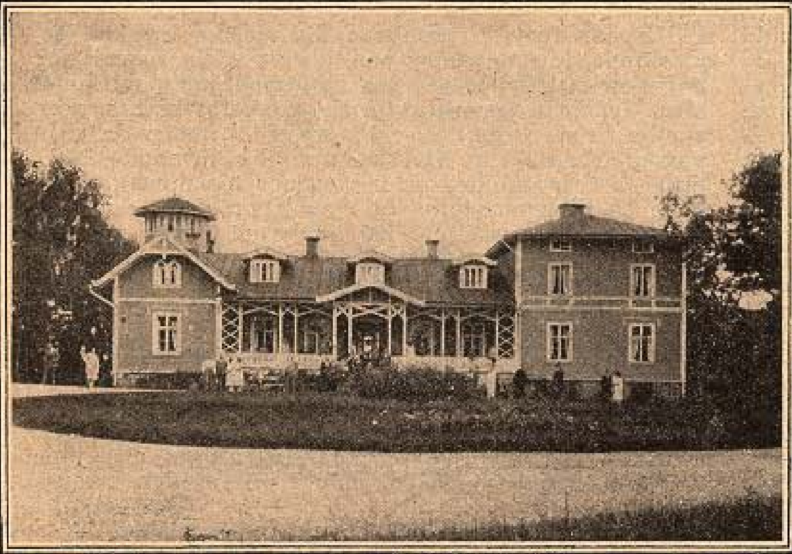
En la jaro 1873 inĝ. Georges Nagelmackers fondis en Luttich kompanion por ekspluato de dormejvagonoj. Tiu ĉi kompanio ŝanĝiĝis 4/12—76 en »Compagnie International des Wagons-Lits«, kiu posedis fondan kapitalon da fr. 4,000.000 kaj ekspluatis 58 litvagonojn. La unua litvagono ruladis inter Paris kaj Mentone. Pli poste la kompanio enkondukis ankaŭ restoraci- vagonojn kaj tial la nomo de la kompanio tekstis depost la j. 1883: »Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grand Express Européens«. Tiam evoluis t. n. luksaj trajnoj. La unua tiuspeca trajno ekveturis la 5./6. 1883 sur la linio Paris—Stamboul. Poste sekvis la trajno Calais—Nizza—Brindisi, en la j. 1887 la suda ekspreso: Paris—Madrid—Lissabon, en la j. 1896 la norda ekspreso: Paris—Petersburg, en la j. 1897 nord — suda — Brenner-ekspreso:Berlin—Roma—Napoli kaj en la j. 1900 la Riviera-ekspreso de Amsterdam kaj Berlin al Mediteraneo. La kompanio disvastigis sian trafikon ankaŭ al Azio kaj Afriko; en la j. 1898 ekveturis ĝiaj vagonoj sur la transsibiria linio ĝis Irkutsk, pli poste ĝis Wladiwostok kaj nelonge pli poste akiris la kompanio ekskluzivan rajton funkciigi litvagonojn en Egipto. Fine vastigis la kompanio sian trafikon ankaŭ en Alĝerio kaj Tuniso.

La mondmilito haltigis pluan evoluon de la entrepreno, sed tuj post la fino de la milito la kompanio klopodis reakiri sian plifruan pozicion. La unua post la milito ekfunkciigita trajno estis la ekspreso Paris—Roma; la plej proksima estis la ekspreso Paris—Praha—Warszawa, poste la Simplon—Orient-ekspreso de Calais kaj Ostende trans Paris al Bucuresti kaj Stamboul. La plej nova de SFF kaj la kompanio aranĝita sezona ekspreso estas la Gotthard-Pullman-Ekspreso, kiu veturas depost la 1. septembro sur la linio Basel kaj Zürich—Milano.

La kompanio posedas nun pli ol 2000 vagonojn, inter ili 330 tute el metalo laŭ plej nova komstrumaniero, kiuj ruladas inter Calais kaj la Riviera (t. n. Train-Bleu). ktp.

La plej nova aranĝo de la entrepreno estas la Pullmantrajnoj, en kiuj la vojaĝanto ne devas forlasi sian kupeon por partopreni komunajn manĝojn, ĉar la manĝoj estas prezentataj al li ĉe lia sidloko.

La kompanio posedas proprajn vojaĝoficejojn, transportas nun ankaŭ poŝtaĵojn kaj ekspresaĵojn kaj en Paris ĝi prizorgas la transporton de la pakaĵoj inter la loĝejoj de la vojaĝantoj kaj la stacidomoj. V. Z.



RIPOZHEJMOJ P
EN SV

La vivo por la homoj de la fluganta rado estas streĉa kaj pena. Peza kaj plena de respondeco estas la servo. La dejorado daŭras tage kaj nokte, matene kaj vespere, dum labortagoj kaj festotagoj tute egale, dum ventego, pluvego kaj neĝblovado senĉese. Memkompreneble estas ke ĉiuj tiuj penadoj elsuĉas el la persono ĉiujn mensajn kaj korpajn fortojn. Frue la fervojisto estas eluzita, sed eĉ ankoraŭ pli frue li bezonas esti for de sia pena laboro, bezonas iomete ripozi en trankvila loko kun freŝa aero.

Tamen, ordinare la fervojistoj estas malriĉaj homoj. Por sia streĉa laboro ili ricevas nur malaltan salajron. Pro tio ili ne povas vojaĝi tro malproksimen, ili ne povas resti en granda banurbo, ili devas serĉi al si iun malpli multekostan refreŝiglokon ol tiu, kie la grandmonduloj restadas.

Sed kie trovi tian lokon? Kie trovi lokon trankvilan, situatan en bela regiono, flanke de ordinara laborejo de la fervojistoj, kaj tamen lokon, kiu decas al la maldika monujo? La mastroj de hoteloj kaj pensionoj ja ne estas bonfarantoj, ili postulas sufiĉe altan pagon por siaj servoj, jes ofte pli altan pagon ol la fervojista monujo povas elspezi.

Certe estas tiu bildo, — bedaŭrinde ne tro lumoplena — vera filmo kiu montras la staton de la fervojistaro tutmonda. Tamen la pentraĵo, kiun mi nun faris, devenas el mia propra sperto el la vivo de la fervojistaro en malgranda lando, situata iomete flanke de la grandaj krucvojoj en la mondo.

Longtempe, dum multaj longaj jaroj, la svedaj fervojistoj sonĝis pri propra ejo, propra ripozejo, en kiu oni povus ripozi trankvile, dece, agrable, sed tamen malmultekoste. Sed la solvo de tiu sonĝo postulas grandan monsumon, — grandan laŭ la mezuro de la ekonomia stato de la fervojistaro. Kaj kie kolekti tiun monsumon? La ekonomia stato de svedaj fervojistoj ne permesis monoferon por efektivigi solvon de sonĝo, eĉ ne se la sonĝo estis bela. Kaj daŭradis longa tempo de sonĝadoj de la revemuloj...

Tamen venis tempo, en kiu oni kuraĝis fari la plej unuajn paŝojn sur la vojo por solvi tian problemon. Estis la jaro 1906.

Dum la jaro 1906 en Svedujo oni festis la 50-jaran jubileon de la fervojaro ŝtata. Tiama staciestro, S-ro A. Rehn, nune pensiulo, tiam proponis ke oni starigu ripozhejmojn por la fervojistaro, por tiamaniere plej solene kaj inde festi la nomitan jubileon. La plej unua tasko estus kolekti monon por tiu celo. La propono estis bonege aprobita de la fervojistaro, kaj en ĝenerala kunsido en Stockholm, la 28-an de oktobro 1906, oni decidis fondi unuiĝon por efektivigi la ideon.

Tamen, — ĉiu komenco estas malfacila! La elektita estraro staris kun malplenaj manoj, kaj la granda entrepreno postulis tre grandan kapitalon. La plej unuajn jarojn oni do devis uzi por kolektado de tiel multe da mono, kiel estus eble.

La enspezoj tiutempaj tamen nur estis malalta jarkotizo de la anoj — kaj la anaro kompreneble ne estis tro granda — kaj kelkaj donacoj de oferemaj fervojistoj aŭ aliaj. Por ke la enspezoj iomete kreskigu la estraro jam en la jaro 1908 decidis starigi novan kristnask-gazeton, »Dopparedagen«, kies vendado devos doni al la ripozhejma unuiĝo iomete da profito. Kaj depost tiu jaro la nomita gazeto donis post ĉiu kristnasko profiton de kelkmiloj da kronoj. Kelkaj privataj fervojkompanioj donacis dum la jaro 1910 kiel kristnaskdonacojn negrandajn monsumojn, enturte 500 kronoj svedaj. Plie, dum la jaro 1911 oni eldonis apartan letterglumarkon, de kiu la unuiĝo gajnis entute 2 800.— kronojn.

Dum la jaro 1912 oni ricevis proponon aĉeti etan sed taŭgan bienon, entute ĉirkaŭ 28 hektaroj, kun domo, ĝardeno, kaj arbareto, situante apud malgranda lago en mezsuda parto de la lando. La bieno havis nomon »Fredensborg«. La sveda nomo Fredensborg signifas »Kastelo de la paco«, vere tre oportuna kaj inda nomo por ripozhejmo fervojista. La situo estis ĉarma, la pejzaĝo grandstila kaj belega, tamen trankvila kaj kvieta, pro tio oni povas diri ke la bieno estis tre taŭga por la celo de la unuiĝo.

Tamen, mankis mono. Sed, post senlaca laboro de la unuiĝa estraro, ĉiuj malhelpaĵoj estis venkitaj. De la ŝtatfervojoj, — post decido de la parlamento — oni ricevis subtenon de 10.000.— kronoj. De la unuiĝo de ĉiuj privataj fervojoj (Svenska Järnvägsföreningen, trafik-teknika unuiĝo fervoja) oni ricevis senrentuman pruntokapitalon de 10.000.— kronoj. La propra kapitalo tiam estis ĉirkaŭ 18.000.— kronoj, do. la unuiĝo povis aĉeti »Fredensborg«, kiu kostis 30.000.— kronojn, kaj aĉeti la necesajn meblaron kaj aliajn objektojn.

La 1-an de junio 1913 la hejmo »Fredensborg« estis preta, kaj je tiu tago la estraro de la unuiĝo kune kun kelkaj aliaj personoj havis etan inaŭguran festenon. La sekvantan tagon la hejmo malfermis siajn pordojn por siaj plej unuaj gastoj. Depost la jaro 1914 la »hejmsezono« estis de la 1-a de majo ĝis la 30-a de septembro. Dum la unua sezono, la jaro 1913, la hejmo havis nur 13 gastojn, kiuj restis en la hejmo entute 112 tagnoktojn sed post tiam la nombro

FEL
KRIST
K
NOVJ
DEZ
AI
LA EST

...OR FERVOJISTOJ ...EDUJO

ĈAJN
...ASKON
...AJ
...ARON
...IRAS
...VI
...RARO!

de la gastoj jaron post jaro kreskis. La hejmo nun havas 20 gasto-ĉambrojn, kaj povas samtempe akcepti ĉirkaŭ 40 gastojn.

En la jaro 1925 la estraro de la unuiĝo trovis ke estas tute necese starigi unu aŭ eĉ du novajn hejmojn. La granda nombro de anoj, kiuj deziras lokon en la hejmo dum someraj monatoj, tion postulas. Pro la klimataj cirkonstancoj oni ja ne povas plilongigi la »sezonon«. Se oni povus starigi du novajn hejmojn, unu devas esti en la montegaro kaj unu ĉe la marbordo, do unu en la norda parto de la lando, kaj la alia en la sudokcidenta parto. Tamen denove mankis sufiĉe da mono.

La Ŝtatfervoja Administracio, kaj precipe la ĉefo de la ŝtatfervojoj, Sinjoro Generaldirektoro A. Granholm, ĉiam estis tre favora je la unuiĝo kaj tre bone komprenis la grandan signifon eĉ por la ŝtatfervojoj mem, de la ekzisto de ripozhejmoj. Kaj la Ŝtatfervoja Administracio nun portis al la unuiĝo la solvon, almenaŭ parte. En la norda parto de la lando, ĉe la montegaro proksime de la granda lago »Pornetränsk«, apud la stacio Björkliden, sur la linio inter Kiruna kaj Narvik, posedis la ŝtatfervojoj lignodomon, kiun oni povas uzi por la unuiĝo. La Fervoja Administracio promesis ke la unuiĝo povos uzi tiun domon kiel ripozhejmon tute senpage, jes la ŝtatfervojoj eĉ pruntedonis al la unuiĝo kelkajn meblaĵojn kaj aliaj ilojn, necesajn por la gvidado de la hejmo. Pro tio la malfermigo de nova hejmo estis ebla. La 13-an de junio 1926 okazis la malfermado de tiu nova ripozhejmo, kaj dum la unua sezono 187 gastoj vizitis tiun hejmon kaj ilia restado daŭris antaŭ 722 tagnoktojn. En la hejmo estas loko por 30 gastoj samtempe.

La kostoj por restado en hejmoj, enkalkulite manĝadon, dum la lastaj jaroj estis po persone jenaj:

Fredensborg: loĝado en unulita ĉambro dum monatoj majo kaj septembro 3.75 kr. kaj en dulitaj 2.75 kaj dum monatoj junio ĝis aŭgusto en unulita ĉambro 4.25 en dulitaj 3.25 kr. **Björkliden:** se la restado daŭris almenaŭ 5 tagojn 4 kr. se malpli 5 kr.

Kiel estas videble la prezoj estas tre malmultekostaj. Tio dependas de tio ke la unuiĝo ĉiujare havis profiton de la kristnask-gazeto »Dopparedagen«, kiun oni povis uzi al favoro de la anoj. Krom tio la unuiĝo, por plibonigi la ekonomian staton, en la jaro 1918 aranĝis loterion, jer kiu oni enspezis nete ĉirkaŭ 24.000 kronoj. Pro tio la unuiĝo nun havas garantian-kapitalon de 18.000 kronoj.

Konsiderinte ke multaj inter la fervojistaro, pro malsano aŭ aliaj kaŭzoj, ne povas mem pagi, eĉ ne malgrandan sumon por restado en ripozhejmoj, la unuiĝo depost kelkaj jaroj de siaj enspezoj uzis po jaro 500 kronojn por ebligi senpagan restadon en la hejmoj. Tiun sumon oni dividas en partetojn por ebligi al unu persono restadon en la hejmo 10—14 tagnoktojn. Do ĉirkaŭ dek personoj ĉiujare povas ĝui tian senpagan restadon ĉe la ripozhejmoj.

Iama prezidanto de la unuiĝo, Sinjoro Direktoro E. A. Lundborg, ankaŭ donacis monsumon, kies rentumo estas uzota ĉiujare por unu subulo de la privata fervojo je kiu li estas ĉefo, nome »Dalslands järnväg« (Fervojo de Dalsland).

Krom tio la unuiĝo en la jaro 1926 havis ĝojon ricevi donacon de 3.000 kronoj, kies rentumo estos uzota por ebligi similan senpagan restadon ĉe la hejmoj ĉiujare por tri anoj de Sveda Fervojista Asocio. Tiu sumo estas kolektita inter la anoj de tiunomita asocio per vendado de portretoj de la plej unua oficisto en la asocio, pioniro de fakorganiza movado inter la svedaj subgradaj fervojistoj, kies nomo estas A. P. Wiberg. La fondo ankaŭ portas lian nomon.

Krom tio la unuiĝo dum kelkaj jaroj vidis kiel gastojn ĉiujare du aŭstriajn kolegojn. Samtempe du anoj de la sveda ripozhejma unuiĝo kiel gastoj ĝuis senpagan restadon en la fervojista ripozhejmo Unterach en Aŭstrujo.

La nombro de anoj en la unuiĝo nun estas ĉirkaŭ 1.750. La nombro de vizitintoj de la hejmoj, entute kaj laŭ tagnoktoj, dum la jaro 1927 estis jene:

Fredensborg: 357 vizitintoj kaj 3891 tagnoktoj. **Björkliden:** 266 vizitintoj, 1180 tagnoktoj. Entute 623 vizitintojn kaj 5.071 tagnoktojn.

Tia estas la ĝisnuna historio kaj agado de la ripozhejma unuiĝo fervojista en Svedujo. Ĉio estas tre modesta, — certe multaj opinias ke ĝi estas tute sensignifa. Tamen, oni devas ĉiam mezuri laŭ landaj mezuroj. Memoru ke Svedujo estas malgranda lando, en kiu la nombro de la fervojistaro ne estas komparebla kun aliaj landoj. Laŭ mia sperto estas la agado de la ripozhejma unuiĝo tre bona. Pro tio la gefervojistoj povis ĝui belan, ĉarman libertempon tre malmultekostan. La vivo de la hejmoj ankaŭ estis interfratiga, tie la altranguloj povas vivi kune kun la subuloj sen ia klasdiferenco.

Fine mi devas rimarki ke la lokomotivistoj niaj havas propran ripozhejmon ĉe Särö, apud Gotenburgo. Mi esperas ke ĝi estonte estos priskribata en »L. F.«

Bildoj prezentas de maldekstre: Fredensborg, La lago apud Fredensborg, Societo promenanta en nordlanda montegaro, (la viro kun la bastonego en la mezo estas „Lapo" en antikva ankoraŭ nun uzata vestaĵo), Björkliden, kun la montego „Fjället" malantaŭe. **Ernst Eriksson**, *Stockholm, Svedujo*

K. Hauska, insp. Germanujo.

EL VOJAĜIMPRESOJ KAJ OBSERVOJ EN LA NUNA HISPANUJO.

(Elĉerpaĵo.)

Oni erarus supozante, ke la parte malgranda rapideco de trajnoj rezultas el malprogresema eksplutatmaniero. Konsiderate, ke la linio ekzemple de la franca-hispana limstacio Irun ĝis Madrid supreniĝas de marnivelo ĝis alteco da 1360 m (sude de Avila) kaj poste en multaj kurbaĵoj kaj tra multnombraj tuneloj denove malsupreniĝas ĝis 650 m, ne miriĝas fervojistan fakulon la cirkonstanco, ke la meza rapideco atingebla sur tia linio ne superas 45 km. La rapidtrajnoj elirantaj el Madrid suden (Sevilla) veturas plejparte sur ebena linio je rapideco da 80—85 km. kaj haltas sole en malmultaj kruciĝaj stacioj.

Dum en la poŝtaj trajnoj rulas ĉiuj tri vagonklasoj, aŭ sole la dua kaj la tria klasoj, la rapidtrajnoj veturigas regule 5—6 vagonojn de la unua klaso kaj sole 2 vagonojn de la tria klaso; la dua klaso forestas ĉe la rapidtrajnoj. Ĉiuj trajnoj veturas ĉiutage kaj ne sole je kelkaj labortagoj. Ĉiuj rapidtrajnaj vagonoj estas kvaraksaj kaj senescepte pure konservataj. La vagonoj de la unua klaso estas remburitaj per kolombgriza drapo, posedas vaporhejtigajn kaj elektrolumigajn aranĝojn kaj impresas elegante, ĉar la plankoj de la flankaj vagonkoridoroj kaj de la kupeoj estas kovritaj per tapiŝoj. La vagonoj de la tria klaso similas al tiuj de la italaj ŝtataj fervojoj, interne ili ne posedas kupepordojn kaj estas ekipitaj ankaŭ per vaporhejtigaj kaj elektrolumigaj aranĝoj. Kiu deziras vojaĝi komforte, al tiu komprenoble estas rekomendinde uzi sole rapidtrajnojn kaj la unuan klason, ĉar la vagonoj de la tria klaso estas regule tro plenegaj.

Oni plendas, ke pro foresto de horartabeloj en la stacidomoj la vojaĝanto estas devigata serĉi informojn en hoteloj. Tio ne estas ĝusta! Horartabeloj vere ne estas afiŝataj en la stacidomoj, sed ilin anstataŭas tre preciza horarlibro enhavota veturordojn de ĉiuj person — kaj rapidtrajnoj, de aŭtolinioj kaj vaporŝipoj; la novaj eldonoj enhavas krome precizan liston de bonaj hoteloj en ĉiuj hispanaj urboj indikantan la luprezojn de la ĉambroj kun aŭ sen bano, la prezojn de la manĝoj aŭ de tutaj pensionoj kaj la taksojn por la uzo de la omnibuso. Ĉi tiu horarlibro (Guia excelsior con el servizio oficial de los ferrocarriles) estas aĉetebla je 2 pesetoj en ĉiu librovendejo kaj en ĉiu gazetkiosko en la stacidomoj.

La aserto, ke sur la stacidomoj ne estas indikitaj iliaj nomoj, ne estas ĝusta; almenaŭ oni ne rajtas aserti tion ĝenerale. Vojaĝante de Irun trans Madrid ĝis Sevilla kaj de tie reen al Barcelona mi trovis eĉ ne unu stacion, sur kies stacidomo estus forestinta la indiko de ĝia nomo. Sole sur la andaluzia fervojo inter Bobadilla kaj Granada mi trovis unusolan malgrandan stacion sen indikita nomo, sed mi opinias, ke en ĉi tiu nekonata loko verŝajne ankoraŭ neniu vojaĝanto el Centra Eŭropo elvagoniĝis, ĉar temas sole pri akvoproviza stacio kaj la vilaĝo estas lokita proksimume 6 km malproksime de la stacio.

Grandaj urboj ekz. Madrid, Barcelona, Sevilla ktp. abundas je ĉiurangaj hoteloj kaj la vojaĝanto trovos ĉiam konvenan loĝejon. En malgrandaj lokoj ekzistas kompreneble maksimume unu aŭ ofte eĉ neniu hotelo, sed tio estas tute komprenebla, se oni konsideras ke en tia loko apenaŭ unufoje en monato iu vojaĝanto postulas loĝejon, do hotela eksplutato estus tute neekonomia. La fremdultrafiko limiĝas ja en Hispanujo al malmultaj urboj, kiuj estas tre riĉaj je arthistoriaj antikvaj konstruaĵoj ekz. Toledo, Sevilla, Granada ktp., ĉar pejzaĝajn ĉarmojn posedas Hispanujo — esceptante Pireneojn — preskaŭ neniujn, pro kio mankas ankaŭ la tiel nomata turista trafiko. La vojaĝo de nordo al Madrid efektiviĝas tra karstosimila regiono, kie troviĝas sole kelkaj piniarbaroj en la ĉirkaŭaĵo de Escurial. La linio suden de Madrid vidigas senkonsolan bildon; la komence ekzistantaj vinberejoj malaperas iom post iom kaj poste veturas la trajno dum tutaj horoj tra stepo, kiu povas esti komparata sole kun dezertaj regionoj de la norda Afriko. En larĝega ĉirkaŭaĵo nenie estas videbla iu domo, iu arbo iu vivaĵo. Nur en Andaluzio, kiam oni proksimiĝas al Cordoba, aliiĝas la pejzaĝo. La regiono ricevas subtropikan karakteron, florantaj agavoj, 3 ĝis 4 metrojn altaj kaktaj kaj unuopaj palmoj memorigas nin pri tio, ke ni troviĝas en sudo. Ĉi tiu rigardo rekompencas nin almenaŭ iomete por la senkonsola vojaĝo tra stepo.

Tiel nomatan fervojan ekskurstrafikon je dimanĉoj, kia estas kutima ĉe ni en ĉiuj urbegoj kaj parte ankaŭ en provincaj urboj, Hispanujo ne konas entute. La ĉirkaŭaĵo de la urboj estas preskaŭ senescepte kalva, malriĉa je akvo kaj senarba tial neniu sentas alogon pasigi sian liberan tempon ekster la urbaj muroj. Ĉio koncentriĝas en vastaj urbaj parkoj, kiuj estas ĉie modele kulturataj. Eĉ malgrandaj publikaj parkoj estas gardataj de apartaj ĝardengardistoj, kiuj ne indulgas, ke ekzemple la publiko ĝuu sian »dolce far niente« sur marmoraj barkonstruaĵoj, ŝtuparoj, putrandoj, ktp., kiel tio estas kutime ĉie en Italujo.

La strata polico en hispanaj urboj, uniformita laŭ angla maniero, laboras senriproĉe kaj meritas ĉiun laŭdon. Transversi plej vivoplenajn stratojn kaj placojn en Madrid estas permesite sole sur certaj signitaj lokoj, kiel estas kutime ankaŭ en Paris, Berlin ktp. Pri la denseco de la strata trafiko en Madrid oni povas eble fari imagon al si, se mi mencias, ke ĉirkaŭ la naŭa horo vespere mi kalkulis dum unu minuto en la ĉefa strato (Calle Alcalà) 73 veturilojn (preskaŭ senescepte aŭtomobilojn), kiuj veturis en unu direkto preter la loko, kie mi staris; kompletige mi volus ankoraŭ rimarkigi, ke ekzistas en Madrid 58 tramlinioj kaj unu subtera fervojo (Metro) kiu priservas la tutan urban teritorion kaj havas treege viglan trafikon, ĉar la veturprezoj estas tre malaltaj (10, 15 kaj 20 cent.) laŭ la distanco. Ne sole la urba trafiko en Madrid, sed ankaŭ la urbo mem rememoriĝas ege amerikajn manierojn. Domoj altaj 8—10 etaĝojn ne estas plu maloftaĵoj. Jus nun ekz. estas efektivigata en la strato Calle Alcalà konstruaĵo alta 15 etaĝojn.

La hispanaj fervojoj, kiuj — flanke dirite — estas ĉiuj senescepte privataj entrepenoj, okazigis tre praktikan aranĝon al la vojaĝantoj eldoninte t. n. kilometrokajerojn. La kajeroj enhavas kuponmaniere aranĝitajn foliojn numerotajn de 1—4000; se la kajertenanto intencas vojaĝi al iu loko ekz. je distanco de 190 km., li prezentas la kajeron ĉe la biletgiĉo, la oficisto fortranĉas parton de la folio ĝis nombro 190, enmanigas al la vojaĝonto bileton tekstantan al tia cela stacio kaj fakturas la kupondetranĉaĵon kontante. La vojaĝanto aĉetante la kajeron devas pagi la prezon de la tuta kajero, tial estas superflua ĉiu pli posta pago ĉe la giĉeto. La prezoj ĉe uzo de ĉi tiuj kajeroj estas kompare al la normalaj biletprezoj proksimume je 15% pli malkaraj, ĉar la kalkulbazo po 1 km por la unua klaso de rapidtrajno estas ĉe kilometrokajeroj 10 centimoj, sed ĉe ordinara bileto 12 centimoj.

Se malgraŭ tiaj aranĝoj la fremdultrafiko en Hispanujo restas malgranda kompare al aliaj ŝtatoj, la kialon oni serĉu parte ankaŭ en la cirkonstanco, ke fremdaj lingvoj en Hispanujo estas nur malofte parolataj kaj komprenataj. Sole en unuarangaj hoteloj ekzistas interpretistoj kaj personaro, kiuj scipovas francan aŭ anglan lingvojn. Ĉe la fervojo en ŝtataj oficejoj, en la vendejoj kaj kafejoj ktp. ĉiu parolas sole hispane kaj kiu ajn provo helpi al si per franca

aŭ angla lingvoj malsukcesas regule ĉagrenige. Al ĉiu, kiu intencas traveturi Hispanujon, do utilos lerni pli frue almenaŭ iom la hispanan lingvon por ŝpari al si kelkan ĉagrenon.

Kiel evidentiĝas el ĉi tiu mallonga priskribo, oni ne rajtas hodiaŭ plu rigardi Hispanujon lando post-restinta rilate la progreson; la plej taŭgan pruvon pri tio donos venontan jaron la granda ibero-amerika ekspozicio en Sevilla, kie jam nun estas konstruataj grandaj luksaj konstruaĵoj en maŭra stilo. Kiel konate eliĝis Hispanujo el la Ligo de Nacioj kaj staras ankaŭ en politika rilato iom izole inter la nacioj. Per la menciita ekspozicio, sur kiu estos reprezantataj plennombre ĉiuj ŝtatoj de la Centra kaj Suda Amerikoj, ĝi provas nun — dume almenaŭ en kulturaj rilatoj — rekonstrui la plej longe perdiĝintan kontakton kun landoj, en kiuj iam estis trovintaj sian novan hejmon branĉoj de la hispana nacio.

V. Z.

Dro Witte, direktoro ĉe regnaj germanaj fervojoj:

JUBILEA EKSPOZICIO DE LA „BALTIMORE AND OHIO RAILROAD COMPANY“ en BALTIMORE dum Septembro 1927.

La okazo, ke en la jaro 1827 estis donita la unua amerika koncesio pri publika transportado de komercaĵoj kaj homoj al kompanio, kiu ĝis hodiaŭ konservis sian nomon neŝanĝita kaj apartenas nun al la plej grandaj kaj plej ŝatataj fervojoj de la Okcidento, stimulis al solenaj aranĝoj, kiuj lerte kunigante fakajn vidindaĵojn kun spektakloj instigantaj vastan publikon al vizito, efikis varbige. Favoraj financaj cirkonstancoj permesis al la kompanio elspezi por tiu ĉi celo sumojn, kiuj laŭ eŭropa vidpunkto povus esti nomataj malŝparemaj.

La aranĝaĵo estas nomata: »The Fair of the iron Horse« kaj estas dislokita en tri haloj, nome »Hall of Transportation«, »Traffic Building« kaj »Allied Service Building«. Apude estas relvojoj vidigantaj la evoluon de la supra konstruo kaj aliaj destinitaj por lokomotivoj kaj vagonoj.

La halo por transportado evidentigas la evoluon de la fervojo laŭ ĝia eksteraĵo. Lignaj modeloj de la plej malnovaj lokomotivoj vidigas la evoluadon de la lokomotivkonstruado en Anglujo kaj Ameriko. Ankaŭ vagontipoj estas ekspozataj jen en originaloj jen en modeloj; multaj originaloj, ekzemple de la unua Pulmana litvagono staras apud la halo. Oni ekspozas plastikajn miniaturojn de la »Carlton viadukto« el la jaro 1828., laŭdire la plej malnova fervoja ponto en la mondo, plue de durelvoja ĝis nun uzata ŝtonponto el Baltimore kaj jen apude miniaturon de la plej nova standardtipo de fervoja ponto.

En la konstruaĵo por trafiko oni vidas belajn modelojn evidentigantajn evoluon de industriaj establaĵoj, minejan stacion, transigan trafikon de fervojoj al ŝipoj kaj fine grandan grenelevatoron kvazaŭ ekzemplon de faciligoj, kiujn alportis fervojoj al terkulturistoj.

En la halo por parencaj trafikbranĉoj oni vidas evoluon de telegrafo, pri kiu oni diras, ke ĝi estas naskita en Baltimore kaj Ohio. Tie estas ekspozataj la unuaj aparatoj de la telegrafa linio, kiujn konstruis Morse de Baltimore al Washington en la jaro 1844 laŭlonge de la fervojo Baltimore-Ohio.

Poste oni vidas la evoluon de telefono kaj poŝto depost la tagoj de la unua ĝenerala poŝtmastro Benjamin Franklin. La amerika senco por praktiko eluzas ĉi tiun okazon por vidigi al la publiko, kiel estas farotaj poŝtaj pakaĵoj kaj kiom povas malutili netaŭga pakado.

El la ŝipvetura ekspozicio estas rimarkinda modelo de la giganto »Leviathan«, iama »Vaterland«.

Unu angulo de la halo estas dediĉita al fervoja financa servo, kies malfacilecon oni povas imagi al si konsiderante, ke 815 fervojaj administracioj devas reciproke saldi siajn kontojn. Ke por tiu celo grandparte estas uzataj maŝinoj, estas en Ameriko memkompreneble kaj oni vidas tie maŝinojn por skribi transportleterojn, por difini enspezojn kaj kvotojn da ili apartenentajn al unuopaj fervojaj administracioj, maŝinojn por truado, adiciado kaj surpresado de kartoj, maŝinojn por verkado de salajrolistoj ktp.

Mirige estas ne sole, ke maŝinoj estas uzataj ankaŭ de plej malsupraj dejorejoj, sed precipe ke la maŝinoj estas adaptataj al diversaj bezonoj de la kalkula dejoro kaj ke ili kunigas diversajn funkciojn ekzemple skribadon kaj kalkuladon.

Plej granda allogaĵo de la aranĝoj krom la ekspozicio estas t. n. »Pageant« t. e. festkorso de malnovaj kaj novaj trafikiloj. La trafikiloj estas funkciigataj ĉiutage dum la tuta semajno sur strato kaj relvojo laŭlonge de longaj kovritaj kaj senpage alireblaj tribunoj.

La korso komencas per pentrinda galopo de efektivaj Indianoj, poste sekvas veturiloj de la indiĝenoj, pezaj lignaj ruliloj, en kiuj antaŭ 100 jaroj tabako estis trenata trans la stratoj, sekvas malnovaj veturiloj de farmistoj, poste rajdistoj de la ekspresa pony-poŝto, inter kiuj la plej fama estis Buffalo Bill. Poste sekvas sur reloj vagono trenata de ĉevaloj, per kiu estis efektivigata en la jaro 1830 regula trafiko inter Baltimore kaj Ellicotts Mills. Spiregante kaj kraketante sekvas imitita »Tom Thumb« la unua en Anglujo konstruita lokomotivo, kiu veturadis en Ameriko depost la jaro 1829. Moviĝante per sia propra vaporo sekvas laŭvice originaloj de malnovaj lokomotivoj, kiuj estis konstruitaj por la fervojo Baltimore-Ohio kaj aliaj fervojaj administracioj depost la jaroj 1831 ĝis la nuntempaj kolosegoj. La malnovaj lokomotivoj trenas parte ankaŭ malnovajn personvagonojn, en kiuj estis sidiĝintaj okupatoj de la fervojo en siatempaj kostumoj. »Moŝta gasto« estas la plej nova angla lokomotivo »King George V« apartenanta al da »Great Western Railway Company«.

El fremdaj ŝtatoj estas reprezentata sole Kanado.

La korson finas »Capital Limited«, la plej luksa personrajno de la Baltimore-Ohio fervojo trenata de la lokomotivo »President Washington«. Ĉi tiu trajno veturas inter New-York, Washington kaj Chicago kun klubvagonoj, Pullmanaj litvagonoj de la konata speco kun la novaj kupeoj, manĝejvagonoj kun jubilea manĝovazaro ornamita per bluaj bildoj de la centjara historio kaj kun perspektivvagonoj.

Okaze de malfermo de la festoj faris folenan paroladon la maljuna prezidanto de la kompanio kiu komencinte kiel lernanto en la metiejoj de la Baltimore-Ohio fervojo avancis ĝis sia hodiaŭa rango. Li ĉiam plej ŝatis, ke la administracio havu bonajn rilatojn al la laboristaro kaj laŭ ĉi tiu vidpunkto li akcentis en sia festparolado la sperton, kiu validas ne sole por lia kompanio, sed por ĉiuj fervojoj, nome: k e ĉ i u e n t r e p r e n o d a n k a s s i a n s u k c e s o n k r o m l e r t a g v i d a d o a n k a ŭ a l o f e r e m a k u n l a b o r o d e s i a j ĉ i u g r a d a j o k u p a t o j.

*El „ZEITUNG DES VEREINS DEUTSCHER EISENBAHNVERWALTUNGEN“ trad. **Jozef Rebiček**, Olomouc, Ĉeĥoslovakujo.*

CENT JAROJ DA FERVOJA TRAFIKO EN FRANCUJO.

La fervojo »Paris-Lyon-Mediteraneo« okazigis la 12-an de junio en St. Etienne festegon por soleni centjaran datrevenon, depost kiam estis malfermita fervoja trafiko sur la linio Andrézieux — St. Etienne. Ĉi tiu fervojo estis konstruita al transporto de karbo, sed depost la 1-a marto 1832 oni transportadis ankaŭ vojaĝantojn. La trajnoj konsistis el tri vagonoj kiuj tirate de ĉevaloj rulis sur fandferaj

reloj kuŝantaj sur ŝtonaj kuboj. Lokomotiva trafiko komenciĝis nur en la jaro 1844.

Pli frue ekfunkciis lokomotiva trafiko de personoj kaj komercaĵoj sur fervojo St. Etienne-Lyon, konstruo estis permesita 7-an de junio 1826. La linio estis durelvoje konstruita kaj mezuris 58 km.; rapideco de trajnoj estis 24 km. pohore. La trajnoj haltadis laŭ bezono, kiam ajn iu postulis en- aŭ eliri.

En la jaro 1834 ekfunkciis la tria francelanda fervojo nome de Andrézieux al Roanne, kiun samtempe kun la supre menciita linio Andrézieux — St. Etienne aĉetis la fervoja kompanio Rhone — Loire. Ĉi tiuj linioj estas hodiaŭ partoj de la fervojaro de la fervoja entrepreno »Paris—Lyon—Mediteraneo« estiĝinta en la jaro 1857 per kunigo de la linioj de Paris al Lyon, de tie al Mediteraneo kaj al Geneve krom kelkaj aliaj linioj entute 4000 km. Gia jara trafiko estis tiam proksimume 8 milionoj da vojaĝantoj kaj 3,300.000 tunoj da komercaĵoj, kompare al 121 milionoj da vojaĝantoj kaj 51 milionoj da tunoj da komercaĵoj en la jaro 1926.

Okaze de la soleno priparolis franca ministro de publikaj laboroj Tardieu la evoluon de la francaj fervojoj. La parolinto distingis en la historio de la francaj fervojoj tri periodojn:

1. De 1821—1842 oni sole provadis kaj ĉi tiu periodo estis aliflanke nomata: »Héroi-comique«; dum tiu ĉi periodo estis konstruitaj 500 km. da linioj.

2. Dum la sekvanta periodo ĝis la jaro 1859 estis konstruitaj el Paris 9 linioj malproksimecaj. Tiam ekzistis en Francolando 28 fervojaj kompanioj, la linioj mezuris entute 16.000 km.

3. La tria periodo daŭranta ĝis nun estas karakterizata per intertraktado de la kompanioj kun la ŝtato, per kiu estis reguligita ilia rilato al la ŝtato kaj fiksita la jura bazo por la kompanioj.

Pro kuniĝo de la fervojaj kompanioj ekzistas nun sole 5 fervojaj kompanioj, krom kiuj ekzistas ankoraŭ la ŝtataj fervojoj kaj la fervojoj en Alzaco kaj en Lotaringo. La francelanda fervojaro mezuras entute 43 000 km., la jara nombro da vojaĝantoj estis en la jaro 1841 ses milionoj, hodiaŭ estas 827 milionoj.

Okaze de la soleno estis ekspozita lokomotivo el la jaro 1846, kiu estis uzata ĝis la jaro 1866., ĝi pezis 20 tunojn kaj per siaj 350 ĉevalfortoj ĝi kapablis movi trajnojn da 150 tunoj en pohora rapideco da 40 km.

V. Z.

E L S O C I A V I V O

BUDĜETO DE LABORISTA FAMILIO EN DIVERSAJ ŜTATOJ.

Interesan statistikon publikigis en amerikaj gazetoj »Nacia industria konferenco«. Ĉi tiu instituto esploris vivnivelon de la laboristaro en ĉiuj landoj kaj konstatis, ke en 22 landoj la estraroj taksas la karecon de la vivbezonaĵoj laŭ 5 gravaj necesaĵoj al hejma mastrumado: nome laŭ elspezoj por nutraĵoj, por lum- kaj hejtmaterialo, por loĝejo, por vestoj kaj fine por aliaj bezonoj ekz. por kuracisto, refreŝigo, amuzo ktp.

Sekvanta tabelo vidigas en procentoj, kiom elspezas familioj de laboristoj en diversaj landoj por diversaj vivnecesaĵoj:

	nutraĵoj	lumo kaj hejtado	loĝejo	vestoj	diversaj
Ameriko	34.4	5.6	13.3	22 7	24.0
Anglujo	60.0	8.0	16.0	12.0	4.0
Aŭstrujo	34.8	5.2	23.7	23.2	13.1
Belgujo	63 9	5 0	6.2	14.6	10.3
Ĉeĥoslovakujo	56.2	5.8	18.1	7.7	12.2
Danujo	41.7	4.0	12 4	11.2	30.7
Francujo	60.0	5.0	12.0	15 0	8.0
Germanujo	55.0	6.0	20.0	10.0	9.0
Irlando	57.0	7.4	5.1	17.5	13.0
Italujo	60 7	2 9	6.6	16.9	11.9
Kanado	35.0	9.1	22 6	14 3	19.0
Nederlando	48 4	7.0	8 9	12 9	22.8
Svedujo	42 8	4.1	15 0	11.9	26.2

En la tabelo okulfrapa estas malgranda procento, kiun ĉeĥoslovakaj laboristoj elspezas por la vestaro; oni vidas, ke tiurilate oni ne vivas lukse, kiel ofte asertas kontraŭuloj de la laboristaro. Francelando, kiu havas tradician famon esti malŝparema rilate la vestaron, pruvas, ke ankaŭ ĉi tiu famo malpravas. Plej supre staras tiurilate Aŭstrio kaj Ameriko. La statistiko jesas, ke Angloj preferas intiman familian vivon kaj bonan manĝon. Plej ekvilibraj estas la budĝetoj de Nederlandanoj, Svislandanoj kaj Usonanoj.

O. N.

L I T E R A T U R O

Carl Lovèn, Malmö, Svedujo:

LA ĈIELĜOJOJ DE MALJUNA BOVINISTO.

Milionoj da vojaĝantoj estas transportataj dum jaro kaj tago sur la fervojoj de nia lando, sed apenaŭ konduktoro ekokupiĝis pri vojaĝanto pli originala ol Ola Person, bovinisto ĉe la bieno Rovberga.

Simpla kaj senpretenda estas lia profesio. Li zorgas pri la bovinejo, senkapigas kokojn, veturigas lakton al la fervojstacio kaj novnaskitan bovidon al la buĉisto. Diversspecaj do estas liaj okupoj. Spite de tio neniu kuraĝas titoli lin bovinstriglisto; je »bovinkomandanto« li eklevas la ŝultrojn, sed kiam iu nomas lin »b o v i n e j e s t r o«, li tuj rektigas la kurbigitan dorson kaj faras militistan saluton.

Dum dek du longaj jaroj li fidele servadis en Rovberga, kaj la mastro ĉiam favoris lin. Lasttempe tamen Ola Persson multe ĉagreniĝis. La bienulo forvendis preskaŭ ĉiujn bovinojn kaj fine, kiam ankaŭ la virbovo marŝis for, Ola travivis sendorman nokton. Nur unu laktokruĉon li veturigas al la stacio nuntempe anstataŭ dek tiajn antaŭe, kaj pro tio lia mieno similas al tiu, kiu vendis la buteron kaj perdis la monon.

Simpla estas lia kuŝejo en angulo de la bovinejo kaj modeste li travivas la vivon. Unu manion li tamen havas, — veturi per specialtrajno unua klaso, la lastan tagon de Oktobro ĉiujare.

Spite ke Ola neniam pensas fini sian dungadon ĉe Rovberga, li konscience forlasas la bienon la 24 an de Oktobro kaj egale konscience ree prezentas sin la 31 an de Oktobro vespere, post restado en sia »ĉielo« dum ses tagnoktoj. La »ĉielo« de Ola kuŝas en la najbara urbo, kaj la ĉielĝojoj konsistas el manĝado, konsumado de brando, flartabako kaj — uzo de unua klasa specialtrajno. La lastan de Oktobro, kiam finiĝas la »ĉielo«...!

Ne ĉiam Ola havigis al si la lukson de specialtrajno sed la komplikitaj dekretoj de la fervoja direkcio kaj ĉikanemaj konduktoroj devigis lin al tio. Kaj nun la specialtrajno de Ola Persson iras tiel regule unu fojon ĉiujare, kiel okazas flagado je la reĝa nomfesto.

Antaŭ dek jaroj la 24 an de Oktobro Ola veturis al la urbo, provizita je la tuta jarsalajro, tria klasa returbileto kaj granda vojaĝsako, kiu surhavis malplenajn litrobotelojn. Estis okazinta speciala festeno en la ĉielo de Ola, kaj pro tio kelkaj restetoj de la ĝojo esprimiĝis per kriego kaj bruado, kiam Ola entrajniĝis la lastan libertagon. Ola estis neniu famulo, neniu persono altranga, eĉ ne originalo, nur unu en malpurigitaj longbotoj vestita, ebriega bovin-

striglisto, kiu per unu mano tenante la flartabakujon kaj per la alia svingante la brandosakon, gestis kaj kriegis. Pro tio li tuj estis forpelita de la stacio kaj devis piediri la du mejlojn longan vojon al Rovberga. Hejmenveninta li estis je la ektagiĝo la unuan de Novembro, sed pri kio li cerbumis dum la longa nokta vojirado kaj kiel li pensis sin venĝi, tio estis malkaŝita nur venontjare, kiam la ĉiela pordego fermiĝis.

Neniu havis eĉ penson pri Ola tiutempe, ĉar elpelitaj ebriuloj tiam estis multnombraj, kaj Ola iris silenta kaj trankvila, kvankam sufiĉe ebria, tra la stacidomo ĝis sia trajno. Sed la vojo al la ĉielo ŝajnis esti pavimita per ŝtonegoj, ĉar atentema konduktoro ekvidis, kiam Ola entrajniĝis en unua klasa kupeo kaj sidiĝis kontraŭ la unuaĉambra parlamentano kaj estrarano k. t. p. sinjoro von P. Tuj sekvinte post Ola, la konduktoro kaptis lin je la jakkolumo kaj forpuŝis lin sufiĉe senmilde el la kupeo ĝis sur perono de tria klasa vagono.

Estas malfacile decidi, kiu el ili fariĝis plej konstrenita, Ola je la eipelado aŭ la konduktoro je la biletkontrolado, kiam Ola montris sufiĉe bonan bileton por la unua klaso. Ĉar la bileto estas ĉefaĵo, kaj argilŝmiritaj botoj aŭ la formo de la vojaĝsako estas malgravaĵo, nenio alia estis farebla pri tiu afero ol ree puŝi la maljunulon returnen ĝis la superklasula kupeo.

Kiel tro sata bovino malleviĝas en la stala fako, tiel Ola enprofundiĝis en la remburitan sofon de la kupeo. Post momento li eltiris el la poŝo difektitan cigaron, kiun li ekbruligis, kaj ankaŭ regalis sian kunvojaĝanton per unu simila. Ekparolante pri bovinoj, virbovoj, lakto kaj sterko, li eprenis el la vojaĝsako litrobotelon da brando, trinketis, kaj per la maniko viŝante la supran randon de la botelo, li donis trinki al la unuaĉambra parlamentano. Sed tion li ne estus farinta, ĉar por »popola demokratio« tiu sinjoro estis tute fremda; li rifuzis trinki la popolan trinkaĵon el tiu sama botelo, el kiu trinkis viro de la popolo kaj murmuris ion pri »impertinentaj kanajloj«. Ekestis disputo kaj la konduktoro estis alvokita. Elektante inter estrarano kun konstanta senpaga bileto kaj ebria bovinstriglisto kun argilŝmiritaj longbotoj li favoris la estraranon, kaj Ola Persson estis elpuŝita ĉe la unua haltejo de la trajno kaj forpelita ekster la stacia regiono.

Ankaŭ en tiu jaro la unuan de Novembro la bovinoj ricevis la matenmaĝon je preciza horo, kaj Ola estis piedirinta duonan mejlon pli mallongan vojon ol lastfoje. Sed kontenta li ne estis kaj opiniis, ke la ĉielo estu pli proksime de Rovberga.

Dum la veturadoj ĉiutage kun la lakto al la stacio, li iom post iom per interparoladoj kun la stacilaboristo serĉis klarecon en tio, kio estis por li malklara en moderna administracio fervoja. Neniu suspektis, ke Ola havis tiel altcelantajn intencojn, kiel poste montriĝis.

Printempo, somero kaj aŭtuno forpasis ordinare, kaj la Mikaelitagon oni vidis ankaŭ, ke Ola Persson ordinarmaniere aĉetis simplan tria klasan bileton kaj veturis al la urbo.

Sed Ola ne tuj eniris en sian ĉielon, li unue volis prizorgi gravan aferon, kaj pro tio li eniris en la oficejon de la staciestro. Nun li intencis sin venĝi kaj forte humiligi la staciestron, la konduktoron kaj la fervojan estraranon. Por tiu celo Ola mendis specialan trajnon kun unu unua klasa vagono, kiu estus forirunta la lastan Oktobron je la 8, 30, p. tgm. La staciestro konsterniĝis; kaj pensante ke Ola volis moki lin, li preskaŭ estis farinta ion similan, kio okazis pasintfoje, kiam la konduktoro forpelis la bovinston el la unua klasa kupeo, antaŭ ol li vidis la bileton. Por liberigi sin de tiu malagrabla gasto la staciestro fiksis monsumon sufiĉe grandan, sed sen palpebrumo Ola tuj prezentis la monon, duonon de lia jarsalajro, kaj eĉ postulis kvitancon.

La staciestro plenumis sian devon, ordonis pri la specialtrajno, sed diris nenion pri la vojaĝonto.

Je fiksita tempo la trajno staris preta ĉe la perono, la stacilaboristoj butonumis siajn jakojn, kaj la pordisto staris sur la stacia ŝtuparo ĉe la strato atendante iun eminentulon, alvenontan per aŭtomobilo. La konduktoro postenis ĉe la vagona ŝtupo, intertempe palpante la kolumon por certigi sin, ke ĝi estis en bona ordo kaj pretiĝis por etendi helpeman manon al fraŭlino aŭ sinjorino, kiu volus envagoniĝi. Nur la staciestro, promenante sur la perono, aspektis iomete stranga kaj turniĝis, kvazaŭ li estis sufokanta ridegon.

La pordisto rigardis laŭlonge de la strato, sed neniu aŭtomobilo estis vidata, spite ke la horo estis je la 8, 25. Nur Ola Persson estis alvenanta en direkto al la stacia ŝtuparo, iomete pli sobra ol kutime, sed portanta la grandan vojaĝsakon plus enhavo.

La pordisto baris la vojon, faris rifuzan signon per la mano kaj kriis: — La lasta trajno estas foririnta!

— Ĉu ne iros trajno je la oka kaj duono? demandis Ola Persson.

— Jes, sed ne por vi, malafable diris la pordisto.

— Ĉu vi scipovas legi skribaĵon? rediris Ola kaj montris sian pagkvitancon.

Tion povis la pordisto, kaj Ola Persson marŝis tra unua klasa atendsalono, dum la pordisto per idiota aspekto en sia vizaĝo malleviĝis sur benkon en la vestiblo. Sed li estus trovinta konsolon por sia animo, se li estus vidinta kiamaniere okazis la afero por la konduktoro.

El la atendsalono Ola promenis sur la perono rekte al la specialtrajna vagono. La konduktoro preskaŭ rigidiĝis de teruro, kiam Ola intencis envagoniĝi.

For maljunulo! li kriegis. Ĉu vi kredas, ke oni aranĝas specialtrajnon por ebriaj bovinstriglistoj — Elĵetu la porkaĉon! li kriege ordonis al stacilaboristo.

— Kiu uzos tiun ĉi trajnon? demandis Ola Persson

— Tio ne koncernas vin, maljuna kanajlo, insulte alparolis lin la konduktoro, denove palpante kolumon kaj banton, ĉar estis tuj 8, 30.

— Ĉu vi scipovas legi, humile demandis Ola kaj tenis la skribaĵon sub la nazo de sia malamiko.

Kiel la pordisto ankaŭ la konduktoro scipovis legi kaj farinte tion, li kuregis en la ekspedejon, ruĝa en la vizaĝo kiel kuirita kankro, kaj raportis ke la trajno estis preta por foriro, ĉar nun estis alveninta »fihundo«, kiu jam entrajniĝis. Sed la staciestro ne povis doni forvetursignalon, ĉar li kuŝis transverse sur tablo kaj ridegis tiel, ke tintis la fenestroj. La kontoristo forsignalis la trajnon de Ola Persson, dum la konduktoro ĝemante malleviĝis sur benkon en la pakvagono kaj Ola el la kupea fenestro faris adiaŭajn mansignojn al la fikse rigardanta stacipersonaro.

Nun, pensis Ola, nur la diablo povas malhelpi min alveni al mia hejmstacio; propran vagonon kaj lokomotivom — kaj serviston en la pakvagono mi havas.

Ekestis konfuzego ĉe la malgranda stacio, kiam la bovinisto el Rovberga alvenis hejmen tute sola per luita specialtrajno. Nur kelkiuj havis la honoron vidi lian triumfon, kaj li mem diris nenion pri la afero dum la tuta jaro, sed ĉiuj scivole atendadis venontjaran lastan Oktobron por vidi kiel tiam okazos la afero.

Ola Persson kaŝe havigis al si detalajn sciigojn pri la pagoj por specialtrajno, kaj el tio rezultis, ke li sekvantan jaron ne estis sola, kiam li alvenis al sia antaŭpagita specialtrajno, sed en akompano kun »amikino«. Estis la maljuna Kristin, melkistino ĉe Rovberga, kiu dum la jaro flikis liajn ĉifonvestojn kaj nun havis la honoron dividi kun Ola lukson kaj gloron.

Nek antaŭe nek poste estis kolektitaj tiom da homoj ĉe la malgranda stacio kiel tiujare, kiam alvenis la specialtrajno de Ola.

Ola Persson kaj melk-Kristin de tiam fidele kunestis, dividis mizeron kaj ĉagrenon dum la longa laborjaro, sed ankaŭ kune lukse festenis en la ĉielo de Ola ĉiun Mikaeli-sejmanon.

La mastro de Ola komence pensis, ke Ola ne estis tute saĝa kaj provis persvadi lin, ke li cedu sian manion por specialtrajno, sed vane. Tial li decidis ankaŭ kontribui al la plezuro de Ola Persson.

Se estas festeno, ĝi ankaŭ estu vere luksa, opiniis la bienulo kaj ordonis, ke Ola kaj lia akompanantino ĉiufoje estos veturigataj el la malgranda stacio ĝis Rovberga per kaleŝo, tirota de la plej belaj ĉevaloj, havantaj alfenide ornamitajn jungaĵojn.

Nun la triumfo de Ola estis kompleta, kaj en la tuta paroĥo li estas glorata kiel heroo, kiu ĝis funde humiligis la fervojestraron kaj la ĉikanemajn konduktorojn, kiuj vere ofendosenteme elpuŝis lin el la trajno nur pro tio, ke li estis iomete tro ĝoja.

La ĉielo de Ola Persson estas mallongdaŭra sed brilanta. Kaj li volas havi ĝin tiel.

El la libro „Two step" trad. Oscar Dahrne, Västeras, Svedujo.

Martin Dahlin, Örtofta, Svedujo:

SALUTOJ EL NORDO.

El la norda parto de la terglobo, el Svedujo, kie la polustelo kaj la »granda urso« brilas super niaj kapoj, neĝo kovras la teron kaj vintra malvarmo regas en la naturo, de tie-ĉi mi volas al ĉiuj fervojistoj-kolegoj de la tuta mondo sendi bonajn, varmkorajn kristnasksalutojn kaj samtempe iomete informi ilin pri la kristnaskaj moroj en nia lando.

En la tempo kiam la kristnaska festo venas ĉi-tien, la tagoj estas mallongaj kaj la nokta mallumo etendiĝas super la lando dum la plej longa parto de la tagoj. Por ni, fervojistoj, tiu-ĉi tempo estas eksterordinare peniga kaj plena de laciga laboro. Tamen la Kristnasko en ĉies brusto vekas senton de paco kaj feliĉo kaj precipe por la infanoj tiu-ĉi festo alportas grandmezuran ĝojon kaj feliĉon. Dum la kristnaska antaŭvespero en la plejmultaj hejmoj estas pli lume kaj varme ol ordinare. La kristnaska abio, ornamita per koloraj paperoj, arĝentaj aŭ oraj ornamaĵoj kaj multaj kandeletoj eklumas kaj ĉiuj, junaj kaj maljunaj dancas ĉirkaŭ ĝi en vere ebria ĝojo. Sur la tablo troviĝas ĉi-tiun vesperon, se eble, iom pli bona manĝaĵo, fiŝo, kaĉo de rizo k. c. kaj ĉies vizaĝoj esprimas ĝojon kaj kontentecon. Ĉe la tablo oni kutimas dum tiu ĉi vespermanĝo legi amuzajn versojn, rakonti anekdotojn k. t. p. Ankaŭ estas kutimo en nia lando interŝanĝi donacojn, ordinare pli malkarajn objektojn, sed alportantajn grandan ĝojon.

Tamen, bedŭrinde ne al ĉiuj la Kristnasko povas alporti lumon kaj ĝojon. Malriĉego regas en multaj hejmoj. Mankas ĉio, kio povas naski ĝojan senton. Por multaj laboristoj, precipe fervojistoj, la deĵoro okupas la plejpartan tempon tiel, ke nenio restas por hejma vivo en ĝojo, paco kaj ripozo.

La kristnaskan matenon oni parolas en brile lumigitaj preĝejoj pri la naskiĝo de la »Savinto« kaj pri la bela kanto de la anĝelaro en la sankta mateno, en kiu estas promesita paco sur la tero kaj favoro al la homoj. Belaj vortoj, — sed kiam tio-ĉi efektiviĝos? Ĉu estas eble, ke paco venos al la homaro dum nuntempa ordo? Neniel! La vera paco plej kredeble ne povos veni pli frue ol kiam ĉiuj gentoj kaj nacioj per nia kara Esperanto lernos kompreni sin reciproke. Tiam, ni esperas, venos la vera kristnaska paco, la ĝojiga festo por la unuigita homaro.

Por tiu-ĉi alta celo ni ĉiuj devas senĉese labori, ke tiu-ĉi tempo venu plej eble baldaŭ. Precipe ni, fervojistoj, devas batali en la unua vico, nia servo kaj niaj rilatoj kun ĉiuj homoj postulas tion. Tial, fervojistoj en ĉiuj landoj unuiĝu por disvastigi nian karan lingvon kaj ĝian internan ideon: pacon, konkordon, amon kaj veron!

Esperante, ke Vi ĉiuj al nia lingva movado bonvole donos vian fortan subtenon, morale kaj ekonomie mi kore el mia norda lando sendas la plej varmajn kristnasksalutojn.

POR PROPAGANDO

Sidonie Dlouha, Praha, Ĉeĥoslovakujo:

NI PERSISTU.

Persisteco estis ĉiam mia devizo; sen ĝi mi nenion sukcesus. Persisteco! Se vi, kara amiko, akceptos tiun devizon, vi atingos la samon!

Georg Stephenson.

Kiam Georg Stephenson, plenrajte nomata »patro de fervojoj«, direktis en la jaro 1825. la unuan personan vagonaron sur la fervojlinio Stockton-Darlington, per la lokomotivo, kiun li mem tiel geniale konstruis, ke ĝi estis la unua kiu plenumis ĉiujn postulojn, li versimile eĉ ne revis pri tio, kiom da bono lia eltrovo alportos al la tuta mondo, ĝia ekonomio kaj kulturo.

Estas konate, ke la lokomotivo de Stephenson, kies servantoj ankaŭ ni ĉiuj estas, ne estis komence tiel bonvenigata, kiel meritis ĝia graveco.

Kontraŭ konstruado de la fervojoj protestis la kampo-posedantoj, kaj ne unufoje okazis, ke pro ilia konstraŭstaro devis esti la konstruplano ŝanĝita. Kontraŭ la fervojkonstruado protestis ankaŭ la veturigistoj timante pri sia vivtenado, kaj multaj homoj ekvidante la nigran monstron kiun ili nomis »diablo«, krucumadis sin promesante, neniam eksidi en la vagonaron.

Sed la konstraŭstaro iom post iom cedis al la fido, kiam la homoj konvinkiĝadis, ke la vagonaro veniġos ilin sen danĝero kaj post nelonga tempo al la dezirata loko. Kaj hodiaŭ? Hodiaŭ estas lokomotivo nia simpla, ĉiutaga transportilo, sen kiu nia vivo estas apenaŭ imagebla.

Se ni ekrigardas fervojliniojn sur la geografia karto, ŝajnas al ni, kvazaŭ vejnoj kunligus la tutan mondon. Se ni rigardas relojn, ŝajnas, ke silkaj, mallarĝaj rubandoj kuras antaŭ ni en malproksimon, kaj se ni irus laŭlonge de ili rigardante nek dekstren, nek maldekstren, ni venus en fremdan landon, eĉ ne rimarkinte ĝian limon. Ĉar la neceseco de rapida transportado de unu loko al la alia kaj precipe la internacia transportado postulas, ke la reloj estu en ĉiuj landoj egalaj.

Kiam ni veturas en fremdan landon, kiel agrable kaj oportune estas, se ni ne bezonas ŝanĝi en la limstacio la trajnon kaj povas sidi en la sama ĝis al celo de nia vojaĝo. Kaj kiel ni bedaŭras, se la traveturanta vagono ne estas en la trajngarnituro, kaj estas necese ie transvagoniĝi.

Agrabla estas la senvagonŝanĝa vojaĝo sed tamen io en la limstacioj ŝanĝiĝas-nome la konduktoroj, ofte afablaj helpantoj kaj konsilantoj de pasaĝeroj. Venas novaj, same afablaj kaj helpemaj konduktoroj, sed bedaŭrinde, kun tiuj ni jam ne povas interkompreniĝi, se ili ne scias nian, kaj ni ilian lingvon. Simila malfacileco estas ankaŭ kun nove alvenantaj vojaĝantoj — kaj jam la vojaĝado fariĝas je 50% malpli agrabla.

La nekonataj lando kaj popolo, tiel rapide alproksimiĝinta helpe de la lokomotivo de Stephenson, kvazaŭ malproksimiĝadus de ni, kvankam ni interesplene rigardas ĝiajn, rapide forkurantajn regionojn. Ni mute sidas kontraŭ la muta kunvojaĝanto, kiu eble ankaŭ ŝatus, paroli kun ni pri belecoj de sia

lando. Kiom da malagrablaĵoj ni ne travivus, kaj kiom pli profitdona estus nia vojaĝo tra fremda lando, se ni povus interkompreniĝi!

Kiel ridindmaniere oni ofte provas en fremdlando interkompreniĝi, neestas necese diri. Ankaŭ ĉe la giĉetoj en la stacidomoj okazas ofte tia interkompreniĝo. Ke la situacio estas malagrabla ne nur por la pasaĝero sed ankaŭ por la kasisto, scias certe ĉiuj miaj gekolegoj, okupataj same kiel mi, ĉe la biletgiĉetoj. Post la vana klopodo ekkompreni unu la alian, estas finfine la sola ebleco de la kasisto, montri forveturon de la trajno sur la poŝhorloĝo, aŭ skribi biletprezon sur folion da papero, ĉu la fremdulo ĵus tion demandis aŭ ne, kaj ne respondinte pluajn demandojn de konfuzita pasaĝero.

Similaj situacioj okazas dum la internaciaj kongresoj, konferencoj aŭ ekskursoj, tiel oftaj dum la lasta tempo. Ĉiu, kiu foje ĉeestis tian kunvenon, povus rakonti pri la agrableco de la interkompreniĝado inter la diversnacia ĉeestantaro.

Mi foje hazarde aliĝis al ekskurso de fremdaj kuracistoj en konata ĉeha banloko. La urbo mem estas unu el tiuj urboj, kie la ĉeha historio lasis multajn postsignojn kaj riĉajn vidindaĵojn. — La fervora ĉeĥa gvidanto ne parolis flue germane, kaj la ĉeestantoj ne komprenis bone germanan lingvon. La gvidanton videble lacigis germanlingva parolado, kaj la ĉeestantoj, ne komprenante, baldaŭ enuis.

Mi sincere kompatis ĉiujn, kaj volonte mi estus al ili dirinta: »Niaj karaj gastoj, kiuj venis, por vidi la novajn aranĝojn en tiu ĉi banloko, se vi scius paroli esperante, kiom pli sincera estus via reciproka interrilato, kaj kiom pli multe vi profitus en tiu ĉi historie riĉa urbo, kie vi troviĝas!

Se la internaciaj trajnoj veturas, se estas aranĝataj internaciaj kongresoj, konferencoj, ekskursoj k. t. plu, estas klare, ke oni bezonus kompletigi internaciajn rilatojn jam el vidpunkto ekonomia, per la internacia lingvo.

Esperanton oni povas bone kompari kun la eltrovaĵo de Stephenson. Same kiel siatempe ne estis komprenata la signifo kaj valoro de la lokomotivo, kaj ĝi tamen fariĝis geniala transportilo de la tuta homaro, oni ankoraŭ ne ekkomprenis la signifon kaj valoron de internacia lingvo Esperanto, kaj tamen ankaŭ ĝi volas servi al ĉiuj.

Sed kial mi tion ĉion skribis?

Mi volas nur akcentigi malfacilecon de la homa interkompreniĝado kaj la eblecon facile per internacia lingvo interkompreniĝi.

Rekte kaj rapide alproksimiĝas la internacia trajno al ni la plej malproksimajn landojn kaj la internacia lingvo alproksimigas, al ni ne sole naciojn sed ankaŭ iliajn korojn.

Tial, ŝatataj fervojistoj, lernu Esperanton kaj persistu je propagando kaj disvastigado de ĝi.

I. F. P.:

VOĈOJ DE LA GAZETARO PRI LA KONGRESO DE INTERNACIA SINDIKATA FEDERACIO.

Komence de aŭgusto okazis en Parizo kongreso de »Internacia Sindikata Federacio (I. S. F.), kiu vekis grandan atenton en faka kaj sindikata gazetaro. Ni reproduktas du tradukojn de la artikoloj por montri al niaj anoj kia lingva konfuzo regas ĉe tiaj internaciaj kongresoj). Krome ni aperigas ankaŭ la leteron, kiu klare montras ke »nia afero marŝas«. La informojn ni ĉerpis el »Bulteno de Internacia Transportlaborista Federacio« el Amsterdam.

»Der Deutsche Eisenbahner« (Germana fervojisto): »Dek lingvoj, sed unu koro kaj ideo!« ...

»Der Eisenbahner« (La fervojisto), organo de germanlingvaj fervojistoj en Ĉeĥoslovaka Respubliko: »Internaciaj kongresoj tre malofte pasas tiel impone, kiel la eksteruloj tion atendas. Grandan malhelpon prezentas lingvaj malfacilaĵoj. La tradukado de la paroladoj prenas ĉe kongresoj multe de la imponeco kaj ili aperas ofte monotonaj«.

Okaze de tiu kongreso estis, flanke de ITF pere de nederlandaj fervoj kaj tramorganizo, farita la propono, ke oni entreprenu la ekzamenon pri uzebleco de Esperanto por internacia sindikata laboro.

Post subteno de la propono flanke de la delegitoj: Moltmaker (Nederlando) kaj Fimmen (sekret. de I. T. F.) decidis la kongreso entrepreni la esplorojn kaj ekzameni ilin por konstati, kio povas esti farata por enkonduko de unu lingvo aŭ de unu helplingvo kaj kontraŭ perdado de l' tempo kaj malebligo de miskomprenoj kiujn kaŭzas la tradukado ĉe internaciaj kongresoj.

En oktobra nro de I. T. F. Bulteno (rubriko »Esperanto«) estas presitaj sub la titolo »Internacia Sindikata Federacio kaj la demando pri helplingvo« jenaj du leteroj:

De I. S. F. ni ricevis jenan leteron:

Karaj kamaradoj!

La Kongreso de Internacia Sindikata Federacio en Parizo faris sekvantan decidon:

»H e l p a L i n g v o«. Internacia Sindikata Federacio estas komisiita esplori la eblecon de uzado de iu certa lingvo aŭ helpa lingvo kiel gvidanta lingvo ĉe la kongresoj de Internacia Sindikata Federacio kaj ekzameni, kio event flanke de I. S. F. povas esti entreprenite por forigi kaj fari nebezonaj la tempoperdigajn kaj la laboron malfaciligantajn tradukadojn okaze de internaciaj kongresoj de laborista movado«.

Antaŭ ol ni en tiu rilato entreprenos necesajn paŝojn, ni demandas ĉe landaj centroj kaj internaciaj profesiaj sekretariejoj, ĉu ili havas kaj povas doni iajn iniciatojn aŭ ev. proponi certan lingvon aŭ helpan lingvon«.

Kun saluto

Internacia Sindikata Federacio:
Joh Sassenbach, sekretario.

Tiun leteron ni respondis jene:

»Karaj kamaradoj!

La uzado de tiel multaj lingvoj, kiel tio en nia movado okazas, signifas parte grandegajn malŝparojn da mono, tempo kaj fortoj, aliparte ekestas pro tio, malgraŭ ĉiuj kostoj kaj zorgoj oftaj miskomprenoj kaj neklaraĵoj.

Ĉar la internacia laboro fariĝos pli intensa, ankaŭ la nomitaj malfacilaĵoj fariĝos pli signifaj, kio nepre kondukos al neevitebla haltiĝo de nia laboro. Je tio ĉi oni povas kalkuli des pli, ĉar jam en nuna stato de la aferoj ekzistas signoj por tio, ke ĉiam pli kaj pli da organizoj postulos ĉe internacia laboro la uzadon de siaj lingvoj.

La kono de la lingvoj necesaj por partopreni ĉe internaciaj interparoladoj alportas kun si la danĝeron, ke la personoj, kiuj estas tre kapablaj, ne povos esti por tiu laboro konsiderataj kaj ne povos sian kapablecon disponigi en la servo de l' movado.

Devas esti konsiderate kiel tute utopie kaj neeble, ke unu el la ekzistantaj naciaj lingvoj povus fariĝi gvidanta lingvo. Krom tio, je la homoj laborantaj en nia movado kaj kiuj ne havas multe da mono kaj okazo por funde lerni unu el tiuj lingvoj, estas starigitaj tro grandaj postuloj.

La neŭtrala helplingvo Esperanto, kies konon oni povas havigi al si per multe malpli granda peno ol iun ajn alian nacian lingvon, estas solvo de la lingva problemo, kiu ĉiam pli kaj pli fariĝas serioza. Tion vi vidos el la aldonoj (Esp. rubriko de nia Bulteno kaj radio-parolado farita de subskribinto kaj publikigita en la organo de nederlanda fervoja kaj trampersonaro), kiuj montras ankoraŭ pluajn, el la nunaj cirkonstancoj ekestantajn malfacilaĵojn. (Aparte

estu menciata la rezolucio akceptita de la laboristaj delegitoj okaze de 8. laborkonferenco en Genevo.)

Cetere vi povos, samkiel tio okazis ĉe ni, per partopreno ĉe unu internacia Esperanto-Kongreso, konvinkiĝi pri tio, ke Esperanto fakte respondas al ĉiuj postuloj kiujn oni povas starigi je unu internacia lingvo. Tiu ĉi helplingvo montriĝis ankaŭ en nia oficejo ĉe korespondado tre necesa.

El ĉiuj ĉi kaŭzoj nia prezidanto jam en la jaro 1925 dum unu kunsido deklaris, ke oni per ĉiuj, kiel eble plej efikaj rimedoj akceligu Esperanton inter la anaro de la organizoj al ni aliĝintaj.

I. S. F. faros laŭ nia opinio tre utilan agon se ĝi ĉe sia laboro montros viglan propagandon por Esperanto, kaj pledos — eventuale en kontakto kun aliaj organizoj interne de la laborista movado — ke tiu ĉi lingvo estu enkondukita en ĉiujn lernejojn, kaj intertempe — por konformiĝi kiel eble plej multe al tiu ĉi deziro instigos la landajn centrojn kaj organizojn, el kiuj ili konsistas, ke tiuj ĉi akcelu per aranĝo de la kursoj kaj per regula publikigado en sindikataj gazetoj pli grandan disvastigon de Esperanto inter la anoj.

Al proksima kongreso de I. S. F. povus la raporto de via prezidanto pri la rezultato de viaj esploroj kaj pri la uzado, kiun jam nun Esperanto trovas, esti la bazo por interkonsiliĝoj kaj enkonduko de tiu ĉi lingvo en praktikan laboron de nia internacia movado.

Kamarade salutante:

N. Nathans.

Rim. Disvastigu tiun ĉi artikolon en ĉiujn gazetojn sindikatajn kaj turnu vin al vialandaj organizoj instigante ilin studi la problemon kaj ĉe proksima kongreso baze de siaj spertoj klopodi enkonduki la lingvon ĉe I. S. F.

A N O N C O J

Por propagandi Esperanton inter la fervojistaro, mi petas la esp. fervojistojn sendi diversajn propagandilojn t. e. fakajn gazetojn laŭeble kun esperantaj aŭ poresperantaj artikoloj, propagandan leteron, il. kartojn ktp.

Adreso: **Josef Kucharz**, fervojisto, **Lwow**, Na Blonie 54a, **Pollando.**

ALVOKO!

Ĉiuj landaj Asesoroj kaj aliaj fervojistoj el la tuta mondo estas petataj, ke ili bonvolu sendi al mi sciigojn ĉu en via lando, ĉe la fervoja administrado estas uzata la stenografio? Je kiom estas ties sciopovo postulita, kaj kiamaniere estus eble ĝin ĝenerale uzi de la fervoja administrado? Ĉu ne estus eble ties konon postuli de ĉiuj fervojaj oficistoj. Mi petas detale opiniojn pri tio.

Teodor Kovacs, fervòjoficisto,
Farkas Ignac u. 5/a. **Rakosszentmihaly**, Hungarujo.

SCIIGOJ DE LA ESTRARO

Malgraŭ tio, ke ni ne ricevis sufiĉan monsumon por eldoni 16 paĝan numeron de la revuo, ni decidis ĝin eldoni, ĉar ni ricevis tre multe da manuskriptoj. Por kovri la elspezojn, neantaŭviditajn en nia budĝeto ni petas, ke la anoj, al kiuj plaĉis tiu ĉi numero, sendu al ni iun sumeton por kovri la elspezojn.

Al tiuj oferemaj anoj, kiuj sendis al ni la monon, kaj kies nomojn ni ĉi sube publikigas, ni elkore dankas. Same ni esprimas nian dankon al la kunlaborantoj, kiuj multe penadis por doni al ni kiel eble plej interesajn kunlaboraĵojn.

El la enhavo de januara numero ni komunikas la titolojn: Amerika fervojreformo; Fervojoj en Hispanujo (daŭrigo); Normala aŭ mallarĝrela fervojlinio; Estonta neoteknika epoko kaj estonteco de la fervojo; Pri novaj salajroj de fervojistaro en Estonujo, ktp. Ni petas ankaŭ pluajn kunlaboraĵojn. Antaŭan dankon!

Listo de la donacintoj por tiu ĉi numero:

Ĉehoslovakujo:				
J. Blažek	čk.	40	Din.	66·40
F. Böhm	„	10	„	16·60
S. Dlouha	„	10	„	16·60
E. Hiebsch	„	10	„	16·60
K. Göll	„	10	„	16·60
J. Gunia	lit	5	„	15·—
Germanujo:				
M. Häckel	mk.	2	„	26·—
Hungarujo:				
E. Löbl	p.	3		neŝanĝita
T. Kovacs	p.	1		„
Jugoslavujo:				
I. Ločnikar			„	20·—
Nekonata			„	10·—
Pollando:				
J. Fudro	zlotÿ	2·50	„	15·—
A. Mandecki	„	2·50	„	15·—
J. Kucharz	„	5	„	30·—
Svedujo:				
E Eriksson	kron.	10	„	151·10
M. Dahlin	„	1	„	14·81
K. Delstam	„	1	„	15·11
P. Lindström	„	1		neŝanĝita
		Entute	Din.	**444.82**

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, Ĉehoslovakujo 20 čk; 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 poŝtĉeko nro 35908.

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