V. jaro — Nro. 10. Majo 1928.

LA FERVOJISTO

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

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

NECESA PENETRO

*Ricevante preskaŭ ĉiutage iun el diverslingvaj fakaj kaj sindikataj gazetoj mi tre ofte kun bedaŭro konstatas, kiel multege da okazoj por propagandi nian lingvon pasas neeluzite. Ofte, mi kuraĝas eĉ diri ĉiam, kulpaj estas inerteco de niaj samideanoj, kiuj ne eluzas tiun — certe plej efikan — propagandokazon. * Neklarigebla fakto estas ankaŭ tiu, ke ĝuste la revuoj de malgrandaj nacioj bagatelas nian lingvon. Interesiĝinte — pere de niaj anoj — pri la kaŭzoj, mi ricevas la respondon: „La redaktoro estas malfavora al Esperanto“. Nu pli ridinda respondo ne povas esti! Se la redaktoro estas malfavora al nia lingvo, ĉu ne ekzistas la maniero favorigi lin? Jes, ĝi ekzistas, nur necesas ne tuj cedi je unua kontraŭstaro. Ni posedas hodiaŭ feliĉe grandan kvanton da argumentoj — nerefuteblaj — kaj niaj anoj devas ilin eluzi, ĉar alimaniere la redaktoroj ĉiam restos „malfavoraj“! Nuntempe aperas en fakaj kaj sindikataj gazetoj de pluraj nacioj, eĉ grandaj, kulturaj nacioj por - kaj pri - esperantaj artikoloj. Kelkaj eĉ presigis kursojn de nia lingvo. Ĉu tio ne estas plej bona argumento? Plua bona argumento estas presigo de tradukoj el nacilingvaj revuoj en nia revuo. Do, se oni montras tiajn argumentojn, mi tre dubas, ke iu redaktoro povus kontraŭstari presigon de por - kaj pri - esperantaj artikoloj. Estas ja konate, ke ofte la redaktoroj staras sen taŭga materialo kaj estas dankemaj — se oni al ili ion legindan alportas. Ne laste ankaŭ la tradukoj, prenitaj el nia revuo, helpas por atingo de la celo. Forta ilo por ŝanĝi la malfavoran opinion — aŭ indiferentecon — de la tutmonda fervojistaro al Esperanto devas esti en niaj manoj. Tiu forta ilo estas la faka kaj sindikata gazetaro, de ĉiuj nacioj. * Sekvante tiun vojon nia lingvo penetros en ĉiujn fervojistajn rondojn, komence de laboristo ĝis altrangulo. Kaj mi estas forte konvinkita, ke tiam ankaŭ nia asocio ekmarŝos pli rapide kaj pli rapide ĝi atingos sian celon. * Ĉar nacilingva faka kaj sindikata gazetaro estas propraĵo de unuopaj fakaj kaj sindikataj organizoj, nia lingvo ankaŭ en la estraroj de la organizoj estos pli ŝatata. Por montri al la estraro de la organizo utilon de nia lingvo, oni petu de iu estrarano artikolon pri la vivcirkonstancoj de la fervojistoj en koncerna lando. Oni traduku la artikolon kaj ni presigos ĝin. Montrante ĝin al la estraranoj certe neniu el ili diros, ke Esperanto estas sensignifa afero. Niaj anoj sendube ĝojakceptos tiajn artikolojn kaj ankaŭ la intereso de la anoj por nia asocio kreskos. * Malfacile estas propagandi nian lingvon ĉe unuopuloj. Necesas tre ofte multe paroli ĝis oni atingas la deziritan rezultaton. Paroli per gazetoj estas pli facile. La artikolojn legas miloj kaj miloj, iom post iom ili ekinteresiĝas, lernas kaj fine fariĝas niaj anoj. Simile al „guto malgranda, konstante frapanta traboras la monton granitan“ — nia lingvo tiel penetros ĉien. Nia laboro estos plifaciligita kaj nia asocio kreskos. Do, mi konsideras tiun ĉi penetron nepre necesa kaj invitas ĉiujn, kiuj interesiĝas kaj deziras sekvi la montritan vojon, ke ili bonvolu sin turni al ni. Ni sendos belan kolekton de nacilingvaj gazetoj, kiuj eĉ al skeptikuloj pruvos, kion signifas nia lingvo. * Vasta estas nia laborkampo! Multaj estas la propagandeblecoj! Ni nur persiste laboru kaj penetru ĉien. — La venko estas baldaŭ nia . . . !*

ILIJA F. PUHALO

E L   L A   F A K O

Josef Hoffmann, ĉefinspektoro en ferv. ministerio, Praha, Ĉehoslovakujo.

FERVOJOJ EN HISPANUJO.

(Fino).

La normala reldistanco en Hispanio estas 1·435 m. La tuta vagonparko konsistas el 6334 personvagonoj kun 270.032 da sidlokoj, la nombro de l' ŝarĝvagonoj kaj bestvagonoj, ĉiuj kun normala reldistanco, faras 1943 da pakajvagonoj, 22.749 ŝarĝvagonojn kaj bestvagonojn kun tegmentoj kaj 30.375 sentegmentajn ŝarĝvagonojn kaj platformvagonojn. La fervojoj kun mallarĝa reldistanco havas 305 pakajvagonojn, 1316 ŝarĝvagonojn kun tegmentoj kaj 5669 ŝarĝvagonojn sentegmentajn. La nombro de l' specialvagonoj estas 699, la tuta sumo de l'vagonmaterialo faras 61.351 unuojn. Generale dirite, la Hispanaj fervojoj diferenciĝas de aliaj fervojoj en Eŭropo per tio, ke ilia konstruado ne permesas iom pli grandan rapidecon. Ankaŭ la rapideco de l' ruliĝantaj trajnoj sur unuopaj fervojlinioj estas ofte tre malgranda. Sole sur ĉefaj, al Francio kaj Portugalio kondukantaj fervojoj, cirkulas tre bonaj rapidtrajnoj, kiujn oni povas kompari al la rapidtrajnoj francaj. La nomitaj rapidtrajnoj havas plejparte nur I^{an} kaj II^{an} klason, la luksaj rapidtrajnoj havas sole I^{an} klason. En ekspres' kaj luksaj rapidtrajnoj estas restaŭraci- kaj litvagonoj. Krom tio veturas sur Hispanaj fervojoj duarangaj vagonaroj, en la senco komformaj al la regnaj germanaj trajnoj kun persontransporto kun la II^{a} ĝis III^{a} klaso, poste ŝarĝtrajnoj kun persontransporto kun II^{a} kaj III^{a} klaso kaj laboristaj trajnoj nur kun III^{a} klaso.

Alia kuriozaĵo estas tio, ke kelkaj rapidtrajnoj ne veturas ĉiutage, kelkajn rapidtrajnojn oni ne povas ĉiam uzi, sole tiam, kiam la vojaĝantoj veturas pli longan distancon ol 100 kilometrojn. La »Suda« ekspresa trajno kaj la luksaj trajnoj veturas plejparte nur dufoje, aŭ trifoje en unu semajno, la rapidtrajna rapideco estas 40 ĝis 45 kilometrojn en unu horo. La ŝarĝtrajnoj kun persona transporto veturas ankoraŭ multe pli malrapide. La kupeoj de l' I^{a} klaso havas ordinare 6 sidlokojn, kupeoj de II^{a} klaso 8 ĝis 10, kupeoj de III^{a} klaso 10 ĝis 12 sidlokojn. La stato de l' ordinaraj pasaĝervagonoj estas plejparte difektaj, sur la flankaj linioj estas ili ofte eĉ malzorgitaj. La lumigado estas malbona kaj ofte okazas, ke ĝi tute ne funkcias. La hejtadon oni prizorgas per la varmigitaj ladboteloj (caloriferos). Multe pli bona estas la lumigo kaj hejtado de l' rapid' kaj luksaj trajnoj, kiujn oni lumigas per gaso, aŭ elektro. Por uzado de l' rapidtrajnoj estas necese alpagi 10% da pagita veturtakso. La saman takson oni devas pagi kiam la vojaĝantoj postulas duonkupeon en la lasta vagono de iu aparta vagonaro. Se oni envicigos en la rapidtrajnon, vagonon de 3^{a} klaso, devas ĝin uzi unuavice sole tiuj vojaĝantoj, kiuj veturas en la plej malproksimajn staciojn. En ĉiu vagono de 1^{a} klaso oni difinas unu kupeon por la virinoj kaj tri kupeojn por nefumantoj. Sed malgraŭ tio, ĉi tiun arangon la vojaĝanta publiko ne respektas. Kio koncernas la komforton, tiun taskon plenumas kompreneble sole la vagonoj de »Internacia Kompanio de litvagonoj«, kiuj havas nur la unuan klason kaj por kies uzado ĉu de manĝovagonoj, aŭ de litvagonoj, estas necese alpagi 50% da pagita veturtakso. Ĉe longdaŭra veturado uzas kiel simpla Hispano, tiel ankaŭ la malriĉa turisto preskaŭ ĉiam la I^{an} klason. Veturi en la III^{a} klaso estas kutimo nur tiam, kiam la vojaĝantoj veturas je mallongaj distancoj, aŭ okaze de ekskurzoj, aŭ en tiuj tagoj, kiam veturas tre malmulte da homoj. En la ordinaraj trajnoj estas la necesejoj en la pakaĵvagonoj. La establaĵo en stacidomoj de l' survojaj stacioj estas tre primitiva, atendejoj — se ili tute ne mankas — estas plejparte ŝlositaj, aŭ ne estas uzeblaj. La bufedojn oni povas vidi tre malofte kaj tiuj estas ofte mizeraj kaj tial estas konsilinde, ke la vojaĝantoj prenu manĝaĵojn kun si. Senriproĉaj restoracioj estas sole en stacioj kun eksterordinare vigla pasaĝertrafiko. Por la vojaĝantoj, kiuj vojaĝas dumnokte, estas proponitaj al ili kusenoj kaj kovriloj, sed ĉi tiujn objektojn oni ne devas elpreni el la vagonoj. Malgraŭ ĉiuj malpermesoj malfermas la kasistoj la kasfenestrojn laŭ ilia bontrovo, t. e. kiam ŝajnas al ili, ke amasiĝis jam en la stacio sufiĉe da vojaĝantoj. Stranga estas ankaŭ tiu arango, ke oni respektas la eventualan surmeton de iuj objekto sur la benkon por garantii al si la sidlokon sole dumvoje, sed en la envagoniĝstacioj neniam. Ne tro laŭdinda kutimo de l' enlanda publiko estas, ke la akompanantaj personoj de l' vojaĝantoj iras ankaŭ en la vagonojn kaj ekokupas tie la sidlokojn tiel, ke estas necese rigardi, ĉu troviĝas en la kupeo malmulte da manpakaĵo. Sed se oni demandas ĉu estas iu sidloko ankoraŭ libera, ordinare tiuj »gvidantoj« tuj forlasas la sidlokojn kaj donas ilin al la dispono. Tien' kaj reen' veturbiletojn oni eldonas sole al la apartaj ekskursaj lokoj kaj tute ne ekzistas por la rapidvagonaroj; tiel nomata »daŭriga veturo«, a. e. veturado en iun alian stacion, (en la uzantan direkton post la stacio en kiun valoras la originala bileto), estas laŭ instrukcioj malpermesita, sed tamen tre ofte uzata. Kaŭze de l' limigita interspaco en la vagonoj estas permesite al la vojaĝantoj preni kun si en la vagonojn nur mantelojn kaj malgrandajn manpakaĵojn. Spite tio oni ne respektas precize ĉi tiun ordonon. Pli grandajn pakaĵojn estas necese kune kun la veturbileto montri ĉe la pakaĵkaso. Transporto 20 kg. da pakaĵo estas senpaga. Okaze de ŝanĝo de l' fervojaj linioj estas necese, ke la vojaĝanto nem zorgu pri sia vojaĝpakaĵo.

En la lasta tempo faris unu el la Hispanaj fervojoj grandan paŝon antaŭen. Estas la afero pri elektrigo de l' fervojlinioj. La gazetoj »The Railway Gazete« de 31 de decembro 1926 (paĝo 774) kaj »Rivista tecnica delle ferrovie italiane« (3^{a} kajero jaro 1917) publikigis pri la afero ĉi tiun artikolon:

La Hispana fervoja kompanio de Nordaj fervojoj publikigis en sia interesa raporto gravajn spertojn en la jaro 1925, ĉi tiuj spertoj rezultas el la precizaj elspezoj kun ekspluato elektra kaj de tiu, kun ekspluato vapora. Tridek vaporlokomotivojn pezajn 2665 da tunoj kaj 29.590 da ĉ. p. estis anstataŭitaj sole per 12 elektraj lokomotivoj, pezaj 948 da tunoj kaj 18.900 da ĉ. p. La ekspluatigo de unuo de l' maŝina movigo estis je tiom perfekta, ke malaltiĝis la nombro de l' sentrajnaj kilometroj je 47% kaj nombro de tuno kilometroj de l' lokomotivo je 1.83%. Krom tio malaltiĝis la elspezoj por la riparo kaj konservado de lokomotivoj je 73.5%. Elspezoj por la fervojistaro malaltiĝis je 63%. Se oni kalkulas por akcioj la interezon kaj amortizacion fiksitan per 7% de l' fondiĝa kapitalo, la nomita fervoja administracio havas la eblecon, tiamaniere malaltigi la elspezojn por la traveturintaj tuno kilometroj. La menciitaj rezultoj estas des pli gravaj, kiam oni konsideras la sekvantan cirkonstancon:

La materialon, bezonantan por elektrigo de l' fervojo oni aĉetis jam en la jaro 1920, kiam ĝi estis ankoraŭ tre kara kaj kiam la prezoj atingis la plej grandan altecon. Krom tio ne estis ankoraŭ en la komenco de l' elektrigo de l' fervojoj iaj liver-interkonsentoj kaj ne ekzistis ankaŭ iaj liver' kontraktoj kaj sekve de tio la tuta materialo devis esti pagita multe pli kare, ol faras la sumo, kiun oni pagus en tempoj estontaj...

El „ŽELEZNIČNÍ REVUE“ trad. **Emanuel Kubasek**, *Plzen, Ĉehoslovakujo*

Samuel Harden Church:

LA UNUA FERVOJO DE AMERIKO.

(Fino).

Intertempe, Anglujo faris definitan progreson en la evoluado maŝina kaj lokomotivo la »Stourbridge Lion« estis transportita de Anglujo kaj provita ĉe la karbportanta fervojo de la Delaware kaj Hudson Kanalo Kompanio ĉe Honesdale (Honzdejl), ŝtato Pensilvanio, la 8. Augusto 1892, sed estis trovita tro peza por la reloj kaj tial ĝi estis forlasita. Tamen, tiu estis la unua lokomotivo turnanta radon ĉe fervojo en regula servado en la Okcidenta Kontinento.

La unua lokomotivo funkciita je ia parto de la nuna Pensilvanio Fervojo estis la »John Bull« sendita de Anglujo kaj unue uzata 12. Novembro 1831, ĉe la Canden kaj Amboy Fervojo (Kenden kaj Emboi) starigita 4. Februaro 1830, de la ŝtato de New Jersey. Tiu ĉi fervojo estas konservita en la Pensilvanio Sistemo pli ol duonjarcenton. Tiu ĉi lokomotivo, kiu estas zorge konservita kaj subtenita, ne estas modelo aŭ kopio, sed la originala maŝino, kiu ekiris en regulara servado je 1831. Ĝi estis elmontrita ĉe la Philadelphia Centjara Ekspozicio kaj denove ĉe la Chicago Fervoja Ekspozicio je 1883.

En Aprilo, tiun jaron ĝi trenis la »John Bull« trajnon 912 mejlojn. sen iu helpo, de New York ĝis Chicago, alveninte tien la 22. Aprilo 1893. kaj ricevinte daŭran ovacion dum la tuta vojo. Dum Chicago Monda Ekspozicio ĝi estis granda allogilo. Ĝi transportis pli ol 50.000 pasaĝerojn sur la ekspoziciaj trakoj en la finstacia trakejo. La lokomotivo estis forlasita ree per sia povo, 5. Decembro 1893, kaj alveninte ĉe Washington, 13. Decembro 1893.

Antaŭ ne longe ĝi ree estis ekspoziciita ĉe Halethorpe, apud urbo Baltimore, ĉe la »Ekspozicio de la Fera Ĉevalo« 24. Septembro—15. Oktrobro kiun 1.250.000 personoj ĉeestis.

La unua lokomotivo konstruita en Ameriko estis nomita »Best Friend of Charleston« (Plej bona amiko de Charleston) fabrikita por la South Carolina Fervojo ĉe la West Poina fandejo. Ĝi funkccis unue ĉe tiu fervojo 25 Decembro 1830. La dua amerika konstruita lokomotivo estis por la sama fervojo per la sama konstruisto; la tria estis por la Mohawk kaj Hudson Fervojo, nun parto de la New York Central sistemo.

Tiu ĉi unuaj lokomotivoj estis tro danĝeraj por la nefortaj reloj, kaj dum ia tempo ili pligrandigis favoron al neporteblaj maŝinoj, kiuj devus tiri trajnojn per ŝnuroj inter mallongaj distancoj. Ja, eĉ tiel malfrue dum 1829, inĝeniera komisiitaro decidis ke neportebla potenco estas prefera super portebla potenco, kaj ili elpensis sistemon de neporteblaj maŝinoj ĉe punktoj inter distancoj de tri mejloj, per kiuj la trajnoj estus trenitaj helpe de senfina ŝnuro aŭ ĉeno. La Mohawk & Hudson faris laŭ tio kun ĝiaj unuaj lokomotivoj.

Estas ja klare montrita ke la Pensilvanio Fervojo inter Philadelphia kaj Columbia estis konstruita laŭ plano kiu estis aprobita kaj mezurita dum 1823, reaprobita 1826. kaj reala konstruado komencita sub renovigita rajtigo de Aprilo 1828, tri monatojn, antaŭ la tero unue estis fosita por la Baltimore kaj Ohio Fervojo.

Plie, la nomo de la Pensilvanio Fervojo (1823) estas kvar jaroj pli malnova ol la nomo de Baltimore kaj Ohio (1827) kaj la konstrulaboro Pensilvania inter Philadelphia kaj Columbia de John Edgar Thomson, ĝia ĉefingeniero, komencis tri monatojn antaŭ ol Charles Carroll fosis teron por la Baltimore & Ohio. La Pensilvanio havis 29 mejlojn de ĝia trakebenaĵo inter Columbia kaj Mine Ridge lokigita antaŭ ol la Baltimore kaj Ohio faris ian realan laboran ĉe ĝia unua distanco 12 mejla inter Baltimore (urbo) kaj Ellicott Mills (urbo).

La Pensilvanio Fervojo ja estas de sia komenco, celo kaj aktuala konstruado, la unua kaj plej malnova fervojo en Ameriko.

Harold W. Kline, *Darby, Pennsilvania, Usono.*

JAPANAJ FERVOJOJ EN LA ADMINISTRA JARO 1925/26.

La jara administra raporto finiĝinta la 31 an de marto 1926, enhavas rezultojn ne nur de l' efektivaj japanaj fervojoj, sed ankaŭ de l' koloniaj fervojoj, t. e. de Saĥalin (Karafuto), Formoso (Taiwan), Korea (Hosena) kaj de l' suda Mandĵurio. La ŝtataj fervojoj havis amplekson fine de l' jaro 7837 da mejloj el tio dum la kuranta jaro plimultiĝis je 278 da mejloj; je la fino de l' jaro ne estis ankoraŭ pluaj 477 da mejloj finkonstruitaj kaj 2214 da mejloj estis projektataj. La fond-kapitalo faris 2.5 miliardojn da jenoj. La enspezoj atingis altecon de 486,450.000 da jenoj, la elspezoj 259,439.000 da jenoj, rezultas la profito de 221,011.000 da jenoj. ĝi estis je 17 milionojn pli granda ol en la pasinta jaro. La ekspluat-koeficiento faris 54. Estis transportitaj 687 milionojn da vojaĝantoj (kun 2 milionoj da pasaĝeroj transportitaj per vaporŝipoj kaj pramboatoj) je 6.5% pli multe ol en la pasinta jaro, 71.9 milionoj da tunoj. da varo (komercaĵo) je 2.7% pli multe ol pasintjare; enspezoj el la transporto faris 471 milionojn, je 1.8% pli multe ol en la pasinta jaro. La nombro de l' fervojistoj estis 195.000; vaporlokomotivojn havis la ŝtataj fervojoj 3830, elektrajn lokomotivojn 77, pasaĝervagonojn 10.302. ŝarĝvagonojn 59.607. El la rimarkindaj funkciadoj estas necese atentigi pri la aranĝo de aŭtomata kuniĝado de l' vagonoj, en la monato julio per eksterordinara rapideco efektivigita. La ŝtataj fervojoj havis krom tio ankoraŭ 66 da vaporŝipoj kaj 5 pramboatojn; la fabrikado kaj riparado de l' fervoja vagonparko estis prizorgita en 21 laborejoj.

La administradon de l' ŝtataj fervojoj plenumas unu centra direkcio kaj ses distriktaj direkcioj kun sufiĉe granda kompetenco; sole en aferoj aparte gravaj, aŭ se estas la afero pri ĝeneralaj interesoj. la distrikta direktoro, antaŭ ol li faras definitivan decidon, sendas por aprobo la raporton al la centra direkcio. La mastrumado de l' ŝtataj fervojoj estas tute apartigita de l' cetera ŝtata mastrumado.

La privataj fervojoj kaj tramvojoj estas 4625 mejloj longaj; transportigis en la jaro 1925/26 entute 1948 milionojn da personoj, kaj 20,701.000 tunojn da varoj (komercaĵoj). Ili okupigis 64.000 da fervojistoj.

El la koloniaj fervojoj estas plejbone evoluiĝintaj la Koreaj ŝtataj fervojoj, kiuj mezuras 1309 mejlojn kaj oni intencas disvastigi ilin ĝis 5.000 mejlojn. Krom tio havas Ĥosen (Korea) 464 mejlojn da privataj fervojoj en la praktika uzado kaj 1277 mejlojn ne estas ankoraŭ finkonstruitaj. La ŝtataj fervojoj havas 247 da lokomotivoj, 597 person' kaj 2766 ŝarĝvagonojn Transportitaj estis 18 milionoj da vojaĝantoj kaj 4.297.000 tunojn da varoj (komercaĵoj). La enspezoj el ĉiuj fontoj atingis altecon 47 milionojn, elspezoj 29 milionojn da jenoj.

En Formoso (Taiwan) havis la ŝtato 518 mejlojn da fervojoj, per kiuj estis transportitaj 17.9 milionoj da vojaĝantoj kaj 4 milionoj da tunoj da varoj (komercaĵoj); enspezoj estis 16 milionoj da jenoj, elspezoj 9 milionojn da jenoj.

★ **VARBU NOVAJN ANOJN!** ★

En la suda Mandĵurio ekspluatis la fervoja kompanio per la kapitalo de 440 milionoj da jenoj 694 mejlojn da fervojoj, en ĉi tiu entrepreno la ŝtato partoprenas per la duono de l' nomita kapitalo. La persona transporto pliaitiĝis ne tro multe, sole je 9 milionoj da vojaĝantaj, la var- (komercaĵ) transporto pliaitiĝis de unu duonmiliono da tunoj ĝis 15 milionoj. La tuta enspezo faris 97.3 milonojn da jenoj, elspezoj 38.80 milionojn, sekve de tio la entuta profito faris 58.80 milionoj da jenoj. La financa ŝtato de l' Sudmandĵuriaj fervojoj estis efektive brilega.

El „ŽELEZNIĆNI REVUE" tradukis **Emanuel Kubásek**, *Plzen, Ĉeĥoslov.*

ĈU AŬTOMOBILO, ĈU FERVOJO EN AFRIKO?

La mortinta, nekronita reĝo de Suda Afriko Cecil John Rodes, projektis siatempe fervojon de la plej suda punkto de Afriko al Kairo. La morto malhelpis lin efektivigi la projekton. Sed, se li estus vivinta hodiaŭ li certe transformus sian planon tiel ke ĝi pli bone adaptiĝus al la novaj progresoj de la industrio. Li certe estus batalinta por konstruo de aŭtomobilvojo de Cape Town al Kairo. Aŭtobusoj nun ruliĝas milojn da mejloj en Suda Afriko kaj neniu plu pensas je konstruo de flankaj fervojaj linioj, kiuj havigus al la ĉefaj linioj pli da trafiko. Kial ne etendiĝi tiun ĉi proksiman trafikon ekster la limojn de la Sudafriko Unio tiel ke ĝi povu fariĝi ligilo inter la norda kaj la suda parto de la mondparto?

Tiun ĉi demandon ĵus starigis Sir Abe Bailey, kiu havas grandajn ekonomiajn interesojn en Sudafriko kaj kiu regas la du grandajn gazetojn en Johannisburg: »Raud Daily Mail« (populare nomata »Raud Baily Mail«) kaj »Sundway Times«. Estas lia vivorevo konstruiĝi modernan aŭtomobivojon tra Afriko tiel ke oni povus veturi rekte de Cape Town al Londono kun nur 2 relative mallongaj interrompoj: »Aleksandria—Brindisi« kaj »La angla kanalo«.

Jam du foje oni provis veturi aŭtomobile tra Afriko sude — norden. Ambaŭ foje montriĝis ke tia vojaĝo ne estas facila kaj ankaŭ ne sendaĝera afero. La unuan provon faris kapitano Kelsey per Argyle-aŭtomobilo, kiu estis konstruita speciale por tiu ĉi vojaĝo. Li atingis nur al Tanganjika regiono. Tie lian kamaradon mortigis leono kaj li mem cedis. Majoro Court-Treatt faris pli sukcesan vojaĝon. Kune kun sia edzino li veturis la distancon Kap — Kairo en sia Crosley-aŭtomobilo en la daŭro de 18 monatoj, — la plej bona pruvo por la malfacilaĵoj de aŭtomobilveturo en interna Afriko.

Regulan aŭtomobiltrafikon inter norda kaj suda Afriko oni nur povus aranĝi pere de bona aŭtomobilvojo kaj por esplori la eblecojn tiurilate, la nomitaj gazetoj en Johannisburg kune kun la Crysler-fabrikoj intencas fari ekspedicion de Cape Town al Meza Maro.

La vagono estos veturigata de konata motorsportulo G. J. Bouwer, kiu posedas la rapidrekordon Cape Town — Johannisburg: 22 horoj 55 min. Li estos akompanata i. a. de ĵurnalistoj de la nomitaj gazetoj. Oni ekveturos fine de Aprilo aŭ komence de Majo. De Kairo la veturilo estos transporita per ŝipo al Brindisi kaj de tie pluen al Calais kaj Londono. La reveturo al Cape Town estas projektata kiel rapidec-provo kiu montros kiom rapide oni dum la nunaj primitivaj rilatoj povas fari per aŭtomobilo la vojaĝdistancon inter Londono kaj Cape Town.

El „DAGEN" trad. **R. Horrisland**, *asesoro de I. A. E. F. Bergen, Norvegujo.*

IOMETE PRI LA FERVOJA DEKLIVO DE PAJARES KAJ ĜIA ELEKTRIGO.

Inter la plej malfacilaj por la konstruado kaj multekostaj eŭropaj fervojlinioj troviĝas tiu parto de linio, kiu iras de la stacio de Busdongo ĝis Puente de los Fieros ĉe astura regiono-Nordo de Hispanujo. Ĝi apartenas al la kompanio Caminos de Hierro del Norte de España.

Oni povas fari al si ideon sciante ke la distanco inter ambaŭ stacioj konsistas nur el 11 kilometroj, en rekta linio, sed laŭ la rela vojo la distanco estas 42 600 metra.

Diferenco de nivelo inter cititaj stacioj kosistanta el 767 metroj postulis plilongigi la vojon starigante ĝin laŭ longe de la rivero Pajares, por eviti tiele ke la fervoja deklivo tie ne estu pli klinta ol 0.002 metroj po metro.

En la lasta tempo oni elektrigis parton de la fervojlinio LEON—GIJON, t. e., inter la stacioj de Busdongo kaj Ujo- longeco 62 km.

En tiu parto de la vojo ekzistas 70 tuneloj, el ili kelkaj estas pli longaj ol 1000 metroj- tunelo »La Perruca« (1270 m. pli alta ol la nivelo de la maro) estas 3071 metra longa.

Tio ĉi kune kun la vojkurboj malpermesis la ventoladon de la trairejo, kaj kaŭze de tio la fumnuboj okazantaj antaŭ la elektrigo malaperis tro malrapide, kaj multfoje kiam pasis iu trajno ankoraŭ restadis fumo deveninta de alia vagonaro ĉu antaŭirinta ĉu kontraŭirinta.

Pro tio la vojaĝantoj ne povis ĝui la mirindegan pejzaĝon.

Nuntempe, kontraŭe, estas tre agrable travojaĝi tiun linion, ĉar nenio la vojagantojn ĝenas. Ĝi estas tiel belega kiel la famaj svisaj fervojoj.

Per tia trakcio, ankaŭ uzata por la komercaĵaj vagonaroj, oni atingis pligrandigon de la trafiko je 7500 tunoj tage, kaj vagonaroj gajnas tempon en ilia alirado.

Du substacioj ricevas la energion kiel alternan fluon kaj aliformigas ĝin en konstantan fluon 3000 voltan. Tiel la elektra fluo provizas la veturdraton de la linio.

Ĉiu elektra lokomotivo pezas 80 tunojn kaj ĝi havas sesmotorajn aksojn. Tiuj ĉi lokomotivoj havas specialan aparaton kiu, kiam ili estas trenantaj malsuprenirantajn trajnojn, profitante la ŝarĝon de la vagonaro funkciigas la motorojn, kaj tiuj ĉi produktas novan energion uzeblan por la suprenirantaj trajnoj.

La potenco de tiaj lokomotivoj konsistas el 1600 Ĉ. P.

Tiu malfacila fervojlinio malpermesas ke la rapidaj vagonaroj ne atingu rapidecon pli grandan ol 26 km. po horo.

Emilio del Barrio Martin, *asesoro de I. A. E. F. Madrid, Hispanujo.*

D I V E R S A Ĵ O J

Vagonlavejo ĉe la londona subtera fervojo. La kunigitaj subteraj fervojoj en London havas en sia stacio Ealing Common aranĝon por mekanika lavado de siaj vagonoj. Ĝi konsistas el 8 viŝaranĝoj, po 4 je ambaŭ flankoj de la relvojo, sur kiu inter la viŝaranĝoj-veturas la lavota vagono je pohora rapideco da 2,5 km. Sur 8 vertikalaj bastonoj estas pendigita granda nombro da ledaj pecoj; la bastonoj turniĝas farante 50 turnojn dum unu minuto, tial la ĉiam malsekigataj ledpecoj pro centrifuga forto situiĝas horizontale kaj viŝas tiamaniere la flankajn pariojn da la vagono. La turnado efektiviĝas per elektro; la viŝaranĝoj turniĝas alterne dekstren kaj maldek-

stren; la funkciigo de unu flanko estas sendependa de la alia. Fine la vagono estas ankoraŭ surŝprucata kaj forlasas la lavejon tute pura. La vagonoj estas purigataj ĉiun nokton supraĵe kaj ĉiun kvaran ĝis sesan nokton funde. De tempo al tempo la vagonoj estas frotpurigataj (balaataj) pli frue ol ili estas ŝovataj tra la lavaranĝo. La aranĝo pruviĝis taŭga kaj oni intencas ankaŭ aliloke purigi vagonojn same, kiel en Ealing Common. La pariza Metro havas similan aranĝon por lavado de siaj vagonoj.

Malpliiĝo de persontrafiko en Usono. La jaro 1923 estis la lasta, en kiu pliiĝis la persontrafiko de la amerikaj fervojoj kompare al la antaŭa jaro. Depost tiam ĝi konstante malpliiĝis, nome en la 1924 je 6,2%, en 1925 je 1,7% kaj en 1926 je 1,5%. Nunjare oni esperis, ke denove pliiĝos la persontrafiko, sed la espero ne praviĝis, ĉar daŭris la malpliiĝo, ja ĝi fariĝis pli granda ol en la lastaj du jaroj farante 5,4% en la unuaj 7 monatoj 1927. La enspezoj de la amerikaj fervojoj estis malpliiĝintaj ĝis fino de julio 1927 je 60 milionoj da dolaroj kompare al la sama tempospaco de la pasinta jaro kaj de tiu sumo koncernas la personan trafikon pli ol la duono nome 53 milionoj da dolaroj. Proporcie la plej granda malpliiĝo okazis en la sudaj ŝtatoj. Plejparte ĝi rezultis el konkurenco de aŭtomobiloj kaj tiel ĝi koncernas ĉefe la duntagan trafikon, tamen en la unua duono de la jaro 1927 evidentiĝis la unuan fojon ankaŭ malpliiĝo de la litvagona persontrafiko. La fervojaj kompanioj staras senkonsile kontraŭ la situacio ne ciante, kiujn rimedojn oni apliku por reakiri la perdiĝantan trafikon.

La ekspozicio »La fera ĉevalo« aranĝita de la fervojo Baltimore and Ohio. La jarcenta ekspozicio de la Baltimore and Ohio-fervojoj (vidu nron. 5 de nia revuo), kiun ĝia okazaginto nomas »Iron horse fair«, estis tre ŝatata. Entute vizitis ĝin 1.25 milionoj da personoj (dum la unuaj 12 tagoj 630.000) kaj ĝia daŭro estis longigita je unu semajno pro tro granda frekvento. La festa korso de la malnovaj kaj la novaj trafikiloj okazis komence sole unu fojon dum la tago, tiel povis vidi ĝin ĉiutage sole 12.000 personoj, ĉar al pli granda nombro ne sufiĉis sidlokoj sur la tribuno por rigardemuloj. La troamasiĝo instigis al ĉiutaga ankoraŭfoja ripeto de la korso, ke poste povis ĉiutage ĉeesti ĝin 24.000 personoj. Malgraŭ tio ne estis ebligite al ĉiuj vizitantoj, kies ĉiutaga nombro estis pli ol 50.000, vidi la spektaklon. La plej granda frekvento okazis la 1-an de oktobro je 76.000 personoj.

Tiajn amasojn transporti al la ekspozicio, kiu estis lokita eble 11 km. malproksime de Baltimore ĉe Halethorpe, ne estis facila takso por la fervojo. Por ĉi tiu trafiko estis konstruitaj 2 peronoj sufiĉantaj por trajnoj po 10 vagonoj, sed oni ne trovis necese alkonstrui lokomotivan turnigilon, pro kio la funkciado de la trafiko estis tre malfaciligata... Ĉiutage veturis prosimume 20 kromtrajnoj por la vizitantoj de la ekspozicio inter Baltimore kaj Halethorpe en ambaŭ direktoj, kelkafoje pligrandiĝis ilia nombro ĝis 32. Krom tio veturis ĉiutage kromtrajnoj el pli malproksimaj lokoj; kelkafoje sumiĝis ilia nombro ĝis 9. Duono de la partoprenantoj venis al Halethorpe en propraj aŭtomobiloj aŭ en omnibusoj; antaŭvidante tian trafikon oni pretigis placon por 3000 veturiloj, tamen estis necese duobligi ĝian amplekson. Por eviti akcidentojn ĉe forveturantaj trajnoj la perono por la forveturo estis barita per ĉenoj, kiuj estis forigataj nur, ĝis kiam la trajno estis haltinta ĉe la perono; la ĉenoj estis denove metataj pli frue ol la trajno ekveturis tiel, ke neniu povis eniri en veturantan trajnon.

Fervojo transversanta Saharon. La mondkonata semajna »Railway gazette« publikigas en sia dua numero (dediĉita speciale al Afriko) tre interesajn detalojn pri projekto de transversa fervojo trans la dezerton Sahara. La francaj inĝenieroj okupiĝis pri la projekto jam dum 50 jaroj. Nun oni venkas la distancon inter Marseille kaj Tinbuktu en 20 ĝis 30 tagoj (ĝis Dakar per vaporŝipo, el Dakar ĝis Kaliko per fervojo, de tie sur la rivero Nigero), konstruinte fervojon oni kapablos transpasi ĉi tiun distancon en 5 tagoj. La lasta fazo de la projekto estas jena: la linio aliĝos al la linio Oran-Colomb Bechar en Alĝerio, direktos sin preskaŭ tute suden al Bourem sur Nigero kaj de tie ĝi estos daŭrigata al Guadadougeu. La transversa linio mezuros 1600 mejlojn (angla mejlo-1609 m). En la jaro 1923 oni kalkulis, ke elspezoj por 1 km. de ĉi tiu fervojo sumiĝus je proksimume 500.000 frankoj, entute proksimume 1.600.000.000 fr., el kiu sumo estus pagotaj proksimume 128.000.000 fr. da rentumoj. La realigon de la projekto deziregas pro strategiaj kaŭzoj precipe »Conseil Superieur de la Defense Nationale« (la plej alta konsilataro por la nacia defendo).

Kostoj de la trajn- kaj omnibusmaniera ekspluato. La Boston kaj Maine-fervojo estas en Ameriko unu el la plej grandaj entreprenoj ekspluatantaj aŭtomobilojn. Per filia societo ĝi ekspluatas sur stratoj 1600 km longaj 58 autoomnibusojn, parte por alporti personojn kaj aĵojn al siaj linioj, parte kvazaŭ surogaton de persontrajnoj. Ĝia parko da ŝarĝveturiloj konsistas el 33 ŝarĝaŭtomobiloj, 6 trenmaŝinoj kaj 12 alpendeblaj veturiloj. Ankaŭ koncerne ekspluatadon de benzinaj motorvagonoj ĝi estas gvidanto inter la amerikaj fervojoj, do ĝi estas prefere kapabla kompari la ekspluakkostojn unuflanke ĉe trajnoj kaj motorvagonoj sur reloj, aliflanke ĉe surstrataj omnibusoj des pli, ĉar ĝiaj trafikiloj rulas ankaŭ en regionoj de plej densa trafiko. Publikigo de la ekspluatkostoj ĉe la menciitaj 3 trafikiloj farita de tia spertulo meritas do esti aŭdata. La Baltimore and Ohio-fervojo indikas siajn kostojn por unu persontrajno sen la kostoj por la konservado de la linio — je 1.589 dolaroj po 1 mejlo (1,61 km.) Benzinmotora vagono bezonas por la sama linio 0,72 dolarojn, omnibuso 0,289 dolarojn. La menciitajn kostojn ŝarĝas salajroj ĉe trajnoj per 38,7 cendoj, ĉe omnibuso per 4,574 cendoj. Por la brulmaterialo oni elspezas ĉe trajnoj 23,7 cendojn, ĉe omnibuso 3,343 cendojn. Por ke oni povu prijuĝi senriproĉe ĝuste la proporcion inter la menciitaj ciferoj, devus esti indikite ankoraŭ, kiom da personoj kapablas ampleksi ĉiu el la tri menciitaj trafikiloj. Se estas eble je kostoj de unu trajno funkciigi 5 omnibusojn, do laŭŝajne kapablas unu trajno ampleksi kvinoblan kvanton da vojaĝantoj. Supozante tion alportus omnibuso neniun ŝparon, se la trajnoj estus ĉiam (komplete okupitaj, sed ĉar la trajnoj ne estas ĉiam komplete okupitaj kaj dum certa tempo veturas eble sole tiom da vojaĝantoj, ke ili plenigus unu omnibuson, povas la omnibuso tute sufiĉi al priservo de la trafiko kaj ĝis ekspluato estas poste laŭ la kosta vidpunkto preferinda. Simile estas konsiderota la motorvagono; ĝia amplekskapablo estas preskaŭ la sama kiel tiu de la omnibuso kaj, se kontentigas la ebleco transporti tiom malmultajn personojn, kiom kapablas ampleksi ĉi tiuj veturiloj la omnibuso rezultigas la avantaĝon de pli malgrandaj ekspluatkostoj kompare al la motorvagono.

El: V. E. Z. trad. **Giuseppe Carofano**

Virinpasaĝeroj ĉe Pensilvanio — Fervojo ne plu devos sin deteni de fumado pro manko de fumkupeo porvirina. La Pensilvanio — Fervojo aĉetis specialan Pullman — vagonon, prezentantan novan tipon de salonvagono kaj enhavantan ripozejon kaj fumejon. La vagono estas destinita nur por uzado de virinoj veturantaj. La eksterordinaraĵo konsistas ankaŭ el tio, ke ĝi havas anstataŭ ĝisnunaj kutimaj 28 seĝoj 30. La novan vagonon oni uzas komence de la 11-a novembro inter Novjorko kaj Filadelfio.

EL SOCIA VIVO

SINDIKATA MOVADO DE BULGARAJ FERVOJSTOJ.

Bulgara Fervoja Unuiĝo malfermis en sia organo »Železničarska Borba« (Fervojista Batalo) Esperanto — rubrikon, en kiu jam aperis de k-do Isaieff du artikoloj kaj eltiro de agadraporto. Tiu ĉi Esperanto-rubriko estis bazo de ĉi suba artikolo.

La historio de laborista movado en Bulgarujo komencas en la unuaj jaroj de nia jarcento. En la jaro 1905, kiam la sindikata kaj politika organizoj estis malfortaj, kondukis tiutempe reganta malkonkordo al dissplitiĝo de la fortoj en la socialista movado. La disputantoj de ambaŭ, ĝis tiam paralelaj movadoj estis okupitaj tiel, ke la sindikata movado, kaŭze de diverseco de opinioj ekaperintaj en la partio, estis malbone influata. La diseco en tiama sindikata movado ankoraŭ nuntempe ekzistas.

La fervojista movado ekestis en la j. 1903—1904 kaj la propagando por ĝi estis laŭ cirkonstancoj — ĉu sekrete, ĉu publike — farata. Ne daŭris longe kaj ankaŭ la fervojistoj komencis partopreni proletaran frat-disputon. Tiel ekzistis en la j. 1906 kvin fervojistaj organizoj disputantaj por la anaro: tri socialistaj organizoj, ĉiu de unu el tri socialistaj frakcioj influata, unu neŭtrala organizo kaj unu bonfara asocio kreita de la fervoja administracio.

Malgraŭ tiu dissplitiĝo gvidis la laboristoj de laborejoj kaj hejtejoj unu sukcesan strikon; la striko komencis kaj finis en la unua duono de januaro 1906. La morala efiko de la striko estis grandega. La neŭtrala organizo invitis al unueciĝo kaj la du socialistaj organizoj sekvis ĝin. La miksita komitato de la tri organizoj proklamis ĝeneralan strikon la 20. decembron 1906 kaj povis informi pri la venko la 31. januaron 1907. Sekvantan tagon okazis la kunfandiĝo de la tri organizoj en la nunan »Fervojistan Unuiĝon. La tria socialista organizo — de socialisto malplimulta-partio, posta komunista partio, influita — neis ĉiun kunlaboradon kaj sabotis eĉ la strikon.

Unu grupo eksiĝis en 1910 el la unuiĝo kaj kreis neŭtralan organizon. Post la balkana milito ĝi tamen revenis al la unuiĝo.

Samtempe disiĝis la lokomotivpersonaro de socialista-malplimulta-organizo kaj kreis korporativan ligon al kiu aliĝis nombro da neorganizita lokomotivpersonaro.

La socialisto-malplimultaj sindikalistoj kreis en 1911 j. Transportlaboristan Federacion entenantan fervojistojn, tramistojn, poŝtistojn kaj similajn grupojn. Dume al la socialisto-malplimulta fervojista sindikato estis malakceptita aliĝo al I. T. F. la nova transportlaborista federacio estis akceptita. La espero, atingi tiu-voje la unuecon, ne realiĝis.

En 1919. j. ekzistis denove kvar organizoj: 1. Fervojista unuiĝo, 2. Transportlaborista Federacio, 3. Sindikato de lokomotivestroj kaj hejtistoj, 4. Unuiĝo de inĝenieroj kaj arĥitektoj de fervojo, poŝto kaj telegrafo. Ĉi tiuj kvar organizoj kaj la sindikato de P. T. T. — personaro kreis agitan komitaton por solvi la salajroproblemon. La komunista propagando kondukis al striko en decembro 1919; la movado finiĝis la 18. februaron 1920 sen sukceso.

La malfeliĉan finiĝon de striko sekvis poste perforta disigo de komunista Transportlaborista Federacio. La agrara registaro, sub la gvidado de intertempe mortinta Stambuliski — eldonis leĝon, kiu malpermesas al la unuiĝoj de ŝtatdungitoj, disiĝantaj laŭ Ministerioj krei inter si ligorganojn aŭ sin ligi kun aliaj laboristaj unuiĝoj de privata industrio. Tiumaniere estis al la fervojistsindikato prenita la ebleco aparteni al la sindikata ligo.

Nova neŭtrala organizo ekestis la 15. januaron 1924. sed ĝi aliĝis fine de 1926. j. sekvante ekzemplon de sindikato de lokomotivestroj kaj hejtistoj — al la Fervojista Unuiĝo.

Post tiuj kunfandiĝoj estis notebla la 1. januaron 1928 la stato de la membroj entute 4230, inter kiuj 551 de lokomotivpersonaro kaj 56 laboristoj de ŝtate funkciigata haveno. La stato de la personaro estas entute 16.000.

Ŝajnas nuntempe, ke ĉe la bulgaraj fervojistoj la plejparto de la disputkaŭzoj jam ne plu ekzistas. Tio ĉi estas des pli salutinda, ĉar pli gravaj zorgoj okupas la sindikatan movadon. La politika reĝimo estas malkonstanta kaj endanĝerigas senĉese la liberecon de profesia unuiĝado. Granda propagandlaboro estas ankoraŭ farota, ĉar nur 30% de la fervojistoj estas organizitaj. Eĉ iam nesufiĉantaj antaŭ-militaj salajroj ne ankoraŭ estas ĉie atingitaj.

Oni ne forgesu ankaŭ tion, ke la bulgaraj fervojistoj devas batali kontraŭ eksterordinaraj malfacilaĵoj. Ili dividas la sorton de 5 miliona landloĝantaro, sur kies ŝultroj kuŝas ĉiujare altiĝanta reparaciŝuldo. Por pagi la militŝuldojn limigas la registaro ĉiujn elspezojn je minimumo. Kiel ĉiam en tiaj okazoj, oni ŝparas je kontraŭa flanko, la ŝtataj dungitoj estas tie la unuaj portantaj la suferon. Ĉiuj publikaj laboroj estas ĉesigitaj; tiu ĉi rimedo igas eksigojn, helpante ĉiujn krudaĵojn kaj maljustaĵojn.

La Fervoja Unuiĝo donas ĉiujare subtenojn al la fervojistoj maljuste eksigitaj. La tiraneco kaj ŝparrimedoj de la registaro respeguliĝas en tiu ĉi elspezpozicio de la Unuiĝo. Ĝi pagis je subtenoj:

600	levojn en	1922 j.
12.000	„ „	1923 „
50.000	„ „	1924 „
28.000	„ „	1925 „
55.000	„ „	1926 „
164.000	„ „	1927 „ (Antaŭvidite estis 100.000 levojn).

La estraro de la Unuiĝo prepariĝas por pliigo de tiuj ĉi elspezoj. Sekve de malsukceso de la traktado pri prunto estos la ŝtata budĝeto malpliigita de 7.5 miliardoj da levoj por ½ miliardo. La fervoja ministro klarigis, ke 7 personoj okupitaj je 1 km. estas tro multe.*

Tiuj ĉi malfacilaĵoj, la malmulte rozkoloraj ŝancoj, eĉ la eksigo de estraranoj, ne senkuraĝigas la Unuiĝon.

La kasraporto montras cetere kontentigan stabilecon. La antaŭvidita budĝeto por 1927 j. sumas je 950.000 levoj. La enspezoj estis 1,176.846 levojn, la elspezoj 914.935. Fine la Unuiĝo konstruis sian propran domon, kies valoro post finkonstruo superos unu milionom da levoj.

Kun sukceso batalis la Unuiĝo kontraŭ pluraj malfacilaĵoj dependintaj de la malpliigo de personaro kaj plibonigis la pormalsanulan kason. La agadraporto de unuiĝestraro pri la j. 1927 montras intensan agadon, malrapidan, sed certan progreson kaj grandan memkonfidon.

* Tiu ĉi nombro apartenas al plej malaltaj en Eŭropo. Malpli ol 7 personoj po funkciigkilometro estas okupitaj en Estonio, Grekujo, Latvio, Norvegujo kaj Svedujo. En ceteraj landoj la nombro varias inter 7 kaj 22. (1. germ. marko = 33 levoj).

El „MITTEILUNGSBLATT“ der I. T. F., trad. I. F. P.

SEMAJNO EL MIA VIVO.

Kvankam la kondiĉoj de la laboro de fervojisto en ĉiu lando estas preskaŭ la samaj, tamen mi deziras doni al miaj alilandaj kolegoj malgrandan bildon de profesikondiĉoj en mia Sovetia lando. Mia posteno estas: helpanto de staciestro. Laŭ ĝenerala kodekso mi havas okhoran labortagon, sed pro specialaj cirkonstancoj mia deĵoro estas jene: ekz. 10/V. mi deĵoras de 8 h. matene ĝis 8-a h. vespere, poste mi ripozas, 11/V. mi komencas mian deĵoron de 8 h vespere ĝis 8 h, matene, 12/V. kaj poste mi estas ripozanta 48 horojn t. e. ĝis 8 h. matene 14. V., 15. V. komenciĝos la samo ktp. Sekve post ĉiu taga 12 hora deĵoro mi ripozas 24 horojn kaj post nokta 12 hora deĵoro 48 horojn. Ĉiujare ĉiu fervojisto havas pagatan ferion 15 tagojn. Dum la deĵoro mi devas zorgi pri ĉiuj trajnoj funkciantaj el — en mia stacio kaj preterveturantaj, priservi aparatojn reguligantajn kaj asekurantajn sendanĝerecon de la trajnoj, en malgranda stacio mem vendi biletojn al pasaĝeroj, priservi telegrafon, taksi la prezojn por sendata varo kaj akcepti la monon kaj entute esti mastro de la stacio. Interese estus aŭdi la voĉon de diverslandaj samprofesiuloj.

Petro Soroko, *Leningrad*, *U. S. S. R.*

POR PROPAGANDO

Ernst Eriksson, ases. de I.A.E.F. Stockholm, Svedio.

VOJAĜU AL SVEDIO!

Kara leganto, kion scias vi pri Svedio? Kompreneble mi ne postulas de vi ĉiuj personan respondon, mi nur intencas igi vin al pripensado kion vi respondus se iu buŝe demandus. Kaj mi estas certa pri tio, ke la respondoj estus tre diversaj.

Nu, ĉiuj scias ke Svedio estas malgranda ŝtato en norda parto de Eŭropo. Multaj, precipe la sudlandanoj, kredas ke tiu lando estas treege malvarma, sovaĝa kaj dezerta. Sed, kara, donu vi mem la respondon je la supre skribita demando.

Tamen, lasu al mi diri kelkajn vortojn pri tiu lando. Vere ĝi estas situata en la nordo. Sed tio ne signifas ke la malvarmo regas tie. Laŭnature ni havas longan vintron. Multfoje ankaŭ ĉe ni estas akra frosto, malvarmego. Sed ni havas naturan bonfaranton, nome la grandan, varman marriveron, »La Golfan Fluon«, kiu mildigas la klimaton en la nordokcidenta parto de Eŭropo.

La norda somero estas treege ĉarma. Dumvintre la tagoj estas mallongaj, sed rekompence la someraj tagoj estas pli longaj, jes, en la norda parto de la lando oni eĉ vidas la noktomezan sunon. Sed ankaŭ en provincoj kie oni dumnokte ne vidas la sunon, la someraj noktoj estas lumaj, helaj kaj varmetaj. Revu vi, kara kolego, pri karesemaj ventetoj flirtigantaj la harojn kaj karesantaj la vangon dum longaj vesperoj, jes ĝis noktomezo, aŭ pensu vi pri freŝiga bano en bluakva lageto dum fruaj matenaj horoj...

Por rapidema, laborema fervojisto ne estas eble fari longajn vojaĝojn al eksterlando. Pro tio nur malmultaj havis okazon viziti la malproksiman landon Svedion. La lingvaj baroj ankaŭ malhelpis. Sed, ĉu eterne devas esti tiel? Ne!

Ĉi jaron vere ekzistas bonega okazo por vojaĝi Svedion. Oni povas kunigi la utilon kun la amuzo. Okazos ĉe ni du kongresoj internaciaj. Oni povas viziti kongreson kaj samtempe rigardi la belaĵojn.

Unue estos kongreso, ne speciale por esperantistoj, kvankam mi dezirus ke ili venu tien multnombre. Estas kongreso de Internacia Transportlaborista Federacio. Tiu kongreso okazos en la parlamenta domo de Stockholm la 10—17-an de Julio. Mi vigle esperas ke ĉiuj esperantistoj, kiuj aktive partoprenas en la faka movado fervojista, kaptos la okazon esti elektotaj kiel delegitoj al la kongreso, utiligonte samtempe nian lingvon por la kongresaj kaj la vojaĝaj celoj.

Estas intencate ke oni aranĝu por la kongresanoj vojaĝon al la plej norda parto de Svedio por ke ili vidu la landon kaj studu la industrion, ferŝtonminejojn en Kiruna kaj la produktadejon de elektra forto en Porjus.

La dua kongreso estas nure esperanta. Estas la VIII-a kongreso de S. A. T., kiu ĉi jaron okazos en la sveda urbo Gotenburgo. Estas la unua fojo ke esperanta mondkongreso okazos en Svedio. Ni do esperas ke la kongreso estos impona manifestacio de la mondo esperantista.

Tri svedaj organizoj fakaj staras kiel honoraj garantiuloj por la kongreso. Inter ili estas S v e d a F e r v o j i s t a A s o c i o. Tio montras denove la grandan intereson kiun la nomita organizo havas por nia lingvo.

Dum la kongreso estas aranĝota ankaŭ fervojista fak-kunveno. Estas dezirinde ke la fervojistoj venu al la kongreso multnombre, kaj ke la fervojista fak-kunveno estos plennombre vizitata. Tio multe helpus nin en la propagando de Esperanto en fervojaj rondoj. Precipe vizitontoj de eksterlando faros impreson je la dubemuloj kaj la kontraŭstarantoj. Do mi petas ĉiujn kunhelpi, se ne per publika parolado, almenaŭ per nura ĉeestado.

Mi supozas ke plejparto de la eksterlandaj fervojistoj, vizitontaj la kongresojn, venos de sude, do de Germanio. Ili do vojaĝos tra Sassnitz-Trälleborg. Forveturante de Berlino aŭ Hamburgo matene, ili venos al Trälleborg vespere, al Stockholm venontan matenon aŭ al Gotenburgo frumatene.

Vojaĝontoj de Baltaj landoj, de Finnlando kaj Sovetio vojaĝos ŝipe al Stockholm, kaj poste vagonare al Gotenburgo.

Stockholm kaj Gotenburgo estas la du plej grandaj urboj en Svedio. Situataj ĉe la maro ili havas grandajn havenojn. Stockholm, la ĉefurbo, havas ĉirkaŭ 453.000 enloĝantoj, kaj Gotenburgo ĉirkaŭ 231.000 enloĝantoj.

Ambaŭ urboj estas nomataj kiel la plej belaj urboj en la mondo.

Venu vi mem kaj vidu!

OFICIALAJ SCIIGOJ

ŜANĜO DE LA STATUTOJ DE I. A. E. F.

Unu amiko de nia movado ekscianta ke nia asocio preparas la ŝanĝon kaj kompletigon de siaj statutoj interesiĝis pri la plej ĉefaj iliaj destinoj, kaj rimarkis, ke la havaĵo de iu ajn asocio povas konsisti ne nur el kapitalo kaj inventaro sed ankaŭ el la aĵoj vendotaj (libroj), poŝtkartoj, insignoj ktp.) Li konstatis ankaŭ tiun mankon en niaj statutoj, ke en ili nenie troviĝas precizaj destinoj, kiuj devigus la estraron raporti pri la stato de asocia havaĵo kaj pri ĝia publikigo.

La estraro konsentante pri tiuj ĉi rimarkoj kompletigas sian proponon aperintan en la 9-a nro de »La Fervojisto«:

1. En la nova teksto de la §. 24. la unua frazo tekstu: »La havaĵo de I. A. E. F. konsistas el kapitalo, inventaro kaj vendotaĵoj«.
2. Ĉe la nova §. 25. (malnova 26.) aldonu:

»En la cirkulantan kapitalon estas kalkulotaj ankaŭ la enspezoj la enspezoj destinitaj por specialaj celoj. La resto de tiuj ĉi enspezoj estas konsiderata kiel neantaŭvidita enspezo«.

3. Ĉe la §. 42. oni streku la vortojn: »de la kaso« kaj skribu »de la havajo«.

Kiel duan alineon de tiu ĉi §. oni aldonu:

»La farota raporto pri la stato de la havajo konsistas el la du sekvantaj partoj: A) **Resumo de la havajo.** 1. La aĉetvaloro de la inventaro. 2. La cirkulanta kapitalo, 3. La rezerva kapitalo, 4. La vendovaloro de la aĉetaĵoj kaj fina sumo de ĉio ĉi citita. B) **Resumo de la unuopaj** kontoj: a) konto de asocia inventaro, b) konto de la rezerva kapitalo, ĉ) konto de la vendotaĵoj. El ĉiu unuopa konto devas esti videblaj: la stato ĉe la komenco de la asocia jaro, enspezoj dum la asocia jaro, la sumo, elspezoj dum la asocia jaro, restaĵo por la venonta asocia jaro. La kontoj estas bilancotaj la lastan tagon de tiu monato, ke inter tiu ĉi tago kaj la tago de asocia jarkunveno restu unu kompleta monato«.

4. Kiel nova kvina alineo en la §. 61. estas aldonata: »La jarkuvena raporto de la estraro estas publikigota en la asocia organo dum la lasta monato antaŭ la jarkunveno«. (Vidu §. 42.). **S. V. Stojnić.**

(Daŭrigota.)

INVITO AL LA JARKUNVENO OKAZE DE XX. U. K. EN ANTVERPEN (3.—11. AŬGUSTO (1928.)

Konforme al la §. 61 de niaj statutoj la estraro havas la honoron kunvoki la ĝeneralan jarkunvenon okazontan dum la XX. U. K. en Antwerpen. La tago kaj horo de la kunveno estos sciigita en sekvanta nro de nia revuo. La jarkunvena tagordo estas:

1. Elekto de jarkunvena estraro, se estus necesa laŭ §. 68 de niaj statutoj.
2. Raporto de la estraro.
3. Elekto de nova administranta estraro kaj revizora komitato.
4. Difino de la kotizo por A. A. kaj A. S.
5. Proponoj:
   a) La estraro proponas ŝanĝon kaj kompletigon de la statutoj laŭ la proponoj aperintaj en la nroj 9 kaj 10 de »La Fervojisto« kaj aperontaj almenaŭ unu monaton antaŭ la jarkunveno.
   b) okaze de akcepto de la proponitaj ŝanĝo kaj kompletigo de la statutoj la estraro proponas, ke la nova estraro aperigu kompletan novan tekston de la statutoj en la unua sekvanta nro de »La Fervojisto«. La preskompostaĵon la estaro konservu kaj eldonu kiel apartan libreton donotan al ĉiu estanta kaj estonta ano. La eldonkvanto estu laŭeble 2.000 ekz.
   c) Post la teksto de komplete aperintaj statutoj oni aldonu sekvantan rimarkon:

»R i m a r k o: La statutoj akceptitaj okaze de generala kunveno en Genevo estas ŝanĝitaj kaj kompletigitaj per la decido de la asocia jarkunveno okazinta dum la XX. Universala Kongreso de Esperanto la ... an de Aŭgusto 1928, en Antwerpeno«.

La estraro.

SCIIGOJ DE LA ESTRARO

En tiu ĉi nro ni presigas ankoraŭ kelkajn proponojn pri ŝanĝo kaj kompletigo de niaj statutoj. Ni petas ĉiujn anojn ke ili bonvolu trastudi la proponojn, ĉar statutoj estas bazo de nia asocio kaj laŭ ili la estraro direktas sian agadon.

Krome ni aperigas inviton kaj tagordon de la jarkunveno okazonta dum XX. U. K. en Antwerpen. Ni ankoraŭ foje petas, ke tiuj niaj anoj kiuj intencas partopreni la XX. U. K. bonvolu nin per simpla pk. informi por ke ni povu almenaŭ proksimume scii kiom da niaj anoj la kunvenon partoprenos. La dato kaj la horo estos sciigita en junia nro de la revuo. Same ni informos ĉu iu el la estraranoj povos partopreni la jarkunveno aŭ ni devos la gvidadon de jarkunveno komisii al iu el la partoprenontaj anoj. Al tiu ĉi nro ni aldonas la aliĝilon al la 8-a Kongreso de Sennacieca Asocio Tutmonda. Dum la Kongreso de SAT okazos ankaŭ fervojista fakkunveno kaj ni petas niajn anojn, kiuj la kongreson intencas partopreni, sciigi pri tio nian svedan asesoron s-ron Ernst Erikson, Wästerasgatan 2, Stockholm Wa.

Car ankaŭ en tiu ĉi nro ni ne povis publikigi la daŭrigon de la pagitaj sumoj por diversaj celoj ni faros tion en junia aŭ en julia nro de la revuo.

La 1-an de Majo t. j. vizitis Zagrebon nia ĉehoslovaka asesoro sro Bretislav Pittner, ferv. ofic. Olomouc, Gregrova ul. ĉis. 2 kaj li havis okazon trarigardi la oficejon de I. A. E. F. Restadante dum kelkaj horoj kun vicprezidanto estis priparolite ĉio pri reorganizo de nia movado en Ĉehoslovakujo. Pri siaj impresoj sro Pittner promesis verki artikolon, kiun ni publikigos en iu el la venontaj nroj de la revuo.

La estraro.

Atentigo. La jarkunveno de Svisa Asocio de Abstinentaj Fervojistoj okazon tiun ĉi jaron la 23—24 de junio en Chur. Post tio sekvas la ekskurzo al kelkaj belegaj lokoj de Svislando. Al eksterlandaj partoprenantoj — niaj anoj — ni rekomendas, ke ili bonvolu sin por ricevi pluajn informojn turni — skribante esperantlingve — al prezidanto de la asocio sro Karl Weber, Mutschellenstr. 4, Zürich II.

A N O N C O J

Inĝenieroj kaj teknikistoj de ĉiuj fakoj atentu!

Preparante la eldonon de la »Tutmonda Adreslibro« de inĝenieroj, hemiistoj, teknikistoj de ĉiuj landoj, ni petas vin en la interesoj de afero kaj viaj propraj — havigi al ni kiel eble plej baldaŭ (almenaŭ per poŝtkarto) viajn familian-kaj antaŭan nomon, detalan adreson, karakteron de via agado, kie vi servas ktp. — Presigo de ĉi tiuj informoj estas senpaga.

Bonvolu adresi jene: »Esperanta Internacia Komerca Informilo, M. Wittenberg, Berlin W. 62, Kleiststr. 31, Germanujo«.

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 ĉk; Danujo 4 kr; Germanujo 3 Rm; Hungarujo 5 pengő; 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.