



LA FERVOJISTO

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

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

PLENUMITA PROMESO

En la komenco de nuna asocia jaro ni promesis, ke nia revuo aperados regule. Per tiu ĉi numero ni plenumis nian promeson donitan al la anoj. Fanfarone estus, se ni — la estraro — dirus, ke la regula aperado estas nur nia merito. Ne, la regula aperado de la revuo estas la merito de multaj sindonaj kaj oferemaj anoj de nia asocio kaj ankaŭ de kelkaj sindikataj kaj fakaj organizoj. Ni raportis pri tio en antaŭaj numeroj kaj la estrara raporto okupiĝos pri tio pli detale. * Nun fine de l' jaro estas nia devo esprimi nian sinceran dankon al tiuj, kiuj nin subtenis. * Estas vero, ke ni esperis per regula aperado de la revuo ne nur konservi la simpatian kaj fidon de niaj anoj al nia asocio, sed ankaŭ instigi ilin al plua — kiel eble plej granda — laboremo inter la kolegoj, kiuj ne ankoraŭ perceptas la utilon de Esperanto. Tiurilate ni ne sukcesis plene. Ne ĉiuj sekvis nian alvokon. Kelkloke estas atingite pli ol ni esperis kaj kelkloke estas nenio atingite. * Ĉu ni per tiu konstato deziras iun riproĉi? Ne, tio ne estas nia intenco. Ni esperas, ke niaj anoj faris ĉion eblan por antaŭenpuŝi nian aferon. Se tio al ili ne sukcesis ili ne estas kulpaj. Ankoraŭ ĉiam diversaj malfavoraj cirkonstancoj en la mondo malhelpas liberan disvastigon de Esperanto. Ili ja malaperas iom post iom kaj ni atendu pacience ĝis ili malaperos fine. Dum tiu tempo, enuiga kaj malfavora, ni konservu niajn laboremon kaj fidon en la finan venkon. Intertempe la iatingitaj ĝojigaj sukcesoj estu al ni la instigilo por nia plua laboro. * Kelkio estas ankoraŭ dezirinda. Unuavice dezirinda estas kiel eble plej intima kunlaboro kun la estraro. Nur tiu intima kunlaboro kreos la atmosferon de konfido kaj la emon por subtenado. Tio donos al ni almenaŭ moralan rekompencon por nia kvarjara laboro, kaj se la anaro decidos, ke ni ankaŭ estonte gvidu la asocion, instigon elteni ankaŭ dum venontaj jaroj. * Kvar jaroj pasis fulmrapide! Dum tiuj kvar jaroj ni sukcesis, per helpo de niaj anoj, starigi la asocion sur firman fundamenton, kiu al ĝi garantias trankvilan, senskuan evoluon. Ne ĝojigas nin efemeraj sukcesoj kaŭzantaj grandegan bruon kaj malaperantaj post tre mallonga tempo. Pli ĝojigas nin la sukceso, kies sekvoj konstante utilas al nia movado kaj al nia asocio. Prefere pripensi plurfoje ol fari iun laboron, kiu postulas multege da fortoj kaj kies rezultato ne estas kontentiga. * Nia deziro estas, ke niaj anoj ne forgesu jenon: Perfektiĝi en la lingvo, propagandi per tiaj rimedoj kiuj sendube utilos al nia afero, kunlabori en la revuo sekvante niajn konsilojn, varbi novajn anojn. Se niaj anoj klopodos tion plenumi estas tute certe, ke venonta jaro alportos al nia asocio pluan progreson.

ILIJA F. PUHALO

Dro C. Poralla, Berlin, Germanujo.

AKTUALAĴOJ PRI POLLANDAJ FERVOJOJ.

Stataj fervojoj en Pollando troviĝas nune, pro la okazonta komercigo, en centro de ĝenerala intereso. En eksterlando trovas polaj fervojreformoj tiom da atento, kiom la komercigo estas ligita kun la ricevo de eksterlanda fervojpruntepreno, kiu unuavice estas uzota por konstruo de polaj fervojoj. Por krei la bazon por tiu ĉi pruntepreno, ellaboris pola ministro de trafiko Romocki novan investoplanon kaj en la limoj de la plano priskribis la direktodonaĵojn liniojn de estonta fervojpolitiko. Tiu ĉi programo permesas interesan enrigardon en la cirkonstancojn de polaj fervojoj. Speciale atentinde estas, ke la pola trafikministro vaste utiligis — ĉe ellaborado de la reformplanoj — la spertojn de germana regna fervoja kompanio.

La konstruprogramejo de pola trafikministro ampleksas la tempon de ok jaroj (de 1-a aprilo 1928 — 31. marto 1936). Dum tiu ĉi tempo estas antaŭvidita konstruo de 2500 km. da novaj fervojlinioj. La konstrukostoj sumiĝas je 975 milionoj da zloti, kaj ili prezentas ĉefan elspezon. Pluaj elspezoj, en la sumo de 380 milionoj da zloti, estas antaŭviditaj por akceto de ruliganta materialo. La efektivigo de konstruprojekto estas dividita je sep partoj, de kiuj ĉiu unuopa ampleksas po 2 jarojn. La divido de laboro havas la celon atingi kiel eble plej egalan dividon de la elspezoj. La longeco de novkonstruitaj linioj dum unuopaj partoj estas:

Parto:	Longeco km:	Ekkonstruota:	Finkonstruota:
I.	440	1. IV. 1928.	31. III. 1930.
II.	220	1. IV. 1929.	31. III. 1931.
III.	250	1. IV. 1930.	31. III. 1932.
IV.	340	1. IV. 1931.	31. III. 1933.
V.	450	1. IV. 1932.	31. III. 1934.
VI.	450	1. IV. 1933.	31. III. 1935.
VII.	450	1. IV. 1934.	31. III. 1936.

Dum nuna budĝeta jaro (1928/29) estas antaŭvidita la finkonstruo de linio Bromberg—Gdingen kiel ankaŭ la ŝanĝado de 350 km. da relvojo. Por la linio Bromberg—Gdingen estas jam antaŭviditaj en la budĝeto 30 milionoj da zloti kaj por konstruo de linio Herby—Hohensalza 15 milionoj. Krom tio oni intencas ankoraŭ tiun ĉi jaron konstrui duan relvojon sur la linio Kality (Stalhammer)—Herby—Podzameze por ebligi pli grandan trafikon de la linio, speciale por pligi la nombron de karbotransportoj al la havenoj Danzig kaj Gdynia. Inter aliaj estas dum proksima tempo finkonstruota ankaŭ la linio Stojanow—Luck, kiu ebligas konsiderindan mallongigon inter Luck kaj Lwow. La grava problemoj pri la linio, kiu kunigus Varsovion kaj Krakow tra Radom—Miechow kaj kiu mallongigus la vojon por 115 km. ne ankoraŭ estas solvita kaj pro tio oni ne ankoraŭ povas antaŭdifini la tempon kiam tiu ĉi projekto estos realigota. Preparlaboroj por konstruo de la linio Varsovio—Radom—Ostroviec estas — laŭ deklaro de trafika ministro — jam finitaj. Grandan gravecon oni dediĉis al la malfermo de nova ponto sur rivero Visla ĉe Sandomierz. Tiu ĉi ponto ne nur signifas mallongigon kaj trafikplifaciligon inter la urboj Poznan, Lodz kaj Lwow, sed ĝi ankaŭ ebligas malpli altigon de frajto en la trafiko inter sudorienta kaj nordokcidenta Pollando. Dume ekz. ĉiuj petroltransportoj estis direktataj tra Krakow aŭ Rozwadow—Varsovio ili nun estos direktataj tra Sandomierz—Skarżysko—Koluszki. Post ŝanĝo de la relo, resp. de supra konstruparto sur la linio Lwow—Poznan komunikos tie ankaŭ rapidtrajnoj. Rilate, la teknikan plibonigon de trafiko oni akceptas por

novaj linioj 100 ferajn vagonojn de plej nova tipo en valoro da 10 milionoj da zloti. Tiujn ĉi vagonojn oni esperas ankoraŭ tiun ĉi jaron uzi en trafiko. Krome estas projektita ankaŭ la enkonduko de III-a klasaj litvagonoj (konstruitaj de enlandaj fabrikoj) sur plej gravaj linioj. Jam en pasinta somero estis tiaj vagonoj en baneja trafiko sur linio Varsovio—Hella kaj laŭdire pruviĝis bonaj.

Flanke de polaj fakuloj aŭdiĝas dubesprimoj, ĉu la projektitaj konstruoj dum la indikita tempo ankaŭ estos efektivitaj. Oni memorigas, ke jam en la j. 1919 estis farita programo pri konstruado, kiu antaŭvidis la konstruon da 4000 km. da novaj linioj dum 15 jaroj (300 km. jare). Fakte dum pasintaj 8 jaroj eĉ ne estis 600 km. da novaj linioj konstruitaj; t. e. ke nur 25% de la programo starigita en 1919 j. estis efektivitaj. Signifas, ke estus konstruitaj ankoraŭ 3.400 km. da novaj linioj, dume la nova investoplane antaŭvidas nur la konstruon de 2500 km. Tio ĉi oni devas konsideri, ke en malnova plano unu ne sensignifa parto de projektitaj linioj estis strategiaj linioj. Se la ministro Romocki flankenlasas la programon de siaj antaŭuloj tio signifas, ke li siajn planojn starigis de profitdona vidpunkto de novaj linioj, kaj la konstruon de neprofitdonaĵoj linioj, kiuj servus nur al nacia defendo, lasis al ministerio de milito, por ne ŝarĝi nenecese la fervojojn direktotajn laŭ privatkomerca vidpunkto. La longeco de pure strategiaj linioj estas proks. 1200 km.

Eĉ se la fervoja ekspluato en Pollando montras ankoraŭ kelkajn mankojn, tamen estas aliflanke konstataj gravaj progresoj en la evoluo de polaj fervojoj. Dum pasintaj 8 jaroj estis konstruitaj 600 km. da novaj linioj kaj tiel Pollando nuntempe posedas 16.987 km. da normallargaj linioj. Kompare al Germanujo, kiu estas laŭ amplekso nur iomete pli granda ol Pollando kaj posedas 53.337 km. da fervojoj, ŝajnas pollanda fervoja reto tre nesufiĉa. Se oni komparas la nombron da enloĝantoj en Germanujo (62.4 milionoj) kaj Pollando (29.3 milionoj) la komparo ne estas tre malfavora, ĉar la denseco de fervojreto je 100 kvadratkilometroj en Germanujo estas 8.55 km. kaj en Pollando 5.81 km. Je ĉiu loĝanto en Germanujo apartenis en la j. 1926 meznombre 688.1 personkilometroj kaj 952.6 tunokilometroj, en Pollando nur 203.9 personkilometroj kaj 513.5 tunokilometroj. Plua diferenco montriĝas en la maniero de frajto. Pli granda ol en Germanujo estas en Pollando la amastransporto (karbo k. t. p.). Ankaŭ la disponebla rulilaro en Pollando — ĉar ĝi estas malpli granda — estas ĝenerale pli bone eluzata. Tiel ekz. je 1 personvagono en Pollando apartenas 513.000 personkilometroj kaj en Germanujo 491.000, je unu ŝarĝvagono en Pollando 150.000 anstataŭ 95.000 tunokilometroj. Kontraŭe la fakta laboreluzo de rulilaro kiel en persona tiel ankaŭ en ŝarĝtrafiko estas malpli granda ol en Germanujo. En pola ŝarĝtrafiko la ne-utila veturado sumiĝas je 40.37%, kaj en Germanujo nur 29.57%.

Multe riproĉata en Pollando estas ankaŭ nesufiĉa rapideco de trafiko, kvankam sur tiu ĉi kampo jam kelkio pliboniĝis. Oni veturis ekz. de Varsovio al Lwow antaŭ ne tre longa tempo 18 horojn, kontraŭe nuntempe nur la duono de tiu tempo. Ĝenerale la persontrafiko konsiderinde malpli rapide disvolviĝas ol en cetera Eŭropo. Eĉ konsiderante tion, ke al pli rapida disvolviĝo malutilas la malbona stato de supra konstruo de fervojlinioj, tamen la veturdaŭro, se oni limigus la daŭron de haltoj en stacioj, povus plimallongiĝi, sen ke pro tio la sekureco de trafiko estus endanĝerigita. Plej malbonaj cirkonstancoj estas en Kongrespollando, kie speciale la internacia rapidtrajna trafiko devas tre suferi.

Koncerne la financon flankon de planita fervojinvesto, ekzistas diversaj sistemoj por financiigo de novkonstruo k. ekz. koncesisistemo, prunteprensistemo kaj financiigo per enspezoj de propraj fervojoj. Prak-

tike ekzistas preskaŭ ĉiam la ebleco kombini, se temas pri pli longa templimo, tiujn tri sistemojn. Ĉar la kalkuloj pri profitdonebleco por la konstruoj antaŭviditaj en nova investopiano montriĝis tre favoraj, ŝajnas al pola trafikministro en ĉi-okazo la prunteprensisistemo, do la akcepto de pruntepreno el eksterlando plej trafa. Li eĉ inklinas al la opinio, ke la prenota pruntepreno povus esti sub pli favoraj kondiĉoj ol la en pasinta jaro ricevita ŝtata pruntepreno (Ŝtabiligo-pruntepreno).

Ĉiujn enspezojn en la j. 1928/29 kalkulas la ministro baze de nuntempe validanta tarifo je 1.29 miliardoj da zloti. La plialtigo de persontarifo projektita por 1. aprilo povus plialtigi la antaŭviditajn enspezojn por 50 mil. da zloti kaj la plialtigo de vartarifo ek de 1. julio 1928 por pliaj 124.5 milionoj da zloti, en la sama jaro. Sumiĝus do la enspezoj en la j. 1928/29 je 1.46 miliardoj da zloti, kaj la elspezoj sumiĝus je 1.18 miliardoj. Konsiderante ĉiujn momentojn, kiuj ludis rolon ĉe la fiksigo de antaŭvideblaj en — kaj elspezoj la trafikministro prezentas en sia ĝis la j. 1935/36 kunmetita raporto en unuopaj budĝetjaroj sekvantajn ciferojn (en milionoj):

Jaro:	Enspezoj:	Elspezoj:
1928/29	1.464,5	1.183,0
1929/30	1.551,2	1.194,4
1930/31	1.618,0	1.216,6
1931/32	1.677,0	1.262,5
1932/33	1.739,6	1.311,4
1933/34	1.808,9	1.366,1
1934/35	1.881,4	1.423,5
1935/36	1.961,9	1.487,9
	13.702,5	10.445,4

En tiuj ciferoj estas enhavitaj novkonstruitaj linioj kun 352 milionoj da enspezoj kaj 316.9 milionoj da elspezoj. Laŭ la supra kunmeto kovras la enspezoj ne nur ĉiujn ordinarajn elspezojn, sed eĉ ebligas financigon de novkonstruoj. Tiuj ĉi kalkuloj devus esti pruvo, ke prunteprensisistemo en ĉitaj cirkonstancoj prezentas plej favoran solvon de pollanda fervojinvestopiano.

El „ZEITUNG DES VEREINS DEUTSCHER EISENBAHNVERWALTUNGEN“ trad. I. F. P.

Josef Řebíček, ferv. konsil. Olomouc, Ĉeĥoslovakujo.

LA A.E.G. LOKOMOTIVO HEJTATA PER KARBA POLVO.

De post la fino de julio 1927 veturigas la nova A. E. G. — lokomotivo de la ĝenerala elektrokompagnio sur la linio Berlin—Fürstenberg komercajtrajnojn por esti elprovata. La lokomotivo estas hejtata per karba polvo kaj estas nun funde ekzamenata. Laŭ sia eksteraĵo similas la lokomotivo al la normalaj maŝinoj, de kiuj ĝi diferenciĝas sole je la okulfrapa formo de la tendro, kiu estas tute fermita. Anstataŭ la karbo oni vidas horizontalan cilindroforman ujon, en kiu oni veturigas karban polvon por hejti per ĝi la lokomotivon.

La kromordinare penega laboro konsumanta ĝis nun la korpajn fortojn de la hejtisto estas per la nova hejtmotodo tute forigita. La hejtisto funkciigas nur kelkajn klipojn. La karba polvo estas transigata per ingenia mekanismo el la tendro en la fajrujon, kie ĝi estas tute forbruligata ne produktante fumon.

La invento reprezentas grandan teknikan progreson. Se oni povis ĝis nun hejtante lokomotivon uzi sur hejtkradoj sole grandvaloran pekarbon, por la nova karbopolva lokomotivo estas uzebila ĉiu malgrandvalora hejtmaterialo ekzemple: polva kaj defalaja karbo, bruna lignito, torfo ktp. Akcetinde estas ankoraŭ, ke la danĝero de elĵetado de fajreroj estas tute forigita ĉe la nova polvkarba lokomotivo; ankaŭ

la turmentado per la fumo estas ĉe la nova lokomotivo grandmezure malgrandigata.

La ekzamenaj veturoj estas surprize bone sukcesintaj, kaj ĉi tiu nova lokomotiva tipo laŭŝajne tre baldaŭ povos esti transdonita al la trafiko.

„Ĉedok“

NOVA TRANSPORTREGULARO DE LA SOVETIAJ FERVOJOJ.

La gazeto: »Der Osteuropäer Markt« aperanta en Königsberg (Prusujo) publikigas kelkajn difinojn el la nova regularo por la komercajtrafiko sur la rusaj fervojoj, kiu ekvalidiĝis la 1-an de oktobro 1927 laŭ decido de la sovieto de la popolaj komisarioj. Ni elĉerpas el la menciita publikaĵo sekvantajn pli gravajn ŝanĝojn kompare al la pli frua transportregularo. Malfaciligoj okazos al transportigantoj en jenaj rilatoj:

1) La principo pri la egaleco de transportigantoj koncerne aplikon de tarifoj estas rompita. La centra transportkomitato, al kiu apartenas reprezentantoj de plej gravaj ŝtataj kaj kooperativaj organizaĵoj, estas rajtigita rifuzi transporton de komercaĵoj, preferi transportojn de tiuj aŭ aliaj komercaĵoj laŭ ilia ĉela destino, eksigi tiun aŭ alian transportiganton (sendanton) de la rajto enliveri komercaĵojn al transporto en certaj stacioj entute aŭ dum certa tempo, malpermesi certajn transportojn sur certaj linioj, plialtigi la taksojn de star-kaj tenejdepagoj al tiuj aŭ aliaj akceptantoj ktp.

2) La vendo de neenmanigeblaj komercaĵoj t. e. de tiuj komercaĵoj, kiujn la akceptanto ne transprenas, estas nove reguligita tiel, ke komercaĵoj, kiuj ne estis venditaj dum la unua aŭkcio, kiun ne rajtas partopreni privataj komercistoj, povas esti transdonataj de la fervojo al ŝtataj aŭ kooperativaj organizaĵoj je komisia vendo.

3) La sendantoj devas indiki en la transportiletero la pezon de la enliverota komercaĵo precizege. Malĝustaj indikoj de la pezo estas punataj per punmono de dekobla transportprezo por la tuta transportvojo.

Faciligoj rezultas el la nova regularo en jenaj rilatoj:

1) La templimoj por senpaga entenejigo de la komercaĵoj komenciĝas ĉe la sendaĵoj, kiujn elvagonigas la fervojo, nur je la noktomezo post la kompleta elvagoniĝo ĉe la sendaĵoj, kiujn elvagonigas la akceptanto, nur je la noktomezo sekvanta la pretstarigon de la vagono al la de ŝarĝado.

2) La garantio de la fervojo por perdiĝo, malpliigo aŭ difektiĝo de la komercaĵoj estas plivastigita.

Giuseppe Carofano.

CENTJARA DATREVENO DE FERVOJO SUR LA LINIO BUDEJOVICE — LINZ.

La 7-an de Septembro pasintjara pasis cent jaroj, de kiam veturis unuaj fervojvagonoj sur la reloj de la linio Budejovice—Linz, kiu estas la unua sur la tuta eŭropa kontinento. Tiu ĉi linio troviĝis tute sur la aŭstria teritorio, depost la mondmilito ĝi apartenas preskaŭ duone al Ĉeĥoslovakio. La 7-an de Sept. 1827 ankoraŭ ne veturis lokomotivo sur la reloj de la nomita linio, sed tio estis tre simplaj vagonoj tirataj de ĉevaloj. Jen la unua fervojo, per kiu estis fundata la posta evoluo de la fervojo en iama monarĥio.

El la historio de tiu unua fervojo estas rimarkindaj jenaj detaloj: En la j. 1821 la viena kortega kancelario turnis sin al profesoro de tiea politeknika akademio Francisko Antonio de Gerstner, por ke li la planon faritan de lia patro I. de Gerstner pri ekkonstruo de fervojo realigu. Post tio Gerstner travojaĝis Anglujon

kaj studis tie la jam estantaj fervojoj. Post sia reveno li transdonis peton pri permeso de konstruado de tiu fervojo. La preparaj laboroj progresis nur malrapide. La konstruado de la fervojo devis unue forigi grandegan malkonfidon de la tiea loĝantaro, krom tio estis la bezonata monsumo pli granda ol la komence supozita. Sekve de tio la akcia societo fondita por la konstruado de fervojo plialgitis sian kapitalon je 100.000 guldenoj (1826). Ĉar en vintro de la sama jaro, kaŭze de rigora malvarmo, oni devis interrompi la konstruajn laborojn, uzis Gerstner la tempon por nova studvojaĝo en Anglujo, kun konsento de la direktorio, kiel li skribas, sed je propraj kostoj.

En printempo de 1827 jaro li denove komencis la laborojn kaj sub lia kaj de liaj ingenieroj gvidado la afero rapide progresis. Ĝis la fino de Aprilo 1827 estis elspezitaj jam 464.750 guldenoj, kiu sumo tamen superis la altecon de la enskribitaj akcioj. Pro tio la ĝenerala kunveno de la societo decidis, ke ĉiu akciulo faru alpagon. Ankaŭ estis decidata la konduko de la fervojo al Linz kaj ne al Mauthausen.

Fine la trafiko sur 55 km. longa linio de Budejovice ĝis Leopoldsdorf efektiviĝis. Ĝi estis ĉefe salo kaj aliaj komercaĵoj, kiuj estis transportataj per malgrandaj vagonoj.

La unua vagonaro ekscitis miron kaj eĉ miregon. Neniu ja povis al si imagi, ke ĉevalparo kapablas senpene trenadi tiom da ŝarĝo tiel longan vojon.

Per tiu ĉi fervojo estis metita la bazo de la disvastigo de relaro en tiam Aŭstrio. El tiu modesta komenco elkreskis la nuna eminenta amplekso de aŭstria fervoja linio, havanta en la j. 1918-a 19.000 kilometrojn.

El Gazeto „NEUE BAHNEN“ (Praha) esperantigis Esp. Grupo en Aussig Ĉeĥoslovakujo.

D I V E R S A J O J

KLARIGO PRI MALLONGIGOJ: La inicioloj signifas tradakon aŭ elterpajon el:

V. Z. = „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ Berlin.

A. T. A. = „Allgemeiner Tarif-Anzeiger“ Wien.

N. O. = „Narodni Osvojenj“ Praha.

Z. R. = „Železniční Revue“, Praha.

Aeroplano-Fervojo:

Konkurenco de avidista komercajtrafiko ankoraŭ ne estas tro grava, tamen Aŭstriaĵoj „Liglandaj Fervojoj“ ekprovas malhelpi, ke plej valoraj komercaĵoj, por kiuj estas enspezataj plej altaj transportpagoj, transiru al aviadiloj. En la jaro 1926 estis transportataj per aviadiloj 600 tunoj da komercaĵoj t. e. 60 vagonoj kaj laŭŝajne ĉi tiu kvanto nunjare duobliĝos. Tial Aŭstriaĵoj Liglandaj Fervojoj malaltigis la takson por ekspresajoj al Bucuresti ĝis 100 ŝilingoj po 100 kg t. e. ĝis la aviadista transporttakso. Sed la diferenco de la rapideco estas tiom granda, ke la sendantoj tre verŝajne ne estos forlogataj al malpli rapida transportmaniero des pli, ĉar en Bucuresti oni devas la sendaĵojn transveturigi de la stacio Interpozite al la nordfervoja stacio. Dum malfavora vetero, kiam la aviadila trafiko ne povos funkcii, transiros ĉi tiuj transportoj nature al la fervojoj, tial la menciita tarifa aranĝo ne havas ian gravan signifon.

Z. R.

Depost la 1-a de oktobro 1927 estas ebla en Germanlando kombinita transportado de komercaĵoj per fervojoj kaj aviadiloj. Per unu sama transportero oni povas enliveri sendaĵojn en kiu ajn germanlanda stacio ankaŭ eksterlandan, se la landlimoj estos transparentaj per aviadilo.

Z. R.

Aŭtomobilo-Fervojo:

Fervojoj en suda Afriko instalas stratan aŭtobus-trafficon. La persontrafiko fervoja en suda Afriko ĝenerale pligrandiĝis, sed malgraŭ tio domaĝis al ĝi kelkfoje aŭtobuso. Nur sur unu linio estis veturigitaj ekzemple en junio 1927: 55.000 personoj malpli ol en septembro 1926. La fervoja administracio klopodas kontraŭbatali ĉi tiun konkurencon instalante stratajn aŭtoliniojn kaj ĝi akiris jam rimarkindajn rezultojn. En la ekspluata jaro 1927 sumiĝis la longo de la stratoj, sur kiuj veturis strataj aŭtobusoj de la menciita fervoja administracio, je 6.894 km, 4.397 km pli ol en la antaŭa jaro. Jam laŭ ĉi tiuj nombroj evidentiĝas, ke la menciita aŭtobusa trafiko ankoraŭ evoluigas, sed la evoluo okazas tre rapide. La nombro de la veturigitaj vojaĝantoj pligrandiĝis en la lastaj du jaroj de 297.401 je 493.924, la kvanto de la transportitaj komercaĵoj de 9997 t. je 24.891 t. La enspezoj sumiĝis je 79.885 sterlingoj, la elspezoj je 82.558 sterlingoj, kompare al 32.207 kaj 30.600 sterlingoj en la antaŭa jaro. Ke la ekspluata jaro 1927 rezultigis mankon, oni klarigas per la cirkonstanco, ke temas pri evoluantaj ekspluatadoj. Depost la fino de la menciita ekspluata jaro nome de 31-a majo 1927 ĝis la marto 1928 estis malfermitaj novaj aŭtobusaj linioj sur stratoj longaj entute 1523 km.

V. Z.

Avertotabuloj ĉe neŝirmitaj pasejoj trans fervojoj. Por eviti akcidentojn sur fervojaj transpasejoj ne ŝirmitaj de barieroj prezentis „Unuiĝo de nederlandaj aŭtomobilposedantoj“ al la registaro petkribojn, ke estu permesite al la menciita unuiĝo starigi avertotabulojn ĉe kelkaj transpasejoj apud la avertotabuloj jam starigitaj de la fervojo. Tiucele oni proponas triangulajn tabulojn, kiuj vidigas fumantan lokomotivon kaj sub ĝi surskribon en klare videblaj literoj: „Onbewaakte overweg“ (negardita transpasejo). La bildo de la lokomotivo estas ĉirkaŭata de la reflektoro tiel, ke dum mallumo la tabulo vidigu de sufiĉa distanco al proksimiĝanta aŭto heligitajn konturojn de la lokomotivo. La nederlandaj fervojoj ne kontraŭas starigon de tiaj privataj avertotabuloj.

V. Z.

Konkurenco inter aŭtobusoj kaj fervojoj en Estonujo. De post la 1-a majo veturadas inter Pernaŭ kaj Reval aŭtobuso, kiu konkurencas rimarkeble la fervojon. Tial estas nun la litvagono inter Pernaŭ kaj Reval preskaŭ neokupita. La veturprezo por la menciita linio estas ĉe uzo de la aŭtobuso 7.50 kr, ĉe uzo de la litvagono (2. klaso) sur la fervojo 9.60 kr. Krome la vojaĝo per la fervojo daŭras 14, per la aŭtomobilo sole 5 ĝis 6 horojn.

Omnibusoj anstataŭ la fervojo dum superakvego. La trafiko de la „Boston and Maine-fervojo“ estis dum la novembra superakvego tre malhelpata, ĉar 1500 km. da ĝiaj linioj — proksimume duono de ĝia fervojaro — estis aŭ difektita aŭ danĝerata de la superakvego. En ĉi tiu kriza stato la fervoja kompanio ekokupis per sia trafiko sian filinan entreprenon la „Boston-Maine Transportation Company“, kiu normale kompletigas la fervojan trafikon per siaj omnibusoj, sed nun ĝi devis anstataŭi ĝin eluzante la avantaĝojn de la aŭtobuso, kiu ne estas ligita al difinita — dum certa tempo neuzbla — vojo.

En ĉirkaŭaĵo de Boston estis aranĝita omnibusaj trafiko kaj oni veturigis ankaŭ en malproksimaj trafikoj ne sole vojaĝantojn, sed ankaŭ poŝtaĵojn kaj pakaĵojn. En aliĝo al samspeca surgattrafiko de la „Kanadian-Pacifio-fervojo“ estis aranĝitaj 10 omnibuslinioj longaj 510 km. Ankaŭ rapidtrajno estis anstataŭataj per omnibusoj. La persontrafikon oni efektivigis per omnibusoj ankaŭ tie, kie amasiĝis tro multe da komercaĵoj, por ebligi al si ilian forttransporton sur vetureblaj fervojlinioj.

V. Z.

Aŭtomobila trafiko de irlandaj fervojoj. Speciala leĝo rajtigis la fervojojn de la libera ŝtato Irlando ekspluati surstratajn aŭtoliniojn. La fervojaj kompanioj prezentis do al la ministro por komerco kaj industrio siajn planojn, kiuj koncernis ekfunkciigon de aŭtolinioj de kelkcentoj da kilometroj. Tio rezultigis, ke ankaŭ eksterfervojaj rondoj ekiris la saman vojon. Inter la novaj kaj la jam ekzistantaj linioj ekestos konkurenco, kiu povos havigi avantaĝojn al unuopaj vojaĝantoj uzantaj aŭtomobilojn, tamen de pli alta vidpunkto la konkurenco devas esti konsiderata malŝparema, do malekonomia. La fervojfremdaj aŭtoentreprenistoj kontraŭbatalas fortege la planojn de la fervojoj sur la menciita kampo. Oni konsideras la aferon tiom grava, ke tiurilate estas starigota speciala trafika ministerio. La ministro kontrolu la tutan trafikon de la lando, zorgu pri kunlaboro de diversaj trafikiloj kaj kontraŭbatalo: la reciprokan malutilan konkurencon de la trafikentreprenoj. Samtempe li kontrolu precipe, ke estu zorgate pri sekureco de la trafiko, kio hodiaŭ ne ĉiam okazas, kaj ke kapitalo ne estu eksportata senbezone eksterlanden por importi trafikilojn.

V. Z.

En Estonujo aŭtomobiloj grave konkurencas al la fervojoj, ĉar la fervoja transportaŭro estas tro longa ekz. de Tallin al Pernau per fervojo 16 horojn, per aŭto sole 4 horojn — kaj ĉar la fervojaj tarifoj estas tro altaj.

En Norvegujo aparta komitato esploras la cirkonstancojn de la konkurenco inter la fervojoj kaj la aŭtomobiloj. La fervojo intencas mem establi aŭtomobiltrafikon sur la linio Stavanger—Sandes kaj en loka trafiko en Drontheim. Krome ĝi intencas ankaŭ aliloke anstataŭi aŭ kompletigi la fervojtrafikon per la aŭtomobiltrafiko, se ekonomiaj aŭ trafikaj cirkonstancoj postulos tion. Oni esperas, ke tiel estos evitata neneceza konkurenco de la ambaŭ entreprenoj kaj alkondukata ilia ekonomia kunlaboro.

Similan kunlaboron intencas aranĝi en **Danujo** danaĵ ŝtataj fervojoj. Oni provos reakiri la trafikon, kiu transiris al aŭtomobilo. La ŝtataj fervojoj starigos agentejojn en diversaj regionoj, kiuj intertraktos kun interesuloj kaj montrante la avantaĝojn, kiujn sekvas la fervoja transporto, prezentos al ili ofertojn. Sed ĉi tiu procedo postulos kompreneble, ke la fervojaj tarifoj estu pli rapide adapteblaj al ofte senprokraste konsiderindaj bezonoj de la komerco.

Ĉeĥoslovakaj ŝtataj fervojoj luktante kun ĉiam pligrandiganta aŭtomobila konkurenco komencas uzi benzinmotorojn anstataŭ lokomotivojn sur tiaj linioj, kie tiamaniere la trafiko povas esti plivigligata. Ĉu ili mem transprenu ankaŭ organizon de la strata aŭtomobiltrafiko aŭ ĉu ili tiurilate kunlaboru kun privataj entreprenoj, oni ankoraŭ ne decidigis.

Organizante la kunlaboron de aŭtomobiloj kun la fervojoj el ĉiuj ŝtatoj de Meza Eŭropo plej progresis Germanujo.

En Germanujo kreskas la nombro de fervojaj aŭtolinioj. Entute estas nun ekspluatataj proksimume 50 linioj, el ili 30 por personoj — 30 por komercaj trafiko. Oni transportis 670.000 personojn kaj 196.000 tunojn da komercaĵoj. La linioj mezuras entute 1400 km.

Ĉeĥoslovaka fervoja administracio mendis pluajn 25 surrelajn aŭtobusojn. Kiel ni ekscias, ekfunkceligos venontajn tagojn la ĉeĥoslovaka fervoja administracio planan malpezan surrelan aŭtobuson sur la sudĉeĥa linio Divčice—Netolice. La aŭtobuson liveris la establaĵoj de Skoda en Plzen. Ĝis nun funkciis sole unu surrela aŭtobuso liverita de la firma «Českomoravská—Kolben—Danek», kiu sukcesplene veturas sur la linio Bakov—Kopildno. En plej proksima tempo estos decidite pri la uzo de plua jam liverita surrela aŭtobuso, kiu estis fabrikita en vagonuzino en Kopřivnice. Oni intencis ekspluati ĝin

sur la linio Ostrov—Karlův Vary (Karlsbad), sed ĉar ĉi tiu linio rapide supreniĝas je 54 promille, la decido dependas de rezulto de entreprenotaj elprovoj. La spertoj akiritaj per uzo de surrelaj aŭtobusoj, kiuj kapablas ampleksi 30 sidantajn vojaĝantojn, estas tre favoraj nome eĉ koncerne la ekonomion de la trafiko eĉ kvazaŭ surogato de vaporfunkcio sur malmulte frekventataj lokaj fervojoj. Tial la fervoja administracio mendis ĵus pli grandan nombron da tiaj aŭtobusoj nome 15 ĉe la vagona uzino en Kopřivnice kaj 10 ĉe la establaĵoj de Skoda. Oni laboras jam pri planoj je uzo de ĉi tiuj novaj aŭtobusoj, kiuj estas ekfunkceligitaj sur diversaj linioj ankoraŭ dum la jaro 1928.

Konstruado:

Linioj:

En azia Turkujo oni laboras pri konstruo de la grava linio el Angora al Erzerum, de kiu deflankiĝos konektantaj linioj al Mediteraneo kaj al Nigra Maro.

Italaj ŝtataj fervojoj konstruas sur la linio Bologna—Firenze tunelon, kiu estos 18,6 km. longa kaj fariĝos pro malfacileco de la konstruado kaj pro sia amplekso unu el la plej vidindaj fervojaj konstruaĵoj.

La jara sumigo de fervoja kaj traka mezuro de la Pensilvania Fervoja Sistemo, kiun oni ĵus preparis je 1927, montras ĉe la jarfino ke 11,621,44 mejloj da fervojo estas ekspluatataj. Krome, estas 4,369,21 mejloj da duobla trako, 917,52 mejloj da triobla trako, 697,81 mejloj da kvarobla trako, kaj 10,521,51 mejloj da branĉetoj al fabrikejoj, kromtrakoj, k. t. p.

Tial, la trakaro de la Pensilvania Fervoja Sistemo estas 28,127,49 mejloj, kio sufiĉas per konstrui kvar dukajn fervojojn la tutan distancon inter New York (Novjorko) kaj San Francisco (San Francisko) kaj ankaŭ havi sufiĉe por konstrui alian dutrakan linion de Novjorko al Omaha (Omaha) ŝtato Nebraska, kiu ŝtato estas meze Usono.

Harold W. Kline.

Tunelo inter Eŭropo kaj Afriko. Hispanujo projektas kunigi Eŭropon kun Afriko per tunelo sub Gibraltaro promesante al si el tiu kunigo grandan profiton. Tra la tunelo kondukus fervojo kuniganta la ŝtatojn de la okcidenta Eŭropo senpere kun la centra Afriko kaj kun kelkaj ĝiaj gravaj havenoj. Krome mallongiĝus la vojo el Eŭropo al la suda Ameriko, ĉar oni povus uzi multe pli rapidan fervojan transportmanieron ĝis Dakar en Senegambio. Nun daŭras la ŝipa vojaĝo de London al Buenos-Aires 22 tagojn, la kombinita trafiko trans Paris, Gibraltaro kaj la okcidenta Afriko ĝis Dakar per trajno kaj de tie al Buenos Aires per ŝipo daŭrus sole 8 tagojn.

La aŭtoro de la projekto estas Ibanéz de Ibero. La tunelo komenciĝus en Eŭropo okcidente de la promontoro Tarifa kaj finiĝus en Afriko proksime al la urbo Tanger estante 48 km longa; el tio sole 32 km estus konstruitaj sub la maro, 16 km konstruitaj sub la kontinento. La plej granda profundeeco, kiun la tunelo atingus, estus 440 m sub la mara nivelo, kio ne estas tro multe se oni konsideras, ke ekzemple la Simplon-tunelo estas konstruita sub monto alta 2000 m. Iom pli grava estas la longeco; la menciita Simplon-tunelo, la plej longa subtera konstruaĵo, mezuras proksimume 20 km. La tunelo mem konsistus el du paralelaj koridoroj de ronda profilo je diametro da 5 m. Tra ĉiu koridoro kondukas relvojoj; la trajnoj estas funkciigataj kompreneble per elektro, la traveturo ne daŭrus pli longe ol duonan horon. La projektanto Ibanéz konkludas, ke la tuta konstruado povus esti efektivigita dum 6 jaroj kaj kostus proksimume 330 milionojn da pesetoj.

(Laŭ "Science et la vie", N. 9.)

Projekto de fervojeto en Litovujo. La litova fervoja administracio laboras nuntempe pri projekto de konstruado de fervojeto inter Birši kaj Poneveš.

La fervojeto estos 70 km longa; sur ĝi estas konstruotaj tri stacioj. La konstrukostoj estas budĝetitaj je 10 milionoj da lidoj. La konstruado estas komisiota al eksterlandaj koncesianoj.

Al la konstruo de la fervoja linio Urga-Verehneudinsko. Kvankam la demando pri konstruo de la menciita linio ankoraŭ ne estas findecidita, tamen aŭdiĝas, ke en principo la sovjeta registaro klopodas efektiviĝi la konstruon per propraj rimedoj. Sajnas, ke estas jam decidite pri partopreno de eksterlanda kapitalo je ĉi tiu entrepreno; sole la formo de la partopreno devus rezultiĝi el la nur okazantaj intertraktoj kun la partoprenantaj kapitalistaj grupoj. Laŭdire interesiĝas pri la entrepreno krom la grupo de la japana industriisto Kuhara ankaŭ la grupo ĉirkaŭ Dillon, Read kaj kompanio. Laŭ informoj el fakulaj rondoj la konstruaj kaj ekipaj kostoj de la linio estas taksataj proksimume je 80 ĝis 90 milionoj da rubloj.

Al la konstruo de la linio Riddersk-Rubzovsk. La antaŭlaboroj por konstruo de la projektata fervoja linio Riddersk-Rubzovsk (stacio de la linio Barnaul-Semipalatinsk) estis finitaj antaŭ nelonge. Oni pretigis du projektojn, unu por la norda kaj la alian por la suda linio. La mastrumaj organizacioj de Rubzovsk decidigis por la norda linio, kvankam ĝi estas pli kara. La konstruo de la linio en ĉi tiu direkto ebligus eksporton de terkulturaj produktoj el la teritorio.

Japan-ĉina fervoja konstrukompanio. En plej proksima tempo estas komenciĝontaj intertraktoj inter la sudmanĝuria fervojo kaj la japana registaro pri konstruo de nova fervoja linio. Por efektivigo de la konstruo estas fondota ĉina-japana konstrua kompanio, kiun partoprenos ankaŭ ĉinaj kaj japanaj bankoj. La fonda kapitalo de la kompanio estas sumigonta je 20 milionoj da ĵenoj.

V. Z.

Trafikplanoj en Persujo. En Persujo oni planas instali flug-kaj aŭtobusliniojn por plibonigi konektojn al Turkujo, rusa Turkeŝtano, Afganistano kaj Hindujo. Plue estas daŭrigota la fervoja linio Tiflis-Täbris trans Kasvin ĝis Teheran. Alia fervoj-linio estas konstruata de Täbris trans Ĉoi al la turka landlimo. Tiel atingus Persujo konekton al Trapezunt trans Erzerum kaj plue al Angora trans Sivas. Kun la sudo de la lando estas ligota Teheran per fervoja linio al Isfahan kaj ankaŭ la urboj Hamadan kaj Kirmanŝah en la okcidento de la lando estas enigotaj en la fervojaron; de ĉi tie estas poste konstruotaj fervojaj linioj al Irak por aliĝi al la Bagdad-fervojo kaj al la persa golfo. Ĉi tiuj planoj estas efektivegeblaj sole per helpo de fremdlanda kapitalo; grupo da fakuloj el Svisujo estas jam survoje por antaŭlabori pri linio de la persa golfo norden. Angla kaj amerika kapitaloj ebligas probable la efektivigon de ĉi tiu plano. Ankaŭ pri konstruo de ŝipirebla kanalo, kiu transversus la tutan Persujon kunigante Kaspikan maron kun la persa golfo, estas diskutate.

V. Z.

La fervojoj en Manĝurio. La japana registaro intencas en plej proksima tempo komenci konstruon de fervojaj linioj en norda Manĝurio. La konstruadon gvidos kaj la liniojn poste ekspluatos la sudmanĝuria fervoja kompanio. Laŭ deklaro de la prezidanto de la sudmanĝuriaj fervojoj, Jamamoto, la fervojaj linioj en la norda Manĝurio estos konstruataj sole per japana kapitalo; ili estos kunigitaj al unusola fervojaro. La japana registaro promesis al la administracio de la sudmanĝuria fervojo 75 milionojn da ĵenoj al konstruaj celoj; pluaj 25 milionoj da ĵenoj estas akirotaj en Anglujo aŭ Ameriko per prunto repagota post tre mallonga tempo. Tiurilate oni komencis jam intertrakti kun grandaj bankdomoj ekzemple kun Morgan, National City Banko k. t. p., sed la intertraktoj ne estas ankoraŭ finitaj.

Stacioj:

Plua konstruo de la praha-aj stacioj. Spertoj el la pasinta aŭtuna trafiko, dum kiu la alfluo de sendaĵoj al Praha devis esti arte malhelpata, pravigis la opinion, ke la praha-aj stacioj estas troŝargitaj pro la pliiĝinta trafiko. La administracio de la ŝtataj fervojoj intencas do efektiviĝi ĝeneralan projekton pri plivastigo, laŭ kiu la praha-aj stacioj kaj iliaj kunigaj linioj devas esti plukonstruataj en kadro de la ĝenerala plano pri disvastigo de la urbo. Sed la fervojo atentante zorgeme regulan trafikon ne povas malebligi unuflanke ŝanĝojn en efektivigo de konstruinvestoj en kelkaj punktoj, aliflanke aplikon de provizoraj aranĝoj; tamen ĉio okazos en kadro de la difinita projekto. Tial estis decidite efektiviĝi ĝis la venonta aŭtuno je grandaj elspezoj la plej urgajn laborojn en la teritorio de la Grand-Praha nome plej frue en la distrikto de la fervoja direkto Praha-nordo, kie la ambaŭ antaŭurbaj stacioj Bubna (supra kaj malsupra stacioj) estos kunigitaj. En la sama direkcia distrikto la antaŭurbaj stacioj Dejvice kaj Veleslavín estos ekipitaj per amasaĵtenejoj por entenejigo de konstrua materialo. En la direkcia distrikto Praha-sudo estos finitaj ĝis la venonta aŭtuno laboroj celantaj forigi mankon de tenejoj. Post fino de ĉi tiuj konstruoj oni eklaboros pri plimultigo de relvojoj en la Wilson-stacidomo kaj la efektivigo okazos tiel, ke la komercaj trafikoj estos tute forigita de ĉi tiu stacidomo. Tiamaniere okazos plua paŝo celanta ŝanĝi la Wilson-stacidomon al praha-centra stacidomo por la persontrafiko.

V. Z.

Lokomotivoj:

Germanaj tanklokomotivoj por latvaj fervojoj. La latvaj fervojoj mendis ĉe Düsseldorfa fabriko plurajn tanklokomotivojn, el kiuj du dismuntitaj ekzempleroj estas jam en Riga. Ĉi tiuj malpezaj, rapide kurantaj kaj pro ŝparema bezono da brulmaterialo distingigantaj lokomotivoj veturados dum la nunjara somero sur la linioj Riga-Oger, Riga-Segewald kaj verŝajne ankaŭ sur la marborda linio. Entute estos funkciigataj ses tanklokomotivoj.

Novaj ĉeĥoslovakaj lokomotivoj por rapidtrajnoj. Kiujn la administracio de la ŝtataj fervojoj ĵus estis transpreninta de la liveranto, la ĉeĥo-moravia maŝina akcia kompanio, estas la plej grandaj kaj plej rapidaj vaporlokomotivoj, kiujn la menciita fervoja administracio nuntempe posedas. Tia lokomotivo estas 15 m longa, 4½ m alta, ĝia aksa premo estas 16 tunoj, la rada diametro 1624 mm, la pezo 107.65 tunoj, la tendro kapablas ampleksi 13 m³ da akvo.

Vagonoj:

Hungaraj vagonoj por ŝutamasajoj. Kelkaj specoj de komercaĵoj ekz. greno, terpomoj, brasiko k. s. ofte estas transportataj ŝutamase (ĉe la rinfusa). Por ŝirmi tiajn sendaĵojn kontraŭ elŝutiĝo oni metas en ambaŭ flankajn pordojn de kovritaj vagonoj lignajn „ŝirmtabulojn“, kiujn plej parte pruntedonas la fervojo je laŭtarifa krompago. Ĉi tiuj ŝirmtabuloj ne estante fiksa apartenaĵo de la vagonoj revenas tro malrapide al sia hejmo, ofte nur post longaj serĉesploroj, ilia evidenco kaj aliaj ĉirkonstancoj trokarigas la mastrumadon tiom, ke la hungaraj ŝtataj fervojoj, en kies distrikto transportoj de ŝutamasajoj ĉiujare plimultiĝas, decidigis enparkigi 100 novajn kovritajn vagonojn ekipitajn per aparta fiksa aranĝo, kiu ĉe transportoj de ŝutamasajoj anstataŭas la menciitajn lignajn ŝirmtabulojn, sed neniel malhelpas uzi la samajn vagonojn ankaŭ al transportoj de aliaj komercaĵoj, ĉar la aranĝo, dum ĝi ne estas uzata, estas tiel sekure fiksita, ke ĝi ne danĝerigas la ŝarĝaĵon. La aranĝo konsistas el 4 ŝoveblaj ŝirmplatoj de la ĝisnuna grandeco, kiuj ŝovite en direktigaj reloj

laŭlonge de la porda malfermaĵo de la vagono malhelpas la elŝutiĝon de la sendaĵo. Krom tio ebligas la arango senperan ensakiĝon de la sendaĵo tra malgranda malfermaĵo en la platoj; dum neuzo la malfermaĵo estas fermita per ŝovebla pordeto. Post elvagonigo de ŝutamasajo oni reŝovas la platojn laŭlonge de la vagonparioj en la originan pozicion kaj fiksas ilin sekure. La vagonoj tiamaniere ekipitaj havas sur la pordoj en blanka fono jenan nigran surskribon: »Kun 4 ŝoveblaj ŝirmplatoj».

Estas en Usono pli ol 8600 de Pullman (salon, dorm, kaj privat) vagonoj. Ĉiu portas nomon de iu — sed de neniu vivanta. La escepto estas nun farata pro Charles A. Lindbergh, la aviadisto kiu flugis, sola, trans la maro de Usono ĝis Francujo. Tial, baldaŭ ni vidos tian nomon sur la du flankoj de la Pullman vagono, per oraj literoj.

Harold W. Kline.

Konstruo de fervojvagonoj en Latvio por Ĉinlando. La administracio de la fabriko »Feniks» en Riga jam longan tempon traktas kun la fervoja administracio de Orienta Ĉinlando, en Harbin pri la konstruo de 660 kvaraksaj vagonoj. La konkurson partoprenis vagonfabrikoj de Ameriko, Japanlando, Anglujo, Francujo kaj de aliaj landoj. La fabriko »Feniks» havas sufiĉe grandan ŝancon ricevi la mendon, ĉar al ĝi eblus forsendi novokonstruitajn vagonojn al Ĉinlando tra Soveta Rusujo. Aliaj landoj devas disigi vagonojn en konsistpartojn kaj tiamaniere ekspedi ilin trans maron per ŝipoj al Vladivostok, kie oni devas ripari la vagonojn kaj tio rimarkeble plialtigas la elspezojn por ilia konstruo kaj liverado. La konstruado de la vagonoj por Ĉinlando daŭrus proksimume 2 jarojn kaj ĉi — laboro postulas ĉirkaŭ 800—1000 laboristojn.

N. Blumbergs.

Provaĵ veturoj per eksterlandaj movigaj vagonoj sur la linio Kraków—Bielsko. En Polujo estis alveninta antaŭ nelonge angla moviga vagono de la sistemo »Clayton». Tio estas la tria konstruspeco, kiu estas destinita al provaĵ veturoj sur la polaj fervojoj. La vagono havas motoron da 100 ĉp, veturas je pohora rapideco da 60 km kaj veturados provmaniere 6 monatojn sur la linio Kraków—Bielsko. Post paso de ĉi tiu tempo intencas la pola trafikministro elekti la plejtaŭgan konstruspecon kaj komisi, enlandajn fabrikojn per la konstruado.

Feraj personvagonaroj en Francujo estis enparkigitaj de norda fervojo. Ĉe la konstruo de la vagonoj estis precipe atentata firmeco en laŭlonga direkto pro sekurigo de la vojaĝantoj okaze de kunpuŝegoj. Pro ĉi tiu sekureco de la vojaĝantoj trovas ĉi tiu speco de vagonoj pli grandan disvastigon, ĝis kiam kelkaj malhelpoj — inter ili ankaŭ ilia trokareco — estos forigitaj. Laŭdire en Italujo oni konstruis jam 100 ŝtalajn personvagonojn. Ĉu povus italaj kolegoj pli detale raportiti pri la afero?

Trafiko:

La sukertrafiko sur la argentinaj fervojoj. En la provinco Tucuman, proksimume 1100 km enlanden en la nordokcidenta direkto de Buenos Aires estas kulturata en grandaj kvantoj sukerkano sur granda areo sur la bazo de flanka montaro de Andaj 500 m super la marnivelo. La teritorio estas transversata de fervojoj kaj multajn mejlojn laŭlonge de ili etendiĝas la sukerkana kamparo. La klimato estas varmega kaj malseketa do taŭga al kulturado de sukerkano. Pli frue frosto rezultigis kelkan domaĝon, nuntempe estas plantata sukerkano importita el Javo, kiu kapablas suferi ŝanceliĝon de varmo okazantan en Tucuman. La sukerproduktado estas tre grava por la Mezargentina Fervojo, krom tiu ankaŭ la Cordoba-Fervojo partoprenas la sukertrafikon de Tucuman; la transporto de la sukerkano kaj de ĝiaj produktoj kaj la trafiko en la kontraŭa direkto sumiĝas je triono de

la trafiko de ĉi tiu fervojo. Entute 18 sukerfabrikejoj lokitaj en 8 lokoj posedas ĉiuj fervojan aliĝon, same la sukerplantejoj ampleksantaj arion da 65.000 ha. Al transporto de la sukerkano inter la plantejoj kaj la sukerfabrikejoj estas uzataj vagonoj de aparta konstruo kapablaj porti 12 ĝis 18 tunojn. Dum la parto de la jaro, dum kiu ili ne povas esti uzataj al ĉi tiu celo, ili alveturigas lignon el la arbaroj de la tiea regiono, kiu estas uzata en la fabrikejoj kiel hejtmaterialo. Regule estas produktataj dum unu jaro 96.000 t. da sukero, kiuj same kiel la kromproduktoj estas transportataj per la fervojo. Inter la kromproduktoj unuavice estas menciinda la melaso, al kies transporto estas destinitaj apartaj kaldronvagonoj; el la melaso estas produktata en Buenos Aires furago. Krome oni produktas el ĝi alkoholon, kiu estas uzata al funkciigado de ĉiuspecaj motoroj kaj al lumigado. La provizo da sukerkano ne povas esti samtempe prilaborata, la merkato kapablas ankaŭ nur iom post iom komerci la grandajn kvantojn da sukero, sed la malseketa klimato ne permesas entenejiĝon en Tucuman tial establis la fervoja kompanio grandan tenjdomon en La Banda, kie estas la klimato seka. La distanco, en kiu la sukero devas esti transportata, estas granda; ĝi sumiĝas de Tucuman ĝis Buenos Aires je 1156 km, de La Banda tamen ankoraŭ 1007 km. La sukeron oni transportas per rapidaj trajnoj, kiuj transveturas la menciitajn distancojn dum 56 horoj kaj 50 minutoj respektive dum 48 horoj kaj 40 minutoj.

V. Z.

Por denove ekfunkciigi la trafikon sur la germanpola linio Oels—Neumittelwalde—Aldenan—Ostrovo, kiu linio restis fermita depost la fino de la mondmilito, estis necese konstrui la stacion Neumittelwalde kiel liman stacion. La malfermo de la linio okazos espereble la 1-an de julio 1928.

V. Z.

Senpera trafiko inter Pollando kaj Ruslando ekfunkciis la 1-an de oktobro p. j. sur la linioj: Warszawa—Wladiwostok, Warszawa—Kiew, Warszawa—Stolbec—Manguria, Grodno—Wilna—Minsk, Baranowicze—Moskva, Warszawa—Charkow ktp.

V. Z.

Senpera persona trafiko al la oriento. La oficiala »Przemysl i handel» (Industrio kaj komerco) sciigas, ke sur la polaj ŝtataj fervojoj ekvalidiĝis la 15-an de majo jenaj senperaj tarifoj por persona kaj pakaja trafiko inter la norda kaj meza Eŭropo unuflanke kaj la orienta Eŭropo aliflanke:

1. Senpera persona kaj pakaja tarifo por la trafiko inter la stacioj de la germanaj, svedaj, polaj, ĉeĥoslovakaj, aŭstria kaj hungaraj fervojoj unuflanke kaj de la bulgaraj, grekaj, turkaj kaj Levante-fervojoj kaj havenoj aliflanke, kiuj estos priservataj per rumana mara servo en direkto al Konstanca.

2. Tarifo por rapidaĵoj en senpera trafiko inter la supre menciitaj fervojoj de la norda kaj meza Eŭropo unuflanke kaj kaj la bulgaraj, grekaj, orientaj kaj anatolaj fervojoj aliflanke.

Senpera fervojtrafiko Eŭropo—Azio. La komercan departementon de la ĉina orientfervoja administracio sciigis la ĉefa administracio, ke laŭ decido de la III-a Eŭropa—Azia fervoja konferenco estis entarifigita en la senperan fervojtrafikon serio de novaj eŭropaj stacioj. En Germanujo estis aliĝintaj al la senpera trafiko: Berlin, Hamburg, Altona kaj Köln trans Riga kaj Warszawa; en Italujo: Roma, Genova, Milano kaj Venezia trans Riga kaj Warszawa; en Polujo: Warszawa kaj Lodz, en Aŭstrio: Wien; en Ĉeĥoslovakujo: Praha, Karlovy Vary kaj Mariánske Lázně; en Litovujo: Kaunas; ankaŭ la libera urbo Danzig estis enigita en la senperan trafikon. La aliĝo de la menciitaj stacioj estis okazonta jam la 15-an de majo, tial komencis la agentejoj de la ĉina orientfervojo kaj la stacioj de la ĉinaj fervojoj vendadi de post ĉi tiu tago senperajn biletojn al la menciitaj stacioj. La vojaĝantoj rajtas veturi laŭplaĉe aŭ trans Riga aŭ

trans Warszawa. Al la internacia fervoja trafiko ĝis nun ankoraŭ ne aliĝis sole Francujo kaj Be'gujo.

670 km sen halto. Depost la 1. majo veturados la fame konata brita eksprestrajno »Flying Scotsman« senhalte de London ĝis Edinburg, do sur linio mezuranta 670 km. Al ĉiu tiu celo oni konstruis 10 novajn lokomotivojn kun aparte adaptita tendro, en kiu troviĝas tunelo, tra kiu dumvoje interŝanĝiĝas la lokomotivpersonaro; la anstataŭanta personaro vojaĝas en aparta kupeo aligita al la tendro. La veturo daŭras 8 horojn kaj 15 minutojn.

N. O.

»Dispatching« sistemo ĉe la ĉeĥoslovakaj ŝtataj fervojoj. Ĉi tiu sistemo ebligas reguligi la trajnveturadon en certa liniparto de unu centro per t. n. selektortelefono, kiu ebligas ĉiaman interparolon kun ĉiuj trafikaj deĵorejoj sur la koncerna liniparto. Tiamaniere estas ebligite mallongigi restadon de komercaj trajnoj en la stacioj kaj tiel plirapidigi transportojn. Post elprovo de la sistemo sur la linio Praha-Kolin oni enkondukis ĝin iom post iom ĝis Pardubice, Česká Třebová, Brno, Břeclav kaj oni intencas daŭrigi ĝis Bratislava, por ke la tuta linio Praha-Bratislava estu gvidata laŭ ĉi tiu sistemo. La sidejo de la dispatching estas en Praha, Česká Třebová, Brno kaj Bratislava, de kiuj centroj estas reguligata la tuta movado de la trajnoj. Oni diras, ke la sistemo rezultigis ŝparaĵojn.

Por transporto de bananoj precipe trans Avonmouth kaj Canton enparkigis la anglaj fervojoj 1000 vagonojn kun aparta aranĝo, kiu ebligas efektiviĝi en la vagonoj konstantan temperaturon necesan al maturiĝo de la transportataj bananoj. Kiel konate oni envagonigas bananojn duonmaturajn, dumvoje ili plumaturiĝas, por kio estas necesa certa varmo. Bananvagonoj estas ekipitaj per vaporhejtilo kaj per serumaj aranĝoj tiamaniere, ke la temperaturo povas esti daŭre konservata je dezirata grado. La parioj de la vagonoj estas ŝirmataj kontraŭ perdo de varmo per korkaj tavoloj kun intermetita papero. Ĉiu vagono povas esti ŝarĝata per 155 bananaj spikoj, 60 spikoj pezas 1 tunon. Bananoj tutmaturiĝas nur en aparta granda tenejdomo en London.

Tarifoj:

La pola trafikministro Romecki opinias, ke ĝis nun oni sukcesis rebonigi sole duonon de la militaj malutiloj sur fervojlinioj, kiuj tre suferis dum la milito. Por ke li povu plirapidigi la rekonstruajn laborojn kaj krome efektiviĝi projektojn de novaj tre gravaj fervojlinioj, li avisigis plialtigon de la tarifoj je 10—15% depost la nova jaro.

En orienta supera Silezio estas konstruitaj jenaj novaj kunigaj linioj: Zebrydowice—Cieszyn, Zebrydowice—Jastrzebiegów—Zory—Rybnik.

V. Z.

La aserto, ke malaltigo de l'tarifoj kompensigos al la fervojoj la pligrandiĝinta person-frekvenco kaj sendaj-transporto detale klarigas la fervoj-statistika oficeo en Usono, kiu raportas; La lasta malaltigo de l'vetur-kaj transport-taksoj, okazinta en la jaro 1925 kaŭzis, ke la enspezoj de l'person-frekvento kaj varsendaĵoj malgrandiĝis je 684 milionoj da dolaroj. La ekspluat-koefficiento superis 81% kaj la profito ne sufiĉis por konvene rentumi la investitan kapitalon. Se la vetur- kaj transport-taksoj ne estus malaltigitaj, oni povus pagi 5.75%-an dividendon kaj krom tio restus ankoraŭ sufiĉe da mono por plibonigaj- kaj riparlaboroj.

Novaj favoraĵoj ĉe la anglaj fervojoj. La anglaj fervojaj kompanioj klopodegas sekurigi al si la simpatiojn de la vojaĝantoj. Antaŭ nelonge ili plilongigis la validecdaŭron de la revenbiletoj je distancoj superantaj 20 km de du al tri monatoj. En la

proksimeca trafiko ĝis 20 km validas la revenbiletoj 2 tagojn aŭ de sabato ĝis lundo. Ankaŭ ekskurzobiletoj, fiksaĵ rondvojaĝbiletoj kaj biletoj, ĉe kiuj inter la fervojveturoj estas enŝovitaj piedmarŝoj, estas validantaj 3 monatojn. — Ĉe ekskurzobiletoj validaj tutan aŭ duonan tagon estas permesite kunpreni sole manvalizojn, korbojn por manĝaĵoj kaj malgrandajn pakaĵojn, kiel ili estas bezonataj ĉe maksimume unu-taga vojaĝo. Sed revenante rajtas kunveturigi la vojaĝanton de la unua klaso 120 pundojn kaj tiu de la tria klaso 60 pundojn da pakaĵoj (55 kg kaj 27 kg) supozate, ke temas pri objektoj, kiujn oni estas aĉetintaj dumvoje al sia propra uzo. Ĉe kelkaj veturbiletoj je rabatita prezo estas permesite kunpreni la saman kvanton da senpagaj pakaĵoj ankaŭ dum la tienveturo, tamen estas malpermesite kunveturigi vendotajn komercaĵojn.

V. Z.

La fervojoj donas tarifajn informojn sen garantio pri ilia ĝusteco. La regna unuiĝo de germanlanda industrio postulis, ke la ĉefa administracio de la germana regna fervojkompanio ebligu, ke estu garantiata pri la ĝusteco de la donitaj informoj rilate la aplikotaj transporttaksoj. La ĉefadministracio rifuzis plenumi ĉi tiun deziron precipe pro jenaj kialoj:

Doni garantiitajn informojn danĝerus (precipe konsidere la §§ 6 kaj 70 de fervoja trafikregulero) la egalan traktadon de la transportigantoj, eĉ se oni forigus la pure formalan skrupulon repagante kvazaŭ sendomaĝigon la diferencon inter la tro malalte indikita kaj la laŭtarifa transportpago kaj rezignante per tio, ke estu postpagote laŭ § 70 de la fervoja transportregulero. Laŭ cirkonstancoj la fervoja povus esti eĉ riproĉata, ke ĝi konsentas sekretajn refakciojn en formo de malĝustaj informoj. Eĉ se — laŭ aliflanka instigo — estus fondataj je partopreno de la fervojoj apartaj informejoj — kompanioj kun limigita garantio — estus maskita sole la fakto, ke oni pekas kontraŭ la principo de la egala tarifapliko. Krome oni ne povas atendi, ke plialtiĝus la nombro de ĝustaj informoj pro garantiado pri ilia ĝusteco. Tion ebligas sole bona organizo de la informservo precipe ĉe la komercaĵekspedejoj kaj ĉe la specialaj informejoj aligitaj al la fervojaj direktoj.

Laŭ »A. T. A.«

Nutraĵprezoj kaj fervojaj transportprezoj en Francujo. En Francujo oni plendas pri ĉama prezaltigo precipe de nutraĵoj kulpigante la fervojojn, ke la prezaltigon sekvigas la tro altaj tarifoj kaj ilia plialtigo. Botelo da vino, kiu kostis komence de januaro 2.55 fr., kostis komence de februaro 2.60 fr., kaj meze de februaro jam 2.75 fr. Konsiderinde estas, ke laŭ la stato de la franca valuto oni povas kokludi, ke temas pri speco de vino, kiu estas ĝuajo de plej vastaj rondoj de la loĝantaro. Laŭ sciigoj el fakulaj rondoj de vinkulturistoj ŝarĝas meznombro 1 hl da vino transportprezo da 3.50 fr.; eĉ se la tarifoj estus plialtigataj je 20%, temas pri plialtigo da sole 0.70 fr., do ĉe 1 litro da 0.7 centimoj. Sed la plialtigo de transporttaksoj sumiĝas je ne tutaj 12%, kaj krome, en la tempo, kiam estis okazinta la plialtigo de la vinprezoj, la plialtigo de la transporttaksoj ankoraŭ ne estis ekvalidiginta. La kulpo pri la prezaltigo ne estas do imputota al fervojoj, sed ĝi estas serĉota aliloke, plej verŝajne ĉe la komercio. Simila estas la afero ĉe aliaj nutraĵoj, legomoj, viando, fiŝoj, lakto, greno, faruno, terpomoj ktp. »Chronique des Transports« publikigante la supre menciitan sciigon atentigis krome, ke la plialtigo okazis ĉe fundtaksoj, kiuj estis por terkulturaj produktoj kaj aliaj nutraĵoj malplialtigataj; laŭ tio rezultigas por la menciitaj nutraĵoj se entute ia, do apenaŭ sentebla plialtigo de la transportprezoj. »Chronique des Transports« trovas konsilinde averti la konsumantojn kontraŭ aliaj influoj klopodantaj plikarigi la vivkoston.

V. Z.

Vojaĝbiletoj je rabatitaj preztoj en Francujo. Al vojaĝoj, ĉe kiuj dum 30 tagoj estas transpasataj 1200 km en la unua aŭ 1440 km en la dua aŭ la tria klasoj, enkondukis la francaj fervojoj de la 1. januaro k. j. rabatitajn vojaĝbiletojn, kiuj estas anstataŭontaj la pli fruajn rondvojaĝajn biletojn. La biletoj validas unu monaton. Se oni vojaĝas dum du monatoj 2000 km en la unua klaso aŭ 2400 km en la dua aŭ la tria klasoj, povas esti aĉetataj biletoj validaj du monatojn. Laŭ pli alta sumo de transpasataj kilometroj plialtiĝas la rabato; ĝi sumiĝas ĉe 2000 km je 20% en la unua klaso kaj je 14% en la dua kaj la tria klasoj, ĉe 1000 km je 25% en la unua kaj je 20% en la dua kaj la tria klasoj. La biletoj estas aĉeteblaj en ĉiuj stacioj de la grandaj francaj fervojoj. La unuan tagon de la biletovalideco destinas la aĉetanta vojaĝanto. La vojaĝo povas esti laŭplaĉe kombinita kaj laŭvole interrompata. Laŭ deziro oni rajtas ankaŭ dum la valideco de la bileto aliĝi la vojaĝdirekton. Al ankoraŭ pli longaj vojaĝoj estas eldonataj biletoj validaj ĉe unu jaron.

V. Z.

Internaciaj konvencioj:

La sesa ordinara kunsido de la komitato de Internacia Fervoja Unio okazis en Stokholmo de 9. ĝis 22. junio p. j. Oni decidis redakti komunan liston de komercaĵoj en franca lingvo kun tradukoj en lingvoj de ĉiuj partoprenantaj ŝtatoj, por havi bazon al nova internacia trafiko, kiu estas verkota.

La doganestaroj de ĉiuj partoprenantaj ŝtatoj estas jam nun invitataj akcepti ĉi tiun komunan komercaĵliston ankaŭ al celoj de doganaj taksaroj.

V. Z.

La novajn internaciajn konvenciojn de 23. X. 1923 interkonsentis 26 europaj ŝtatoj; 18-an de oktobro 1927 okazis en Bern diplomata konferenco de reprezentantoj de 20 ŝtatoj, por solene deponi la ratifikajn dokumentojn. Mankas do la dokumentoj sole de 6 ŝtatoj nome: Danzig, Estonujo, Greklando, Jugoslavujo, Luksemburgo kaj Portugalujo.

A. T. A.

En Genève kunsidis 11-an de oktobro 1927 ekspertiza komitato de la Ligo de Nacioj por konsulti pri komuna internacia nomaro de dogandevaj komercaĵoj. En subkomitato, kiu devas prizorgi la koncernajn laborojn estis elektitaj reprezentantoj de Germanujo, Francujo, Belgujo, Italio kaj Ĉeĥoslovakujo.

A. T. A.

Internacia transporto de personoj, pakajoj kaj ekspres-sendaĵoj inter nord- kaj mez-europaj ŝtatoj balkanaj, estos reguligita per la tarifoj, kiuj estis interkonsentitaj en la fervoja konferenco en Koŝice (Ĉeĥoslovakujo). Ĉi tiu konferenco okazis en la unua duono de la monato septembro 1927. La transportadon de la ekspres-sendaĵoj prizorgos Internacia kompanio de la litvagonoj (Wagon-Lits).

Ekvalidiĝo de la novaj internaciaj konvencioj pri fervojaj person- kaj pakajtransportoj kaj pri komercajtransportoj. La konferenco de diplomataj reprezentantoj de la registaroj okazinta la 18-an de oktobro 1927 en Bern decidis, ke la ambaŭ internaciaj konvencioj ekvalidiĝu la 1-an de oktobro 1928. La koncernaj protokoloj estis ĝis nun subskribitaj de jenaj registaroj: Aŭstrio, Belgujo, Bulgarujo, Ĉeĥoslovakujo, Danujo, Libera urbo Danzig, Finnlando, Francujo, Germanujo, Hispanujo, Hungarujo, Italujo, Latvujo, Luksemburgo, Nederlando, Norvegujo, Polujo, Rumanujo, Svedujo, plue de la registara komisiono de Sarteritorio, Inter la menciitaj ŝtatoj ekvalidiĝos do la ambaŭ konvencioj la 1-an de oktobro 1928. Mankas ankoraŭ Estonujo, Grekujo, Litovujo, Portugalujo kaj la reĝlando de Serboj, Kroatoj kaj Slovenoj.

Por aliaj ŝtatoj, kiuj deponos siajn ratifikajn dokumentojn nur post la 1-a januaro 1928, ekvalidiĝos la konvencioj nur tri monatojn pli poste kalkulite de la tago, je kiu la svisa registaro sciigos la ceterajn ŝtatojn pri la menciita depono de la ratifikaj dokumentoj.

V. Z.

Stato de fervojoj:

Rhodiaj fervojoj en la jaro 1926/27. Dum la ekspluata jaro finiĝinta 30-an de septembro 1927 enspezis la rhodiaj fervojoj 4,908,519 sterlingojn, sed elspezis sole 2,645,490 sterlingojn, do ili gajnis 2,263,029 sterlingojn kaj la ekspluata mombro atingis la mirigan valoron de 54%. Kompare al la antaŭa jaro la enspezoj pligrandiĝis je 659,909 sterlingoj, sed la elspezoj sole je 110,315 sterlingoj, do la pligrandiĝo de la gajno sumiĝis je 549,594 sterlingoj. Krome oni devas konsideri ke sur la linio Beira-Umtali la trafiko estis haltigita dum preskaŭ tri monatoj pro superakvegaj domaĝoj, de la menciitaj ciferoj ne estas senplue kompareblaj, tamen ili pravas, ke la ekonomiaj cirkonstancoj de la lando pliboniĝis. La persontrafiko rapide pligrandiĝas; dum la jaro 1927 estis veturigataj 131,000 vojaĝantoj pli ol dum la antaŭa jaro kaj 89% da ĉi tiu trafika pliiĝo rezultigis la indiĝenojn, kiuj allogitaj de malaltiĝo de la veturprezoj uzis pli multe la fervojon. Pro tio la parko de personvagonoj devas esti pligrandigita.

V. Z.

Interese estas aŭdi pri la stato de fervojoj en Alasko, kie ĉe la klimato estas malfavora al trafiko, ĉe la loĝantaro estas tro maldensa. Estas tie entute 1300 km. da linioj servantaj plejparte al terkulturistoj. Persontrafiko estas malgrandega — dum pasinta jaro estis transportitaj entute proksimume 57,000 personoj. Sur la ĉefa linio Seward — Fairbanks veturadas du trajnparoj dum semajno.

Elektraj fervojoj:

Ekfunkciigo de elektra fervojo en Guatemala. Laŭ sciigo de la germana gazeto «Tag» ekfunkciis antaŭ nelonge en Guatemala elektra montegar — fervojo: «Ferrocaril de Los Altos», kiu estas tre rimarkinda laŭ la teknika vidpunkto. La fervojo konektas Quetzaltenango-n, la ĉefurbon de la samnoma provinco, kun Sanselipe kaj estas longa 44,8 km. La fervojo transversas vulkanan montegaron, kiu ankoraŭ nun ofte estas skuegata pro tertremoj. Krome devas esti venkataj eksterordinaraj diferencoj de alteco: dum la finpunkto situas 2500 m, la elira stacio, estas lokita 600 m super la mara nivelo. La planoj de amerikaj kaj hispanaj firmoj, kiuj projektis konstrui dentradan fervojon, devis esti forlasitaj pro teknikaj kaj financaj malfacilaĵoj. Fine de 1925 transprenis la konstruadon la germana «A. E. G.» (Generala Elektro Kompanio). Ĉi tiu per elektro funkciigata fervojo supreniĝas proksimume je 9% sen uzo de dentradaro sur liniparto longa 20 km, do ĝi povas esti nomata unu el la plej krutaj, se ne entute la plej kruta larĝrelvoja adherfervojo en la mondo. Ĉar la kutima funkciigado per vapor- aŭ elektrolokomotivoj ne estis konsiderata rekomendinda, oni instalas trajnojn kunmetitajn el movigaj vagonoj, ĉe kiuj ĉiu akso estas movigata per aparta motoro. Ĉe la rivero Samala estis konstruita elektrejo, kiu liveras post finiĝo de la konstruo 14,000 ĉevalfortojn. Trans la riveron kondukas ponto alta 35 m, kiu estas tial speciale menciinda, ĉar ĝi bazas en globetlagroj por sufiĉe kontraŭstari tertremojn, kiuj ankoraŭ ĉiam denove okazas. Kuŝigita sur kolonoj 29 m altaj kaj supreniĝante je 9% en sia tuta longo da 106 m ĝi estis konstruita tiel, ke ĝia fera konstruaĵo formas kurban linion.

V. Z.

Ĝeneralaĵoj:

Aŭstria liglandaj fervojoj eldonis popularan broŝuron «Kion devas scii ĉiu pri vojaĝanto per fervojoj». Oni atentigas ankaŭ per radio, kiel estas uzota la horarlibro.

N. O.

Egaligo de aŭstria kaj germana juroj en fervojaj rilatoj. Pasintajn tagojn okazis en Berlino detalaj priparoloj inter reprezentantoj de la germanregna trafikministerio kaj de la aŭstria liglanda ministerio por komerco kaj trafiko rilate egaligon de la ambaŭ flankaj novaj fervojaj trafikreguloj. La konferencoj sekvigis egan kongruigon de la konceptoj en formala kaj laŭafara rilatoj. Sole en tiaj malmultaj rilatoj, en kiuj oni konsideris kompletan egaligon en ambaŭ ŝtatoj neefektivebla aŭ riska pro diferencoj en la nun validaj leĝaj ordonoj kaj pro ne tute kongruaj ekonomiaj postuloj, oni konservis la duman diferencon reguligon. Malgraŭ tio enhavas la ambaŭ konceptoj malpli multe da diferencoj ol la nun validaj fervojaj trafikreguloj. Ankaŭ al la novaj internaciaj konvencioj malsimilas la novaj konceptoj sole en tre malmultaj punktoj. Oni intencas akceli la pluan prilaboron tiel, ke la novaj trafikreguloj povu ekvalidi en ambaŭ ŝtatoj samtempe kun la novaj internaciaj konvencioj.

V. Z.

Hungaraj ŝtataj fervojoj kreis por siaj helpoficistoj novan oficistan staton malgraŭ ĉiuj protestoj de la oficistaro absolventa aŭ altan aŭ mezan lernejojn, ĉar la fervoja administracio trovis juste, ke kapablaj kaj konseiencaj helpoficistoj — ne povintaj viziti mezan lernejon — estu envicigitaj en materie pli valorajn kategoriojn.

La nova telegramadreso de la Ĉeĥoslovaka fervoja ministerio tekstas: «domini». Laŭ tio oni konkludas, ke la registaro intencas kunigi la poŝtan kaj la fervojan ministeriojn en komunan ministerion por trafiko.

A. T. A.

Fervojaj aĉcidentoj en 1926 en Ĉeĥoslovakujo. Laŭ oficiala statistiko okazis en la jaro 1926 entute 8675 aĉcidentoj nome: 89 kunpuŝiĝoj, 5320 elreliĝoj kaj aliaj malgravaĵaj aĉcidentoj. Ĉe la aĉcidentoj estis mortigitaj 536 personoj inter ili 99 fervojistoj, vunditaj estis 976 personoj.

V. Z.

En la pasinta septembro studis la aranĝojn kaj la funkciadon de la ĉeĥoslovaka ŝtataj fervojoj inĝeniero Ĉen, inspektoro de la ĉina fervojo Pekino-Hankou.

Ž. R.

Ĉe fervojoj en U.S. A. oni kalkulis 1-an de oktobro 1926 61.000 deĵoristinoj. Ĉi tiu nombro ĉiam malgrandiĝas.

La amplekso de mona ekonomio de l' fervojoj rezultas el la konflikto inter German-regna banko kaj German-regna fervoja kompanio pri la maniero, kiel ĉi tiu kompanio mastrumas kun grandaj monsumoj, kiuj estas en- kaj elspezitaj. Ĉar ĉi tiuj miliardoj povas havi ja grandan influon al la mona borso tial la Regna banko postulas, ke la kondutmaniero de l' mondeponado estu submetota al la kontrolado de la banko.

Je 31. Januaro 1928 la Great Northern (Granda Norda) Fervojo, finis sian dekan sinsekvon jaron sen mortiga aĉcidento al pasaĝero dum veturado ĉe siaj trajnoj. Dum tiu tempo transportiĝis 61.811.399 pasaĝeroj meznombra distanco 94 mejloj po pasaĝero. La tutaj pasaĝer-mejloj dum la dek jaroj estas 5.794.373.870. Tiu fervojo havas linion inter Chicago kaj la Pacifika Oceano, kaj nur 55 mejloj superas altecon de 4000 futoj, eĉ trans la Rocky montoj. La vojo estas tra la plej nordaj okcidentaj ŝtatoj de Usono.

H. W. Kline.

Megafonoj en la ĉeĥoslovaka fervoja trafiko. La fervoja entrepreno komisiis la akcian kompanion «Telegrafia» lokigi en ĉiuj atendejoj, restoracioj kaj koridoroj de la stacidomo en Pardubice megafonojn,

per kiuj estos anoncataj la forveturoj de ĉiuj trajnoj. Se la aranĝo pruvos sin taŭga, la fervoja administracio uzos megafonojn en ĉiuj grandaj stacioj de la respubliko.

Laborkvanto farita de la ĉeĥoslovaka ŝtataj fervojoj dum la terkulturista kongreso en Praha. La ŝtata fervoja administracio ĵus pretigis statistikon pri la persontrafiko dum la terkulturista kongreso okazinta en Praha de 15. ĝis 20. de majo. Entute estis transportitaj al kaj el la praha-aj stacioj 973.729 personoj nome al Praha 490.969, el Praha, 482.766. Por la alveno de la partoprenantoj estis ekspeditaj 105 apartaj trajnoj kun 2287 vagonoj, kiuj alveturigis al Praha 61.588 personojn, plue 61 kromordinaraj trajnoj apartaj trajnoj kun 2106 vagonoj por 56.499 personoj, dum la regulajn trajnojn uzis 410.181 personoj. Por la forveturo de la partoprenantoj staris pretaj 94 apartaj trajnoj kun 2106 vagonoj por 56.499 personoj, plue 66 kromordinaraj trajnoj kun 627 vagonoj por 24.567 personoj. Per regulaj trajnoj forveturis 401.694 personoj.

El la unuaj tempoj de fervojoj. En Anglujo ĵus aperis verko, kies du unuaj volumoj priskribas la historion de la «Granda Okcidentfervojo» de 1833 ĝis 1863. El ĝi estu represitaj sole du kuriozaĵoj. Kiam post longa klopodo la fondintoj de la «Granda Okcidentfervojo» akiris de la parlamento aprobon al sia entrepreno, la koncerna leĝo konsistis el 152 partoj, kiuj enhavis plejparte difinojn, por ŝirmi la terposedantojn, kanalkompaniojn kaj stratentrepenistojn. La direkto de la konata knaba lernejo Eton sukcesis eldevigi malpermeson — pro kialoj de la moraleco? — establi haltejon aŭ deflankigejon en spaco da 5 km de la lernejo; la fervojo devis esti ambaŭflanke borderita de altaj bariloj, kiuj devis esti ankoraŭ gardataj por malebligi, ke la lernantoj de Eton eniru la fervojajn establaĵojn. Malgraŭ ĉi tiu malfavoro petis du jarojn pli poste la direktoro de Eton, ekfunkciigi apartan trajnon, kiu estis veturigonta la lernantojn de Eton Londonon al la solena kronado de la reĝino Victoria. — Komence veturadis trajnoj sen signaloj; la linio estis gardata kaj piedire esplorata. La trajnoj ne veturis sur difinita relvojo, sed la ambaŭ relvojoj estis uzataj laŭbezono. Telegrafo ne ekzistis ankoraŭ kaj, se kelkfoje okazis, ke trajno ne alvenis, oni estis en embaraso, kie la trajno estas. Tiukaze estis sendata lokomotivo sur la linion por serĉi la trajnon; kiam poste la trajno veturis renkonte al la lokomotivo, la lasta devis rapidege returni sian direkton kaj veturante antaŭ la trajno peni, ke ĝi atingu sian elirpunkton; sed kunpuŝegoj tiam ne okazis.

V. Z.

E L S O C I A V I V O

Dr. med. Schönholzer, supera ferv. kuracisto de Svisa Fervojo Federala.

ALKOHOLO KAJ TRAFIKA SEKURECO.

Estus tute erara percepto, ke la problemoj «alkoholo kaj trafika sekureco» koncernas nur fervojojn kaj la fervojistojn. Publika trafiko ne estas limigita nur je fervojoj kaj navigado. Ni rimarkas grandegan pliigon de aŭtomobila trafiko kaj ekkomenciĝantan aertrafikon. Oni ankaŭ ne malatentu, ke trafika sekureco de publikaj — ŝtataj aŭ privataj — trafikaj institucioj kaj trafikvojoj grandmezure dependas de fideindeco de privata trafiko. Multnombraj trafikakcidentoj ne estas kaŭzataj pro nefunkcio de fremdaj personoj. Plej ofte ĉi tie estas enkalkuleblaj la nefidindaj kondukistoj de privataj veturiloj ĉiuspecaj, nome de aŭtomobiloj.

Se ni detale observas la problemon de trafika sekureco, ni tuj vidas, ke la sekureco de trafiko estas entute ĉiukaze nur grava parto de trafika fidindeco kaj trafika sekureco, aŭ esprimante pli ĝenerale, de la sekureco kaj de fidindeco de homa agado. Se iu argankodukisto en iu entrepreno laboras senpripense kaj sen sinrego kaj endanĝerigas siajn laborkolegojn, aŭ se iu laboristo ĉe tornstablo en dormena malvigleco enigas siajn fingrojn en maŝinon, ekzistas esence neniu alia nek pli grava malatento, ol se iu reŝanĝisto estante en la sama stato, forgesas iun ordonon aŭ ĝin erare plenunas, aŭ se lokomotivisto ne atentigas signalon, aŭ se trafika oficisto faras iun eraron ĉe sia atento.

La diferenco de la efiko en tiaj kondiĉoj estas grandega. Unuokaze venas la erarinto mem en danĝeron kaj endanĝerigas eble nur unu aŭ du kolegojn, aliookaze, tie ĉi temas pri endanĝerigo de centoj da homaj vivoj. Pro tio oni parolas tute speciale pri «trafika sekureco», kaj la publiko kiel ankaŭ la leĝoj atendas de trafikoficistoj plej grandan fidindecon kaj memdisciplinon. Ni konsideras devo, ke la trafika oficisto prenu plenan respondecon por fidindeco de siaj agoj, sed ni ankaŭ akcentas ke li grandparte ankaŭ estas konscia pri sia devo kaj scias ĝin taksi.

Se ni insistas plenenergie kontraŭbatali ankaŭ la lastajn mankojn tio respondas al la devosento, ke la trafika oficisto atingu maksimumon koncerne la fidindecon.

La estraroj kaj la ŝtatanoj devas tion scii kaj aprobi kaj fari siaflanke, ke la trafika sekureco ĝenerale, t. e. koncerne la fidindecon de tiuj personoj, kiuj ne apartenas al publikaj trafikentreprenoj, ankaŭ estu daŭre kontrolataj kaj plibonigataj. La trafika sekureco ne estu nur laŭdinda titolo de la fervojoj, sed ĝi estu ĝenerala de la popolo.

Trafika oficisto estas ido de popolo kaj vivas meze de la popolo. Li ne povas izoliĝi de sia ĉirkaŭaĵo kaj popolaj kutimoj estas ankaŭ liaj kutimoj. Oni ne atendu, ke en iu malkapabla kaj malzorgema familio la filo estu kapabla kaj fidinda. Kontraŭe ĉiu infano de la familio havos mankojn, aŭ se ĝi havos talenton, ĝi estas endanĝerigita. Rilate la alkoholproblemon la fervojisto estas ido de popolo; li estas filo kaj la popolo estas iamaniere lia kreanto kaj edukisto.

Ni kontraŭbatalas uzadon de alkoholo en trafiko pro devosento, por atingi plej grandan sekurecon, kvankam niaj fervojistoj tiurilate tre verŝajne ĝuas inter popolo favoran pozicion. Sed ni krome atendas kaj postulas, ke ŝtataj estraroj kaj la popolo faru tiurilate sian devon, por ke ili entreprenu tiujn rimedojn, kiuj estas necesaj, por ĝenerale plibonigi la alkoholkutimojn. Oni devas konfesi, ke de certa vidpunkto, cetere jam atingita, la plibonigo de trafiksekureco koncerne ĝian endanĝerigon per alkoholo estas la demando de la alkoholkutimoj de la tuta popolo. La popola konscienco devas lerni, fari al si la riproĉon, se iu malfeliĉa fervojisto en — per alkoholo kaŭzita stato — faras iun akcidenton kaj la juĝistaro devas konfesi, ke per deklaro de neenkalkulebleco de kulpulo en tia kazo estas klare konfite ke kulpas estas la respondeca publiko.

Profesiaj postuloj en fervoja servo.

Estas klare, ke trafika oficisto devas posedi certan kvanton da spirita kaj korpaj kvalitoj, por povi garantii la fidindecon de sia agado. Por ke ĉiu novulo tion posedu devas pri tio zorgi la estraroj. Korpas aŭ spirite malfortvalora kaŭzas pliigon de trafikdanĝereco kaj devas esti rifuzita. Pro tio tiuj junaj homoj, kiuj uzas alkoholon, aŭ ĉe kiuj montriĝas pro alkoholo kaŭzita sekvoj, aŭ kiuj estas idoj de degeneritaj alkoholuloj, ne estas konsidereblaj. Ni esploru la spiritaĵajn kvalitojn, kiujn la fervojisto devas posedi. Je intelekta kapablo oni nature ne starigas por ĉiuj oficoj la samajn kondiĉojn. Ekzistas granda diferenco inter

la postuloj, kiuj estas starigataj je iu gvidanta supera oficisto aŭ inĝeniero kaj tiuj, kiuj estas starigataj je iu laboristo. Ankaŭ ĉe la plej simpla laboristo estas tamen absolute necesa certa kvanto da intelekta kapablo, kiu permesas precize kompreni la celon kaj laborprocedon de iu certa laboro, la avantagojn kaj malavantaĝojn de unuopa manipulado percepti kaj manĉhavajn aperaĵojn forigi. Mi supozas, ke ĉe fervojisto devas ekzisti ankoraŭ plia grado t. e. la kapablo harmoniigi certgrade partprocedon kiun lia laboro prezentas en la tuton. Ju pli komplika estas iu laborprocedo, des pli grandaĵu intelektajn kapablojn ĝi postulas. La malprogreso de necesaj kapabloj tuj provokas malcertecon de lia manipulado. Koncerna laboristo perdas tiam la supervidon kaj la kontroleblecon. Iu nekutima situacio trovas lin senkosila kaj senhelpa.

Krom la intelekta kapablo mi volas en unuan vicon starigi la moralan kvaliton, kiu ankaŭ certe tie ekzistas. Mi memorigas tie ĉi je la sento de ĵusto kaj malĵusto, sentoj de honesteco, devosento, la sencon por ordo kaj precizeco, la socian senton, la familian senton. La malpliigo de moralaj kvalitoj, speciale de devosento kaj de la sentoj pri ordo kaj precizeco, kreas iun agadon tuj malcerta kaj malfidinda.

Krom la ekzisto de tiuj gravaj grupoj estas konsiderota tuta vico de spiritaĵaj kaj intelektaj funkcioj, kiuj por fidindeco de la fervojisto estas kondiĉo. Ili estas: atentemo, la kapablo koncentriĝi, memkontrolo kaj la sinregado. Grandsignifaj estas bona memoro, rapida spirita percepto kaj decidenergio, do entute granda morala kvanto kaj granda regado je ĉiuj direktoj. Se io forestas tiam en spirita ilaro de la fervojisto fariĝas manko, kiu devas sin venĝi kaj kiu povas doni okazon por multaj fuŝagado kaj preterlaso.

Malbona efiko de alkoholo.

Ni vidu nun, kiel la alkoholizado efikas je spirita kapablo de la fervojisto. Ni ne konsideros ĉi tie la staton de akuta ebrieco. Ebriulo estas ĉie servo-malkapabla. Li estas en la stato de pasanta afekecio, el kiu en trafika servo tuj fariĝas certa direkta danĝero. Iom aŭ tute ebria trafika oficisto devas esti kiel neenkalkulebla homo tuj forigita de sia funkcio. Estas tute erare kaj kontraŭas al ĉiuj spertoj se iu certigas, ke li en alkohola stato estas pli moviĝema, pli vigla aŭ pli rapidspira. Ĉe pli bona konsiderado evidentiĝas, ke tio estas nur foresto de malhelpoj pro foresto de memkritiko, do efektive danĝera stato. Praktike estas pli grave esplori kia estas la situacio ekzistanta post senigo de ebrieco. Ni scias, ke akuta, ŝajne instiganta alkoholefiko, kiu provizore subpremas la malhelpon kaj lacecon, sufiĉe rapide revenas kaj kaŭzas ĝeneralan malstreĉon. Krome ekestas la stato en kiu oni sentas certan malbonfarton kun kapturigo, kapdolorojn, vomemon kaj malfortecon. La organoj reagis, eĉ se la uzita alkoholo jam perdis, nur, per subfunkcio, la malstreĉofazo kiun la venenigo kaj pliigitaj postuloj en la unua stato de ebrieco kaŭzis.

Krom tio ekzistas ankaŭ memordifektoj. Krome malhepas la korpa malbonfarto la koncentrigon de la pensoj. La spirita movebleco estas forte malpliigita, kaj la atento malklara. La memkontrolo revenas kaj pro tio la homo tre sentas ke li trinkis kaj ke li fariĝis malpli valora. Li povas klopodi sin revigligi, sed tre malofte li povas fariĝi mastro de sia malstreĉo. Verŝajne la homo en tia stato estas pli facile subigebla al sentotrompo, kiu estas la sekvo parte de pasinta venenigo de nerva sistemo, parte de trodaŭra afekecio de digesta aparato, sed ankaŭ antaŭ ĉio de daŭra laciĝo. Alkoholebrieco signifas certan pretendon je la organoj, unu sensencan kaj nelimigitan energieluzon kaj por forigo de ĝiaj sekvoj bezonas la korpo pli longan trankvilon. Krome ne nur ke la alkoholvenenigo malutilis sed ankaŭ la necesa

ripono kaj dormo estis forprenitaj al la korpo, kiu ilin bezonis. La per alkoholo difektita kaj malbon-traktita organismo postulas kategorie pro tio longan dormon. Nur neĝenita profunda dormo dum pli longa tempo ebligas al korpo liberiĝi tute de alkoholo kaj el laciĝo de la ebriceco refreŝiĝi. Tiel longe ĝis tiu ĉi refreŝiĝo ne ekzistas, troviĝas la homo ekz. en fervoja funkcio, en danĝero kaj povas ankaŭ mem fariĝi fonto de danĝero. Ni povas supozi, ke unu homo, kiu ebriiĝis, minimume dum 24 horoj estas malpli-valora. Oni ne devus tiajn homojn tiel longe lasi en la oficon, eĉ se ili mem asertas esti ree «normalaj». Estus ankaŭ erare senkulpigi tiajn homojn kiel malsanulojn, ĉar tio egalus al premiigo de malsolideco.

Unu — ankoraŭ pli gravan problemon prezentas tiu, kiu laŭ kutimo abunde, eĉ se ne ĝis ebriceco, uzas alkoholon. Ni tuj venas ĉi tie al la alkoholkutimoj de kelkaj landoj kaj regionoj. Unue oni devas diri, ke individua toleremo rilate al alkoholo tre varias. La kvanto de alkoholo, kiu al iu evidente domaĝus, estas eĉ alia apenaŭ aŭ tute nerimarkebla. Ekzistas grandaj fortaj viroj, kiuj tre malbone toleras alkoholon. Ĉe heredituloj, t. e. idoj de trinkuloj, estas la sentemo ĝenerale pli granda; ĝi ankaŭ pliĝas per kreskanta kronika alkoholenvenigo. Se en iuj rondoj de junuloj ekzistas la opinio, ke per alkutimiĝo oni fariĝas pli rezista rilate al alkoholkvanto, tiam tiu ĉi opinio estas trompo, ĉar la evidenta ebriceco tamen sub certaj cirkonstancoj malpli rapide fariĝas, eventuale pro iu certa akomodigo de l'tuta homo al la situacio aŭ sub konsiderado de certaj singardrimedoj, la venenigo kaj ĉiuj ĝiaj sekvoj montriĝas. Tiel ni trovas eĉ tiel nomataj alkoholrezistaj viroj, kiuj neniam ebriiĝis, kelkfoje surpriziĝe gravajn alkoholdomaĝojn. Tia stato aperas ekz. eĉ la homoj, kiuj — kvankam malgrandajn kvantojn de alkoholo —, sed ilin dum tago ofte ripete konsumas, do eĉ la homoj, kiuj opinias ke ili devas eluzi, ĉiun okazon, ĉiun paŭzon, ĉiun manĝon — la momenton antaŭ laborkomenco, kiel ankaŭ la momenton post laborfino, por konsumi «unu glaseton». Kiel konate la konsumado de alkoholo instigas al trinkado kaj tia speco de homoj estas ĉiam soifa. Ne ekzistas por ili momento en kiu ili ne povus preni «unu glaseton». Se temas pri brandoj, la danĝero estas tre granda kaj la alkoholdomaĝo tute certa.

Ĉar la brandoj en multaj landoj estas facile kaj malkare haveblaj kaj ĉar ili por rapida konsumado speciale taŭgas, ofte ili estas eĉ pro plaĉo aŭ pro donaco donataj je trinkado. Feliĉe posedas ankoraŭ plimulto de popolo sanan instinkton, kiu ĝin retenas de la brandoj. De du flankoj estas tiu sana instinkto subfosata: de supre — per kutimiĝo de superaj klasoj je bonkvalitaj likvoroj, de malsupre per malkara brando. Ankaŭ la divastigita kutimo aldoni al kafo la likvoron kaj la ideo, ke per aldono de brando aŭ likvoro al pomvino aŭ biero estas forigita la «malvarmigiga» efiko, kaŭzas disvastigon de alkoholismo. Vera «brandulo» estas regule tute perdita trinkulo.

Multaj en la komenco modera trinkuloj fariĝas viktimoj pro la kutimo, eĉ diversaj okazoj, k. ekz. antaŭ enlitiĝo, okaze de vizitoj, en kafo ktp. konsumi likvoron. En multnombraj unuopaj okazoj, en ĉiuj sociaj rondoj estas tiu individue tolerebla kvanto ĉiam pli kaj pli ofte superata kaj tiel fariĝas tute nerimarkeble la stato de kronika alkoholismo. Samtiel nerimarkeble kaj neatendite ekestas eĉ tiuj viktimoj de alkoholo la danĝero de malfunkcio de ilia agado.

Se ne estas la ekmalsaniĝo je iu alkoholmalsano, ekz. kora malforteco aŭ nerva malsano la unua admono, aŭ se ne avertas la malfunkcio en civitanaj kaj komercaj rilatoj, tiam certe tre ofte iu delikto kontraŭ moraleco aŭ sekureco, aŭ ekdanĝerigo de trafiko, malkovras subite ŝajne neriproĉeblan homon kiel alkoholiston.

Do ni vidas, ke ankaŭ t. n. moderaĵ, sed alkutimiĝitaj konsumantoj de alkoholo estas endanĝerigitaj kaj povas fariĝi danĝeraj. La sperto motras, ke la konsumado de fortaj trinkaĵoj speciale de likvoro kaj brando, prezentas la ŝtipon, trans kiu fine la, en komenco modera, konsumanto faletas.

Tre grava estas ankaŭ ne nur tio, kion la homo trinkas, sed ankaŭ kiam kaj kiel li konsumas alkoholon. Se ni eĉ volas konfesi, ke malforta alkoholtrinkaĵo je ĝusta momento, en malgranda dozo kaj malrapide konsumata, momente povas refreŝige efiki kaj ke ekz. modera trinkaĵo vespere efikas dormige, estu krome menciite, ke tiuj ĉi deziritaj sukcesoj samtiel bone, pli sanige kaj pli malkare ankaŭ sen alkoholo estas atingeblaj, tamen la konsumado eĉ de modera alkoholkvanto estas tre ofte fatala, k. ekz. la konsumado matene en malplenan stomakon. Kiu havas la kutimon, anstataŭi sian matenmanĝon per alkoholo, speciale per matena brando, tiu tre domaĝas al si; samkiel ankaŭ tiu kiu dum tago eluzas mallongan paŭzon por verŝi en malplenan stomakon la alkoholon. Rapida trinkado de alkoholo fariĝis jam al kelkuj — je ilia granda mirego — granda danĝero. La efiko de ebriceco povas tre rapide kaj akute fariĝi kaj kvankam ĝi ankaŭ rapide kaj sen konsiderindaj sekvoj pasas, tamen ĝi povas ĵus en kriza momento fatale malebligi plenan uzon de spirita forte de koncerna persono. Montriĝas do, ke ankaŭ la modera kontraŭvole kaj neatendite povas veni en la situacion ekdanĝerigitan per alkoholo, se li la alkoholon konsumas rapide, dum malkonvena momento k. ekz. dum oficaj paŭzoj, aŭ direkte antaŭ la komenco de la servo. Tio servu kiel averto!

Plej granda danĝero fariĝas pro regulaj «duonlitrotrinkuloj», kiuj pro kutimo supozas ke ili devas eĉ ĉiu okazo konsumi alkoholenhavan trinkaĵon. Ili estas duoble danĝeraj, ĉar pri la danĝero oni longtempe nenion supozas, la homoj tamen neniam estas certaj, kiam ili fariĝos malfidindaj. Ni rigardu iom je ili la sekvoj de alkoholkonsumado rilate al fidiindeco de iliaj agoj kaj per tio al sekureco de la trafiko. En intelektaj rilatoj eĉ ili fariĝas kreskanta malpliigo de la kapablo. Ĉe la konsumantoj de brando speciale tre ofte aperas pli aŭ malpli evidenta idiotiĝo. Tre rapide oni povas rimarki apatian, indifereentan mienon kaj senenergian konduton. La fluo de l'pensoj estas malvigla kaj malkompleta. La pensoj ne finiĝas. Kritiko mankas, kaj la alkoholisto ne rimarkas erarkonkludojn. Intelektu kapableco malprogresas aŭ estas malrapidigita. Ĉiu el ni povas fari la provon pri elkalkulado de konataj kalkultaskoj post kiam li estas konsuminta alkoholon. Ni rimarkos la malrapidecon kaj malcertecon de nia cerba funkciado. La kapablo, percepti kaj atenti forlasas nin, jes, eĉ sub certaj cirkonstancoj aperas senteraroj kaj falsaj perceptoj. Kiom ofte ni konstatis je ni mem, ke ni estis trompitaĵ en niaj perceptoj pro laciĝo aŭ dormemo kaj ni miris pro nia senseco. Precize tiel estas eĉ la homo influita de alkoholo; li kondutas simile al frulaciĝinto.

La memoro ankaŭ forlasis lin. La aferojn kiujn li ordinare ĉiumomente povas rememori k. ekz. servodividon, regularojn, forveturtempon k. s. li ne rememoras kaj ili ne aperas malgraŭ ĉiu peno. Tre facile povas okazi, ke li estante malkapabla koncentriĝi forgesas tion, kion li antaŭ unu minuto vidis, aŭdis aŭ faris. La narkotika efiko de alkoholo kaŭzas pli aŭ malpli grandan, ofte eĉ nesubpremeblan, senton de dormemo. Okazas, ke kutime skrupula homo post konsumado de alkoholo ĝisvivis momentojn de subita ekdormiĝo eĉ la laboro, eĉ eĉ starado aŭ marŝado. Tiam li subite ektimiĝas kaj rimarkas, ke li dum sekundoj ne estas «konŝcia». En tia momento li povas aŭ mem suferi akcidenton aŭ ĝin senkonŝcie kaŭzigi. Kune kun dormemo aperas malkapablecoj de sinregado, de sinkontrolo kaj de energio. Mi

rigardis mirante skrupulajn homojn batalantajn kontraŭ ekdormiĝo. Malpli skrupula kaj malpli forta homo cedas kaj devas cedi kaj duondormas en sia mekanika laboro pluen. Se temas pri respondeca laboro, povas okazi akcidento. La jam konsiderinde de alkoholo influita homo montras kiel malĝojigan kronigon de la tuto la pereon de morala rezisteco. Li ĉesas batali, ne vidas sian bedaŭrindan staton, ne plu hontas kaj ne pliboniĝas; li jam perdis la konsciencan. La vera drinkulo sentas sin eĉ pravigita en sia proalkohola duondormo. Li ne zorgas pri profesio, profesia honoro kaj devoj, sekureco de trafiko, ŝtato, familio. Li havas ĉiam elturniĝon: neniam li estas kulpas; se li malfrue venas, iras antaŭ li la alia, se li ion erare faras, nu tiam oni lin punos. Ĉio estas al li egala. La aliaj faru kun li kion ili volas!

Tiel staras la afero pri direkta efiko de alkoholo je spiritalaj kaj fizikalaj kapabloj de la homo.

Abstinenco kaj modereco.

Ĉu la homoj estas ĉiam endanĝerigitaj, se ili trinkas alkoholon? Jes kaj ne! — Ne, se ili estas moderaĵ en konsumado de alkoholo kaj se ili konsumas alkoholon tiel, ke ili eĉ ekdeĵoro kaj dum la deĵoro ne estas sub influo de alkoholo. Jes, unue, — se ili senpere antaŭ la deĵoro, aŭ dum la deĵoro konsumas alkoholon, due tiuj, kiuj kutimas trinki pli grandan kvanton de alkoholo, aŭ, kiuj estas sklavoj de alktimigita, ofta alkoholkonsumado. Tiu, kiu trinkas alkoholon, devas konsideri, ke — depende de la kvanto de konsumita alkoholo — ĉiam necesas certa tempo, unu aŭ pliaj horoj, ĝis la efiko de alkoholo, ĝi estu eĉ malgranda kvanto — ĉesas. Tiel longe ĝis la alkoholefiko ne tute ĉesis, povas neniu preni absolutan garantian por sia fidiindeco.

La homoj speciale respondecaj, k. ekz. aŭtomobil-kondukistoj, aviadistoj, kelkiuj maŝinistoj preferas absolute ne trinki alkoholon antaŭ ekdeĵoro kaj dum paŭzoj, se ili ne estas abstinenculoj. Se ili ŝatas alkoholon, ili prefere trinkas glason post finita laboro. Ĉe la regulaj konsumantoj de alkoholo la danĝero estas pli — malpli — konstanta, ĉar la organismo de unu ĝis alia alkoholkonsumado tute ne povas restarigi, aŭ ĉar la abunda kvanto kaŭzis longdaŭrajn sekvojn. Traŭkvila kaj psikologia observanto trovas tiajn homojn en ĉiuj rondoj de popolo kaj en ĉiuj eblaj situacioj, ĉar ili, pro siaj nemotivite rapidema sed tamen malvigla konduto, pro sensenca kaj sencela parolemo, ofte kunigita kun pensomalriĉeco, tre okulfrape videbliĝas. Se oni kun tiaj homoj parolas pri ilia ŝtato, tiam ili ne malofte ridante konfesas ĝin, sed kutime aldonante la frazon: «Sed se io ne-antaŭvidebla okazos kaj mi devos solvi iun problemon mi tuj rekonsciiĝos. Neniam ankoraŭ okazis io malagrabla al mi!» Certe, estas eble, ke al ili nenio okazis sed subite se prezentiĝas tia okazo, povas okazi malfeliĉo. Por necesa preteco kaj prudento tiaj homoj neniam povas garantii. En 100 okazoj, fariĝas tiaj cirkonstancoj, kiuj kompensas ilian preterlason, aŭ aliaj homoj helpas egaligi ilian mallertecan. En trafika servo necesas preskaŭ ĉiam por krei iun akcidenton, tuta vico de malfeliĉaj cirkonstancoj. Sed ĉar ni bezonas absolutan certecan, ankaŭ la oficisto ne fariĝu parto de la kaŭzo de iu akcidento pro alkoholkonsumado, kio eĉ se ĝi 100 foje ne okazis, tamen 101-an fojon povas okazi.

La sekureco kaj fidiindeco de la trafiko estas honorigaj titoloj de ĉiu trafikentrepreno, ili estas bazo de la ekzisto kaj prospero. La plej unua devo de ĉiu fervojisto estas, fari ĉion, kio utilas por trafika sekureco. Pensema kaj klara fervojisto neniam faros tion, ke li pro trinkado en malkonvena tempo aŭ pro troa konsumado de alkoholo, ekdanĝerigu sian vivon kaj la vivon de aliaj. Ĉiam pli da fervojistoj konvinkiĝos, ke ili tiun principon plej facile kaj plej certe konservas, se ili tute evitas konsumadon

de alkoholo. Ili komprenas, ke per tio ricevitaj avantaĝoj: vera refreŝiĝo, certigita nokta ripozo, la kontenteco kaj feliĉo en la familio, estas abunda rekompenco por la forlastita ŝajna plezuro kaj banala trinkeja vivo. Ĉiuj aliaj, kiuj supozas ne povi lasi la alkoholon devas havi antaŭ okuloj jenajn principojn: En la intereso de sekureco de la servo, de vivo kaj bono de centoj da pasaĝeroj kaj kolegoj kaj en sia propra kaj de sia familio intereso estas: Nenian alkoholon antaŭ ekdeĵoro, nenian alkoholon dum la deĵoro, nenian alkoholon dum labortago, eĉ alkoholo plenan moderecon. Sed ĉiuj devas scii kaj ĉiam pensi: Alkoholo estas malamiko de fidiindeco kaj certeco de ĉiu ebla ago kaj de ĉiu entrepreno. Ne nur la fervojistoj notu tion, sed ankaŭ la popolo kaj ĝiaj politikaj gvidantoj kaj konsilantoj.

* La prelego okazinta ĉe la kongreso de Internacia Fervojista Abstinenta Asocio en Stockholm 2./VII. 1927.

El „DER FORTSCHRITT“ revuo de Sviza Asocio de Abstinantaj Fervojistoj trad. I. F. P.

SALAJROJ DE SOVETIAJ FERVOJISTOJ.

In el niaj kunlaborantoj ricevis antaŭ kelke da tempo leteron de rusa fervojisto rilate al la tieaj salajraj kondiĉoj ktp. Ni elĉerpis el tiu letero la sekvantajn liniojn:

La tutaj rusaj fervojoj estas propraj de la ŝtato kaj estas submetataj al la komisario de ĉiuj trafikvojoj. La estroj de la fervoja administracio estas trafikspecialistoj, kiuj tamen ne sole povas gvidi la sortojn de la rusaj fervojistoj, ĉar ili estas ege kontrolataj de la laboristaj kaj oficistaj sindikatoj. Tiuj ĉi sindikatoj kune kun la fervoja administracio fiksas la salajrojn de la fervojistoj bazitajn je la sociaj kaj ekonomiaj kondiĉoj de la lando. La administracio povas sen konsento de la koncernaj sindikatoj nek dungi nek maldungi personaron. La fervojistaro estas dividata en 24 salajroklasojn. La supera administracia personaro apartenas al la klasoj 11—24. En la klasoj 11—14 troviĝas la lokomotivistoj kaj la estroj de ŝeruristobrigadoj, ilia monata salajro estas 80—150 rublojn. La salajroj de la plej subaj salajruloj estas de 35—80 rublojn. Ŝeruristlernantoj (kl. 2) ricevas 25 rublojn monate.

La jara libertempo por ĉiuj fervojistoj estas 14 taga, tamen lokomotivistoj kaj kelkaj aliaj metiistoj kun malfaciliaj laborkondiĉoj ĝuas 4 semajnan libertempon.

Rilate al la senpagaj biletoj ni sciigis ke ĉiu fervojisto povas postuli por si mem kaj por la familio (edzino kaj infanoj) po 3 senpagajn biletojn al iu ajn stacio de la rusa lando. Krome li rajtas ricevi la biletkajeretojn entenantajn 52 senpagajn biletojn resp. por fraŭlo 25, valorajn ĝis 300 km. distanco.

PRI LA VIVO DE FRANCA FERVOJISTO.

Rusa kolego donis al ni en la lasta numero de „La Fervojisto“ priskribon de tago el sia vivo. Ĉar la »tagoj de fervojistoj« estas ĝenerale ĉiuj egalaj, mi prefere sciigis ion pri la materialaj kaj moralaj kondiĉoj de la aliaj kolegoj. Mi mem estas depost 1919 oficisto (Employé) ĉe la kalkulado de la plendoficejo de la elzasaj fervojoj. Mi okupiĝas pri komercaĵoj, venditaj de la fervojoj, trovitaj mono kaj objektoj.

Nia laboro komencas je la 8a matene ĝis la 12a kaj de 14^h ĝis la 18a. Sabaton ni nur laboras ĝis la 12a.

Depost la fino de la milito niaj elzasaj fervojoj revenis al Francujo. Ĝis tiu momento la plejparto de la oficistaro estis Germanoj, kiuj, se ili ne havis elzasan edzinon, devis reveni al sia patrujo. Tiam, la franca ŝtato, preninte la direkcion kaj mastrum-

adon de nia reto, dungis multe da enloĝantoj por anstataŭigi la forveturintajn oficistojn. Je la komenco, apude de la franca lingvo oni toleris ankaŭ la germanan lingvon, en la korespondado oficiala. Sed baldaŭ la skribaĵoj en la oficejoj de la direkto kaj de la stacioj fariĝis tute en franca lingvo. El tio rezultis multe da plilaboro por ni, junaj oficistoj, ĉar ni devis ĉu ellerni funde la francan lingvon, ĉu almenaŭ refreŝigi niajn konojn parte forgesintajn de post la lernejaj jaroj. Hodiaŭ preskaŭ nenia okupiganto de ofico ignoras la francan lingvon.

Nia salajro varias, same kiel ĉe aliaj fervojaj entreprenoj laŭ la grado: Ekzistas ĉe ni 18 salajroklasoj por la subaj kaj mezaj klasoj de la fervojistaro; por la superaj oficistoj (Direktanto, Ingenieroj k. t. p.) ekzistas la klasoj A.-K.

Spite al la klopodaj faritaj de ĉiuj niaj sindikatoj, la salajroj de la elzasaj kaj ceteraj francaj fervojistoj ne povas konkuri kun la kareco de ĉiuj vivbezonoj (meza sarajro de 35 jara oficisto kun edzino kaj 1 infano estas 1250 frankojn monate).

Ĉiun jaron mi rajtas preni 12 tagan libertempon pagatan, kiun mi utiligas parte por fari vojaĝon al parencoj en suda Francujo. Krome, en specialaj kazoj, oni povas ricevi ĝis 5 tagoj da libertempo (morto de gepatroj, naskiĝo de infano, edziĝo).

Da senpagaj veturbiletoj mi ricevas jare 20 sur niaj fervojoj en dua klaso kaj mia familio 12 da ili. Sur la aliaj francaj fervojoj (Est, P. L. M., Nord, P. O. & Midi) mi povas demandi por mi 7 kaj por miaj familianoj 2 biletojn senpagajn. Por la eksterlando estas disdonata je speciala demando po unu bileto jare. Ĝis nun mi povis fari vojaĝojn al Belgio, Britujo, Germanujo, kaj Svislando, dank' al la senpagaj veturbiletoj ricevitaj.

Okaze de malsaneco mi ĝuas senpagan kuracistan helpadon por mi kaj la familio, la liverado de medikamentoj fariĝas egale senpage por la oficistoj askuritaj; familianoj devas pagi por ili 1/10 de la valoro.

Post 10 jara servado mi estas rajtigata demandi pension, sed nur en kazo de sanstato malbonega, aliel la pensiĝo okazas post kiam la oficisto estos atingita la 65-an jaron. Pensio varias nature laŭ la servadtempo plenumita, sed ĝia maksimumo ne superas 3/4 de la lastpagata salajro.

Jen en kelkaj linioj ion, kio eble interesos la aliajn kolegojn eksterlandajn. Mi tre ĝojus aŭdi egale ion pri la vivo kaj laborkondiĉoj de aliaj anoj de nia asocio.

Charles Kanmacher, franca asesoro de I. A. E. F. Strasbourg, Elzaso.

SENPAGAJ BILETOJ POR FERVOJISTOJ EN LATVIO.

Laŭ la peto de Latvia fervojista societo trafika ministro s-ro Ozoliņš konsentis pligrandigi nombron de senpagaj biletoj por fervojistoj. Oni donas al fervojisto sen familio, tri unu foje tien kaj reen validajn biletojn, (ĝis nun 2 biletoj) kaj fervojistoj, kiuj havas familion ricevos ses senpagajn biletojn dum unu kalendara jaro. Se la oficanto mem ne estas uzinta ĉiujn biletojn tiam tion rajtos fari liaj familianoj: edzino, gefiloj, duongefiloj, adoptitoj ĝis 16 jaraĝo, kaj ĝis 24 jaraĝo povas ricevi senpagan sezonbileton de III-a klaso, se ili vizitas lernejan institucion, kiu troviĝas ekster loĝloko de iliaj gepatroj. Oni baldaŭ publikigos la kondiĉojn pri la rajto ricevi la senpagajn biletojn kaj la fervojistoj povos ekuzi ilin jam ĉi jaron.

Nikolao Blumbergs, latvia asesoro de I. A. E. F. Riga.

OFICIALAJ SCIIGOJ

ŜANĜO DE LA STATUTOJ DE I. A. E. F.

Post la invito aperinta en aprila nro de L. F. la Estraro ricevis nur unu proponon de nia ano M. Häckel el Leipzig, koncernanta la faritan ŝanĝon de la § 14. de niaj statutoj.

Tiu ĉi fakto donas al la estraro la kaŭzon supozita, ke ĉiuj faritaj ŝanĝoj estis taŭgaj kaj ke vere nenio plu — almenaŭ nuntempe — estas korektinda.

Ĉi sube ni aperigas ankoraŭ kelkajn ŝanĝojn kaj kompletigojn, kiujn ni okaze de la lasta estrara kunido trovis necesaj.

5. Al la § 4. aldoni novan punkton:

«starigi kontakton kaj kunlabori kun naciaj kaj internaciaj samfakaj kaj aliaj organizoj».

6. § 12. ricevu novan tekston:

«La anoj en la loko, kie tio estas ebla, klopodu fondi: Klubon de Esperantistaj Fervojistoj (K. E. F.). Tiam ĉiu ano en koncerna loko organizigu en K. E. F.

La K. E. F. en unu lando fondu: Ligon de la K. E. F.»

7. § 14. ricevu novan tekston:

«La kotizo estas pagebla po jare aŭ po kvaronjare. Pro tio la asocia jaro estas dividata je 4 kvaronoj konformaj al la kalendaraj. La komenco de asocia jaro estas la 1-a de Januaro.

Asocia budĝeta jaro finiĝas per la bilancigo de la kontoj laŭ § 42.»

8. Ĉe la nova § 25. (malnova 26) al la punkto c) doni novan tekston:

«Ĉiuj aliaj enspezoj speciale destinitaj por cirkulanta kapitalo.»

9. Ĉe la nova § 26. (malnova 28) al la punkto b) doni novan tekston:

«Ĉiuj enspezoj speciale destinitaj por rezerva kapitalo.»

10. Al la nova teksto de la § 57. aldoni:

Ĉiu asesoro rajtas elekti al si la helpanton, kiu fariĝas vicasesoro laŭ propono de asesoro kaj post skriba konsento de la estraro de I. A. E. F.»

11. Al la punkto d) de la § 59 aldoni:

«kaj naciaj fervojaj fakaj kaj aliaj organizoj, kunlabori kun ili celante la efektivigon de la celoj de I. A. E. F. (§ 4).»

12. Al la dua alineo de la § 61 donu novan tekston:

«Per ĉiu dua jarkunveno finiĝas la mandatoj de administranta estraro kaj revizora komitato.»

13. La teksto de la § 68. (vidu ankaŭ la punkton 25) de la propono en nro 9. de L. F.) restu kiel dua kaj tria alineo de la § 67.

14. Al la § 68. donu novan tekston:

«Okaze de estrarŝanĝo en la jarkunveno ĉeestantaj nove elektitaj kaj estintaj estraranoj aŭ iliaj anstataŭantoj reguligos: kie, kiam kaj kiamaniere estos transdonata la estrara ofico kaj la asocia havaĵo.

Se montriĝus necesa estu farata pri tio skriba protokolo.

La arĥivo restu ĉe la eksestraro, kiu estas morale devigita ĉiam doni al nova estraro necesajn klarigojn.»

16. Ĉe la § 3. post «sub» aldonu: «aŭ ĉirkaŭ»

17. Ĉe la § 6. anstataŭ «aktivaj» metu: «voĉdonrajtaj»

18. Ĉe la § 19. forstreku: «minimуме tri sinsekvaj kvaronjaroj de la sama» kaj enskribu: «tiu»

19. Ĉe la § 23. aldonu novan alineon:

«La anoj, kies aneco finiĝis laŭ punkto ĉ) de la § 21. pagante la nepagitajn partojn de la kotizo reaniĝas aŭtomate por la koncernaj kvaronjaroj.»

20. Ĉe la § 40. en la unua frazo de dua alineo post la vorto «estraro» aldonu: «kaj revizora komitato.»

★ VARBU NOVAJN ANOJN! ★

21. ĉe la § 54. ĉe la fino nova (proponita) dua alineo streku »kaj«, kaj post la vorto »lokon« aldonu: »kaj tagordon«.

22. ĉe la § 56. anstataŭ »ligoj« aldonu: »ligo« aŭ alia landa organizo de esperantistaj fervojistoj.

23. ĉe la § 59 en la proponita teksto post la »delegito« aldonu: »aŭ vicasesoro«.

24. ĉe la § 60. en la dua kaj tria vico anstataŭ »kaso« skribu »havaĵo«.

25. ĉe la § 61. forstreki la duan alineon.

26. ĉe la § 62. la vorton »nur« meti post la »decido«.

La estraro.

NEOKAZIGO DE ĜEN. JARKUNVENO DE I.A.Ĝ.F.

Ĉar malgraŭ niaj alvokoj aperintaj en januara kaj maja nro de L. F. ankoraŭ neniu de niaj anoj sciigis al ni sian intencon partopreni la XX. U. K. en Antverpen, kaj ĉar neniu de la estraranoj povas partopreni, la estraro konvinkigis, ke ne ekzistas la ebleco apliki §§ 61. kaj 68. de la statutoj kaj pro tio ĝi post pritraktado decidis jenon:

1. La raporto de la estraro por la jaro 1927/1928. aperos en aŭg. septembra nro de L. F.

2. Ĉar ne estas eble — pro neokazigo de ĝen. jarkunveno elekti novan administrantan estraron kaj revizoran komitaton kaj ĉar ni de niaj anoj sroj: Ernst Erikson (Stokholmo, Svedujo), Masse Häckel (Leipzig, Germanujo), Emil Löbl (Budapest, Hungarujo), ricevis skribajn proponojn kaj de niaj anoj sroj: Břetislav Pittner (Olomouc, Ĉeĥoslov., William Perrochon (Lausanne, Svislando) okaze de ilia restado en Zagreb personajn petojn ke la nuna estraro restu ankoraŭ pluajn du jarojn, ni proponas al niaj anoj sekvantan kandidatliston:

I. Administranta estraro.

Prezidanto: Stevan V. Stojnić, sup. kontrol. Beograd, Kolonija Min, Saobr. 17/1.

Vicprezidanto kaj Redaktoro: Ilija F. Puhalo, fervojficeisto, Zagreb, Strojarska cesta.

Sekretario: Ludoviko Prebil, fervojficeisto, Maribor, Tomšičeva ul.

Kasisto: Alojz Volk, fervojficeisto, Brežice.

Asesoro: Josip Zupanič, fervojficeisto, Beograd.

II. Revizora komitato.

Prezidanto: Ivan Novak, inspektoro, Zagreb, Prilaz GJ. Deželića.

Revizoro I: Katica Kukec, fervojficeistino, Kopriwnica, želj. stanica.

Revizoro II: Hinko Mrak, fervojsubofic. Zagreb—Sava.

3. Kiel kotizon por A. A. kaj A. S. en la jaro 1929. la estraro proponas, ke en tiuj landoj, kie la kotizo estis ĝis nun malpli ol egalvaloro de 1 Dolaro ĝi estu plialtigita je egalvaloro de 1 Dolaro, por ke la kotizoj en ĉiuj landoj atingu proksimume la saman nivelon kaj por ke ĉesu ĝisnunaj favoraĵoj al unuopaj landoj, kiuj pagadis malpli altan kotizon. La esceptoj povas esti farataj nur por tiuj landoj, al kiuj la gazeto estas ekspedata en unu pakajo kaj kie ĝin dissendas ĉu asesoro, ĉu la landa organizo de esp. fervojistoj. Por tiuj landoj la malaltigo ne estu pli granda ol efektiva ŝparo de poŝtelspezoj por la ekspedado al unuopaj anoj.

4. Ni proponas por akcepto kompletigojn kaj ŝanĝojn de la statutoj publikigitajn en nroj 9, 10, 11/12 de L. F.

5. Ni proponas konforme al la punkto 5. b) de proponita tagordo por ĝen. jarkunveno L. F. (nro de majo) aperigon de la statutoj kiel aparta libreto. La eldonkvanto estu 2000 ekz.

6. Ni proponas, ke post la teksto de kompletaj aperintaj statutoj estu aldonita sekvanta rimarko:

Rimarko: La statutoj akceptitaj de ĝen. jarkunveno en Geneve estas ŝanĝitaj kaj kompletigitaj laŭ la

propono de la estraro por la asocia jarkunveno okazonta en Antverpeno dum la XX. U. K. de Esperanto per la decido de.... anoj (kiu faras...% da ĉiuj voĉdonrajtaj anoj. La decido okazis konforme al la § 20 de la statutoj laŭ maniero proponita en la 11/12 nro de L. F. de la jaro 1928.

7. Ĉar la asocia jaro — laŭ novaj statutoj — komencas de 1-a Januaro 1929. la estraro proponas, ke tiuj anoj, kiuj pagis la kotizon por la asocia jaro 1927/8. finiĝanta en julio t. j. pagu por monatoj Aŭgusto — Septembro — Oktobro — Novembro — Decembro egalvaloron de $\frac{1}{12}$ de Dolaro, resp. la sumon respondan al la $\frac{1}{12}$ de kotizo, se ĝi estis malpli ol egalvaloro de 1 Dol. La novaj kotizoj estas kalkulotaj ek de 1-a de Januaro 1929.

8. »La Fervojisto« por la monatoj de Aŭgusto — Decembro aperu kiel 13.—16. nro de la V. jaro. Kiel 1-a nro de la VI. jarkolekto aperu la januara numero.

9. Ĉiuj en-kaj el-spezoj por la tempo de Aŭgusto — Decembro 1928. estu montrataj kune kun la ceteraj monatoj en la estrara jarraporto por la asocia jaro 1929. konforme al § 48. de la nove proponitaj statutoj.

10. La voĉdonado pri tiuj ĉi proponoj okazu sekvantmaniere:

a) La anoj, de kiuj ni ne ricevos skriban malkonsenton senditan »rekomendite« plej malfrue ĝis 15-a de Aŭgusto, estos konsiderataj ke ili konsentas kun la supraj proponoj kaj akceptas ilin.

b) Post 15-a de Aŭgusto ni konstatos, ĉu por unuopaj punktoj de tiu propono voĉdonis sufiĉa nombro de la anoj kaj publikigos la nomojn de tiuj, kiuj malkonsentas.

Ni atentigas ke por la punktoj 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9 de la proponoj necesas simpla plimulto da voĉoj kaj por la punkto 4, necesas $\frac{2}{3}$ da voĉoj.

Ni vigle esperas, ke niaj anoj akceptos ĉiujn ĉi proponojn, ĉar ni faras ilin baze de nia 4 jara sperto kaj ili ĉiuj estas faritaj nur por la bono de nia asocio.

La estraro.

E L M O V A D O

HISpanujo.

Madrid. Sro Emilio del Barrio, la hispana asesoro de la Internacia Asocio de la Esperantistoj Fervojistoj, ĵus fondis oficiale la Hispanan Ligon de Esperantistaj Fervojistoj, kaj kaŭze de la unua alvoko li ricevis pli ol sepdek aliĝilojn de gefervojistoj.

La Ligestraro estas la jena:

Prezidanto: S-ro Luis Rodriguez Escartin

Sekretario-Bibliotekisto: S-ro Emilio del Barrio Martin

Kasisto: S-ro Ricardo Gonzáles Peral.

SCIIGOJ DE LA ESTRARO

Per tiu-ĉi numero finiĝas la asocia jaro 1927/8. Ni eldonis nun duoblan numeron por monatoj junio—julio, por ke la redaktoro estu dum sekvantaj du monatoj libera de redaktado kaj por ke li povu la tempon uzi por aliaj necesaj laboroj kaj preparoj.

Venonta nro de L. F. aperos dum septembro.

Ni atentigas niajn anojn je niaj proponoj presitaj sub »Oficialaj Informoj« kaj petas ilin studi la proponojn kaj voĉdoni ĝis la difinita templimo.

Pro tre verŝajna foresto de vicprezidanto dum monato aŭgusto estas petataj ĉiuj anoj, se eble jam pli frue skribi pri la aferoj je kiuj ili bezonas tujan respondon.

Dum majo t. j. vizitis nian oficejon nia agema svisa ano sro William Perrochon el Lausanne kaj li povis kun vicprezidanto pridiskuti diversajn aferojn kone.

nian movadon en Svislando. Ni esperas, ke tiaj vizitoj de temp' al tempo ripetigos ankaŭ flanke de alilandaj samideanoj.

Ni petas niajn anojn atenti je la alvoko de Internacia Centra Komitato de la Esperanto-Movado kaj sendi al ĝi la deziratan materialon por demonstra-cia propagando. Same ankaŭ ni kun ĝojo akceptos similajn aĵojn por nia kolekto kaj eventuala uzo por nia revuo.

Laŭ peto de Sennacieca Asocio Tutmonda ni publikigas la alvokon por kunlaboro kaj mendo de plena esperanto-esperanta vortaro rekomendante al niaj anoj, simpatiantaj kun SAT, helpi al ĝi ĉu per kunlaboro ĉu per mendo. Laŭ certigo de SAT temas pri serioza entrepreno kaj indas do helpi al ĝi.

Fine ni invitas niajn anojn renovigi sian kotizon kiel eble plej baldaŭ kaj sendi almenaŭ la kotizon por monatoj de aŭgusto—decembro.

Al ĉiuj niaj kunlaborantoj kaj subtenantoj dum pasinta asocia jaro, ni esprimas nian plej sinceran dankon esperante, ke ankaŭ en la venonta jaro ili bonvolos konservi por nia asocio la saman intereson, kiun ili montris dum pasinta jaro. **La estraro.**

A N O N C O J

DEMONSTRACIA PROGANDO.

Por krei iom post iom bone uzeblan dokumentaron kaj por celoj de demonstra-cia progando, **Internacia Centra Komitato de la Esperanto-Movado** bezonas detalojn pri oficialaj permesoj, bildojn, fotojn, ktp. rilatantaj fervojan fakon.

1. dekretojn aŭ permesojn, ankaŭ lokojn
 - a) pri portado de Es.-signo dum deĵoro
 - b) pri portado de nia oficiala deĵorinsigno por esperantistoj
 - c) pri afiŝoj »Esperanto parolata« ĉe ĝiĉetoj
2. diversajn fotojn de fervojistoj kun tia insigno aŭ ekzemple de stacidomaj pordistoj, informistoj kun brakrubando »Esperanto«.

La insigno devas esti klare videbla!

Ĉion sendi al: **INTERNACIA CENTRA KOMITATO de la ESPERANTO-MOVADO 12, Boulevard du Theatre GENEVE, Svislando.**

AL LA FERVOJISTAJ ESPERANTISTOJ DE LA TUTA MONDO!

Kiu el vi ne faris la sperton, ke mankas bona kaj sufiĉe kompleta vortaro de nia lingvo? Kiu ne ĉaĝreĝis kaj eĉ kelkfoje koleretiĝis, ĉe la konstato,

ke diverslingvaj esperantaj vortaroj ne ĉiam akordiĝas?

Ni kredas ne erari asertante, ke ĉiu serioza praktikanto de esperanto faris tiujn malagrablajn spertojn. Kiu serioze praktikas esperanton, tiu bedaŭrinde konstatas, ke la interkompreno estas ofte malpreciza, proksimuma; tiu rimarkas, ke multaj vortoj estas uzataj tre diverssence.

Kial tio okazas? Precipe tial ke tro da esperantistoj ne funde lernis la lingvon, sed ankaŭ, pro tio, ke la cenceo de la vortoj ili lernis per siaj nacilingvaj vortaroj.

Laŭ tia metodo estas tute neeble akiri unuecon en la kompreno de la vortoj. Veran unuecon kaj interkomprenon ni atingos nur, se ni kontrolas la signifon de la vortoj en la sama libro; kaj por tio necesas, ke ekzistu bona esperanto-esperanta vortaro.

Plena Vortaro de Esperanto. Jam depost kelkaj monatoj kvar kompetentuloj, membroj de la Lingva Komitato, kolektive prilaboras ĝin. La verko estos trioble pli ampleksa ol la konata KABE — vortaro.

Se iu havus dubojn, ĉu la vortaro respondas al la intencoj de la Esperantista Akademio, ni povas certigi al tiu, ke tio estis nia ĉefa zorgo kaj ke ni tre priatentis tion. Al nia kolektivo ne mankas la konsiloj flanke de la plej kompetentaj akademianoj.

Por efektiviĝi nian planon, ni bezonas kompreneble sufiĉe konsiderindan monsumon. Parton ni jam posedas promese. Ni esperas, ke inter vi ankaŭ troviĝas fervoruloj, kiuj en la komuna intereso donos al ni sian apogon. Kompreneble troviĝos en tiu vortaro ankaŭ fakaj vortoj ĉiuspecaj, ankaŭ fervojistaj. Al ĉiu, kiu kapablas pruntedoni al ni monsumon, ni pagos 6%-renton. Kaj al tiuj, kiuj antaŭpagos ĝis 15. julio 2 ekzemplerojn, ni liveros trian ekzempleron senpage. La prezo estas fiksita je 7 germ. markoj.

Ni ne almozpetas, sed nur proponas negoecon al monhavantoj. Ni ne dubas, ke multaj esperantistoj partoprenos en la mondonado, ĉar temas pri tiel grava entrepreno por la tuta movado, kies plenumo forigos grandan mankon en la nuna stato.

Ĉiuj interesatoj sin turnu al **Direkcio de SAT, 23 Rue Boyer, Paris 20, Francio**, aŭ al **Administracio Colmstr. 1, Leipzig 0.27, Germ.**

Kotizoj! Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas monate oficialan organon „LA FERVOJISTO“. Okaze de aliĝo ricevas la ano legitimacion, statutojn, kaj ĉiujn ev. oficialajn eldonaĵojn de la asocio. — La kotizoj estas jene fiksitaj Ĉeĥoslovakujo 20 ĉk; Danujo 4 kr; Germanujo 3 Rm; Hungarujo 5 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: Ilja 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.