V. jaro — Nro. 6. **Januaro 1928.**

LA FERVOJISTO

OFICIALA ORGANO DE

INTERNACIA ASOCIO DE LA ESPERANTISTAJ FERVOJISTOJ.

MONATA FAKREVUO PRI FERVOJO.

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

GARANTIA KAPITALO

Meritplena nia ano, kaj asesoro por Svedujo, sro Ernst Eriksson, instigis la estraron alvoki la anojn, por partopreni la kreon de garantia kapitalo, kiu certigus ankaŭ estonte regulan aperadon de nia revuo. Sro Eriksson diris, ke la sumo da mil svisaj frankoj sufiĉus por tiu celo. Li ne restis sole ĉe la propono, ĉe tiu bona konsilo. Li samtempe deklaris, ke li estas preta pagi la duonon de la sumo. La alia duono estus kolektata de bonvolaj, oferemaj anoj, kiuj komprenas, ke la regula aperado de la revuo devas esti nia unua postulo, kaj kiuj scias, ke tio estas efektivigebla nur per sufiĉaj monrimedoj. ∗ La ideo de sro Eriksson, plene akceptita de la estraro, estas jena: Garantia kapitalo de „La Fervojisto“ estos deponata en la bankon kaj uzata nur tiam, kiam en la asocia kaso ne estus sufiĉe da mono por pagi la revuon. Tuj, kiam la asocio havos monon, ĝi redonas al garantia kapitalo la sumon elprenitan provizore. Tiamaniere nia asocio povus eldonadi regule sian revuon. ∗ Okaze de lasta ĝenerala jarkunveno kaj ankaŭ poste la estraro ricevis la certigon, ke la revuo havos necesajn monrimedojn por regula aperado. Ni fidas al tio plene, sed ni ne povas permesi, ke unuopaj anoj havu zorgojn kaj elspezu monon, dume aliaj nur plezure legus la revuon ne farante eĉ la plej etan streĉon por progresigi aŭ certigi ĝian financan bazon. Ni eldonis ĝis nun regule ĉiumonate 8 paĝan revuon kaj en decembro eĉ 16 paĝan. La gratuloj alvenintaj parolas al ni klare, ke la revuo trovis ĝeneralan aprobon. La fakto, ke gravaj esperantaj gazetoj tre flate skribas pri la enhavo kaj teknika ekipo de la revuo estas plua pruvo, ke ni neniel rajtas halti sur nia vojo. ∗ Se ni volas efike propagandi inter niaj gekolegoj ni nepre devas havi bonan kaj belan revuon! Ni faras nian devon! Je ĝenerala postulo ni aranĝis la revuon tiel, ke ĝi povas konkuri al ĉiuj nacilingvaj revuoj havantaj milojn da abonantoj! Estas via devo, karaj gekolegoj, subteni ĝin nun per donacoj. La kotizo estas eta! Konsciu, ke en tiu ĉi jaro ni atingos preskaŭ 100 paĝojn de nia revuo. Kiom da valora legaĵo ĝi enhavos! Kaj por tiuj cent paĝoj indas pagi eĉ iom pli ol nuran kotizon. Ni vidu kiu konsentas! Konsciu, ke vi ne donas la monon al estraro, sed al vi mem. Ju pli belaspekta kaj bonenhava la revuo estos, des pli facila estos via propaganda laboro ĉe viaj gekolegoj. Antaŭen! Ni atingu rapide la alian duonon de garantia kapitalo! La donacoj estos konstante en ĉiu numero publikigataj. Al afablaj donacontoj de nia flanko koregan dankon!

Ilija F. Puhalo

P. Max Grempe, Berlin-Friedenaŭ, Germanujo.

AMERIKA FERVOJREFORMO.

La vortoj de l' poeto »Ameriko en vi oni pli bone fartas ol sur nia kontinento, sur malnova . . . .« validas ankaŭ por reformoj de la fervojoj en nova mondo, kiujn reformojn oni konsiderus ĉe ni kiel kuraĝegajn eksperimentojn. La grandeco de la lando »aliflanke de l' granda lago« kaj la propreco de tieaj ekonomiaj cirkonstancoj permesas sendube ankaŭ al fervojo la provojn, kiuj ĉe ni almenaŭ laŭ ekstera formo ne estas eblaj. Tio ne malhelpas, ke ni tiam, kiam el la reformo de iu amerika fervojo rezultas: bonaj salajroj- pli bonaj transportefikoj- pli alta profito, rigardu, ĉu kaj kion ni povus lerni el tio por niaj plej grandaj transportentreprenoj.

Kiel oni aranĝas, ke unu fervojlinio, kiu plurfoje ŝanĝis la posedanton kaj neniam profitdone, estu post mallonga tempo profitodona pere de organiza ligado kun industria entrepreno, montras al ni Henry Ford en sia nova verko »La granda hodiaŭo — la pli granda morgaŭo«. Por Forda aŭtomobilentrepreno estis okaze de aĉetado de Detroit — Toledo — kaj Ironton-fervojo direktodonaj jenaj vidpunktoj: Plena sendependeco flanke de fervojkontrolo, granda, pere de propra industrio certigita vagontrafiko, direktaj aliĝeblecoj je ĉiuj pli grandaj ĉeffervojoj de la lando. Tiuj aliĝojn havis ja ankaŭ malnova fervojo, sed ne povis ilin bone eluzi. Oni decidiĝis do por aĉeto de la fervojo kvankam oni devis unue venki malfavorajn cirkonstancojn. Ili konsistis: el malbona personaro, fariĝinta tia pro malbona ekonomio, antipatio de la publiko kaj komisiistoj kaj fine pro ruiniĝanta fervojreto. Krome oni devis aĉeti ankaŭ la vagonojn kaj lokomotivojn, kiuj »fakte estis taŭgaj por malnova ferajo«.

La sukceso? En kvina jaro de nova trafikmaniero la fervojo enspezis 25 milionojn da dolaroj t. e. 50% de la sumo, kiu estis pagita por la tuta entrepreno. La rezultato estis atingita, kvankam oni povis formi unuaranga nur la administradon kaj la personaron. La fakta kaŭzo por aĉeto de la fervojo flanke de aŭtomobilfirmo ne estis la aspiro je iu trusto, sed la neceso de konstruaj plilarĝigoj. Ĉar la fervojo por malmulte da terspaco postulis multe da mono, estis aĉetita la tuta entrepreno. Ĉar nun la fabriko havis fervojon, ĝi devis zorgi por racia ekspluato. La necesaj reformoj estis faritaj laŭ la simplaj principoj kiuj pruviĝis en la aŭtomobilfabriko mem. Nur tri »eksterordinare simplaj« reguloj estas laŭ Ford por tio direktodonaj: 1. Faru la laboron kiel eble plej direktlinie, por ne ĉagreniĝi per burokratio aŭ iuj ajn nebezonaj limigoj de la povo. 2. Pagu ĉiun laboriston bone (ne malpli ol 6 dolarojn po tage) kaj atentu je tio, ke li dum 48 horoj de la semajno, sed neniel pli longe, estu fakte okupita. 3. Starigu la tutan maŝinaron en plej bonan staton, zorgu pri ĝi kaj insistu je ekzakta pureco, por ke ĉiu dungito je sia ilaro, je sia ĉirkaŭaĵo kaj je si mem atentu.

Ĉi principoj ebligas, ke la fervojo konsistu nur el du fakoj: Oficejo kaj Laborejo. Unue estis limigita la jura departemento, kiu la malnovan fervojon kostis 18 000 dolarojn jare tiel, ke sufiĉis nur 1200 dolaroj. Ĝi okazis pro tio, ke ĉiuj postuloj je domaĝkompensaĵoj estis tuj solvitaj post ilia okazigo. Ĉar oni konsideras ĉion de la vidpunkto, ke la homoj faru sian laboron, regas la laboro kaj ne formalaĵoj. Neniu havas tian funkcion, kiu povus esti nomata »spionado«. La malnova fervojo transportis per siaj 2700 dungitoj 5 milionojn da tunoj. Post la reformo, kiu malpliigis la personaron je 1.500 oni faras duoblan laboron per helpo de 2.300 dungitoj. Ĉi tie estas enkalkulitaj ankaŭ la mekanikistoj de granda riparlaborejo, en kiu estas rebonigataj malnovaj maŝinoj. Dume oni ĉe malnova administracio en la jaro 1914 je funkciigelspezoj foruzis 154% — do oni elspezis 3 dolarojn por ricevi 2 —, malpliiĝis la elspezoj ĉe nova administracio jam en la jaro 1922 je apenaŭ 80% kaj nun ili sumas ĉirkaŭ 60%.

La unua demando estas: ĉu ĉi reformoj kaŭzis konfliktojn, tempo-, trankvilo- kaj monperdigajn, inter la administracio de la entrepreno kaj la organizoj de la personaro? La aŭtomobilfabrikisto diras: »La fervojistaj sindikatoj neniam protestis, ĉar ĉiuj laboristoj estas pagataj pli ol difinas la sindikata tarifo. La administracio tute ne scias, ĉu iu laboristo estas organizita. Ŝajnas ke la sindikatoj tute ne zorgas pri la entrepreno, ĉar la fervojo estis netuŝita de ĉiuj tarifdisputoj kaj strikordonoj«.

La teknika reorganizo komencis per purigado de la fervojo, per jara renovigo de proks. 300.000 relŝtipoj kaj ŝanĝado de la reloj je pli pezaj. La maŝinoj estis per elspezo da proks. 40.000 dol. tiel renovigitaj, ke ili forlasis la laborejon kvazaŭ tute novaj. Kaj la konservado? »Ekipu la laboriston per bona ilaro — per polurita — kaj li lernas atente labori per ĝi. Bona laboro estas malfacila, krom per bona, en pura ĉirkaŭaĵo uzata ilaro«. Energie kontraŭstaras Ford kontraŭ la opinio ke tio estas malgravaĵoj. Per tiaj principoj oni zorgas por vera laborspirito. Ĉi tiuj kondiĉoj estas taksataj samtiel gravaj kiel la bonaj salajroj.

Ankaŭ ĝenerale oni atentas je modela stato en la tuta fervojfunkciigo. La ejoj por unuopaj fakoj estas normitaj. La planko estas cementita. Ĉiu ilaro kaj ĉiu materialo kuŝas en sia normala pozicio. Ĉiumonate estas replenigataj la magazenoj el provizvagono. Ĉiuj konstruaĵoj kaj stacidomoj estas konservataj puraj. La lokomotivoj estas purigataj per propra maŝino konstruita en propra laborejo. Tio ne nur ŝparas elspezojn por salajroj de 3 homoj, sed ankaŭ la purigado daŭras 2½ horojn malpli ol antaŭe. La forĵetaĵoj de kotono necesa por maŝinpurigado ne estas forĵetataj, sed reekspedataj en puriginstalaĵojn. El tiu ĉi ili eliras kvazaŭ novaj, tiel ke fakte neniu »forĵetaĵo« fariĝas.

Kiel oni laboras sur la linio: Anstataŭ homoj, kiuj ĉiam bezonis gvidanton, necesas nur malmulte da inspektistoj por konservado. La ĉeflaboristo diras al siaj homoj: »Ĉu vi ne preferas iun bolton aŭ relŝtipon ripari tiam, kiam vi mem vidas la neceson, ol nur tiam, kiam mi devas ĝin diri al vi? Ĉiu estas pagata laŭ sia kapablo. Neniu staras »nur ordonante«. Ekzemplo el tiu ĉi funkciiga praktiko: Unu linio, estanta sub la kontrolo de iu juna homo estis ĉiam en plej bona stato. Sen diri ion, la fervoja kompanio pagis al li subite pli altan salajron. La apuda linio estis en malbona stato. Kiam diskoniĝis tiu ĉi plialtigo de salajro, pliboniĝis tuj la stato de apuda linio.

Kaj la elreliĝoj? En tiu ĉi rilato estas jene: Laŭ malnova metodo la kulpa estis ĉiam linigardisto. Pere de la reformo ekzistas nun la ebleco sin senkulpigi. La gvidantoj povas nun trovi la efektive kulpan. Nur malofte estas kulpa la linigardisto.

La principo, laŭ kiu en Ameriko nur la laboro, ne la deveno, ne la parencaj rilatoj kaj ne la lernejaj kvalifikacioj, decidas, validas ankaŭ en la fervojfunkciigo. Inter la linilaboristoj troviĝas ĉiam pli kaj pli da homoj kun altlernejaj kvalifikacioj: »Je malmolaj kolumoj tiuj homoj ne plu donas ian gravecon. Ili ekkonis, ke fizika laboro — farata sub decaj kondiĉoj — estas profitdona«. Ĉiukaze ankaŭ en tiu rilato la fervojo per reorganizo kreis pli bonajn kondiĉojn. Antaŭe la ponttaĉmentoj estis kunmetataj sen konsideri, kie la homoj loĝas. La homoj dormis en neuzataj vagonoj, kaj venis nur dimanĉe, kelkfoje eĉ ne tiun tagon hejmen. Nun la fervojo estas

dispartigita je 50 mejloju longajn partojn. La tuĉmentoj estas kunmetataj el la homoj, kiuj loĝas laŭlonge de koncernaj partoj. Ĉiu laboristo povas pere de rapidaj aŭtomobiloj — multnombraj laboristoj de Ford-a entrepreno posedas ja proprajn — regule veni nokte hejmen. La ŝparo estis aldonita al la salajroj de laboristoj kaj ili havas fakte sian propran hejmon.

Por tio, kiom longe oni jam estas dungito ĉe la fervojo oni ne zorgas. Sen iu konsidero je tio estas metata la plej kapabla je la posteno responda al lia kapablo. Ford havis jam en sia aŭtomobilentrepreno per tiu metodo bonajn spertojn. La »fakuloj« estas konsultataj, sed en la momento, kiam ili deklaras, ke io ne estas ebla ili estas tuj maldungataj. La sperto montris, ke laŭ novaj metodoj multo estas ebla, kion ne povis efektivigi la rigidiĝinta fakulo nur pro tio, ĉar li estis kaptita de malnovaj procedoj aŭ eĉ de ĝiaj mankoj.

Ke tiuj reformoj fakte alportas al la okupitaj fervojistoj konsiderindajn ekonomiajn avantaĝojn montras la oficiala statistiko. La dungitoj de tiu ĉi entrepreno ricevas kiel minimuman salajron 25 dol. pli ol estas meznombra salajro pagata de la plej gravaj fervojoj en Ameriko. Krome ili devas labori jare 88 horojn malpli multe ol aliaj! Pro unu organiza regulo de plej simpla maniero estas zorgite, ke la salajro havu plej grandan aĉetpovon: De post jaroj estis netaŭge pro ĝeneralaj malfavoraĵoj por Ford-aj entreprenoj kaj ĝia laboristaro havi unu pagtagon. La pagado da milionoj je unu tago devigis la komercistojn havi grandan stabon da oficistoj por fari salajrolistojn. Kaj ofte devis ankaŭ la laboristoj atendi la pagon de la salajro. Nun estas preskaŭ ĉiuhore ie en la entrepreno la pagado. Per tio, ke nun la aĉetado dividiĝis unuforme, ricevas ĉiu la efektivan kontraŭvaloron por sia mono.

Ke la dungitoj povas partopreni per siaj ŝparaĵoj en la entrepreno kaj ricevi 6% rentumon, ni mencias nur pro kompletigo.

La »milita stato«, kiam la fervojo kun dungitoj aŭ kun publiko, ofte eĉ kun ambaŭ disputis, estas laŭ tiu reformo forigita.

El.: „DER DEUTSCHER EISENBAHNER" faka revuo de la sindikato de germanaj fervojistoj en Ĉeĥoslovaka Respubliko trad. I. F. P.

Orig. de Aug. Pung, afergvid. de fervojadministracio de estoniaj fervojoj, Tallinn, Estonio.

ESTONTA NEOTEKNIKA EPOKO KAJ ESTONTECO DE LA FERVOJO.

Per minimuma energio atingi maksimuman rezulton — jen estas la devizo sub kiu antaŭenpaŝas la homaro nuntempe, dum la matenruĝo de la neoteknika epoko, kaj estonte, dum la neoteknika epoko mem.

Ju pli civilizita la homo estas, des pli grandaj kaj diversaj estas liaj postuloj. Por kontentigi la pligrandiĝantajn postulojn de la socio ne sufiĉis nur lerta laborado de fakiĝintaj metiistoj, sed unuopaj metiobranĉoj plie kuniĝis por kiel eble plej granda produktiva laboro kaj tiel fariĝis grandmastrumado. La lasta ne kontentiĝas per muskolforto de la homo, sed postulas jam pli potencajn maŝinojn.

Unuajn puŝojn al la evoluado de l 'moderna grandmastrumado donis industria revolucio en Anglujo dum la unuaj dekjaroj de XIX. jarcento kaj ĝia posta evoluado estas kunligita per nomoj de Watt, Stephenson, Siemens, Edison kaj aliaj, kiuj per gravaj eltrovoj sur kampo de vaporo kaj elektro ebligis vastan uzadon de mekanika forto.

Industrioj kiel la granda tiel ankaŭ la malgranda, egale uzadas mekanikan forton kaj ĉiu el ili penadas havigi propran energifonton. Tiun tempon oni povas nomigi individua energifonta tempo kaj en unu el ĝiaj fazoj vivas ni nuntempe.

Esplorante la individuajn energifontojn, ni vidas, ke ilia ekspluatado estas ligata per granda senrezulta fortoperdo. Jam ilia unuopa konstruado postulas superfluajn elspezojn kaj laborforton: estas do konata fakto, ke por konstruaĵoj uzata kapitalo kompare kun la tuta entrepreno estas en malgrandindustrio pli granda ol en grandindustrio. Superfluajn elspezojn kaŭzas ankaŭ la transportado de hejtmaterialo. Produktiva eluzado de la hejmaterialo estas des pli bedaŭrinda.

Antaŭ iom da jaroj en Usono la direktoro de geologia oficejo elkalkulis, ke el 2000 funtoj da karbo en minejo jam oni eluzas 600 funtojn; 31 funtojn oni eluzas por ricevo de energio en minejo; 95 funtojn oni uzas por transporto de la karbo ĝis kaldrono; 446 funtoj leviĝas kiel fumo en aeron tute senuzata; 102 funtoj disbruliĝas en fajrujo; 640 funtojn oni uzas por transformigi la varmoforton je mekanika forto, kaj nur 76 funtojn — malpli ol 4% —, oni uzas por produktiva laboro. La statistikistoj en Usono opinias, ke ĉe unua sistemo de individua energifonto en Usono oni malŝparas 1000 milionojn da dolaroj kaj en la tuta mondo 4200 milionojn da dolaroj. La faktoro pri la moderna »evoluigita« energimastrumado estas bedaŭrinda kaj dum la nuntempa elektroepoko tio estas same tiel racia, kiel racie estus por lumigado de unu sola elektrolampo instali propran dinamomaŝinon.

Pli produktivan rezultaton ebligas al ni nur uzado de la elektra energio, kiu postulas por transsendo nur draton. Por pli alta produktiva eluzado de la energio, kiun enhavas krudmaterialo, oni devas konstrui kiel eble plej grandpotencajn staciojn ĉe akvofaloj aŭ minejoj. En Londono oni antaŭ nelonge konstruis unu grandpotencan stacion je potenco de 750.000 Ĉ. P., kiu liveras la energion al la tuta ĉirkaŭaĵo, sed povas tion fari nur je distanco ĝis 50 km. Similajn oni trovas en Germanio kaj Usono. Tio estas kiel aludo al tio, ke estonte estos tutaj landoj kovritaj per retoj de tiaj energifontoj.

La estontan neoteknikan epokon karakterizas precipe la sistema konstruado de grandpovaj energifontoj, kiuj provizas la ĉirkaŭajn regionojn per energio. Vasta uzado de mekanika energio kaj koncentriĝo de grandpovaj energifontoj en centroj, provizantaj tutajn regionojn per la energio, jen la plej grava trajto de la estonta neoteknika epoko. Per tio ekkomencas la nova epoko, kiu havas tute alian aspekton, ol la ĝis nuna. La fortoj ŝparigitaj per la nova sistemo, estos eluzataj aliel por pliboniĝi la homan vivon, kaj tiel socia evoluado havas senlimajn eblecojn.

La civilizacio de la neoteknika epoko postulas ankaŭ pli rapidan transportadon kaj pli perfektajn trafikilojn. Ilia ekspluatado devus esti ligata per minimuma elspezo. Nuntempe la plej vaste uzata trafikilo estas ankoraŭ la fervojo. Sed ĝia ekspluatado estas ligata per grandega malŝparemo da energio.

Lokomotivoj ĝenerale donas nur 4,8%—6%, la plej modernaj per akvo kaj vaporvarmigilo ĝis 8%, da produktiva energio. Preskaŭ 33% el la produktata karbo en la tuta mondo estas foruzata de la lokomotivoj. Ankaŭ transportado de la karbo por fervojo mem kostas multon, ĉar 25%—35% de la fervoja transportado formas karbo.

La rapideco de la fervojaj trajnoj en nunaj cirkonstancoj ne estas brila. Se komence, dum la unua duono de la XIX. jarcento, la fervojo rapide evoluiĝis, do dum la posta periodo ĝia evoluado ne montras iajn gravajn pliboniĝojn. La nunan rapidecon atingis la fervojo jam duonjarcenton antaŭe. Stephenson mem atingis 45 kilometran rapidecon po hore, kaj nunaj ŝarĝtrajnoj ne veturas pli rapide. La plej gravaj linioj de senpera trafiko en Eŭropo

meze kalkulas 70—90 km. po horo, flankaj 50—70 km., kaj ordinaraj 30—50 km. po hore.

Kiam aperis la modernaj motorveturiloj, kiel aŭtomobiloj, aeroplanoj ktp., kiuj lasttempe pli kaj pli pretendas al la unuavica loko, la stato de la fervojo estas endanĝerigita.

Motorverturiloj montras dum la lastaj jaroj grandegan disvolviĝon. Tion oni povas rimarki preskaŭ en ĉiuj ŝtatoj de Eŭropo kaj parte en aliaj mondpartoj. Ekzemple en Londono en la jaro 1925 transportis la aŭtobusoj 52% de la tuta persontransporto. En Germanio oni tre atente rilatas al mezurba aŭtobustrafiko. Tie estas koncerna reto, havanta jam 30.000 km. En 1926 j. estis traveturitaj 25,997.000 km. kaj transportitaj 23,143.000 personoj, la lastaj ciferoj montras en 1927 senteblan altiĝon.

Tiu cirkonstanco malbone influas je la fervoja ekspluatado, kaj laŭ statistiko Germanaj fervojoj perdas je la transporto de komercaĵoj dum jaro 100,000.000 markojn.

La aertrafiko montras lasttempe ankaŭ grandegan evoluadon. Antaŭ nelonge homaro festis novan triumfon en sia evoluado, ĉar estis venkita grandega transoceana distanco per simpla aeroplano. Starigo de novaj kaj novaj rekordoj en tiu kampo estas ĉiutaga afero.

Fervojo por rericevi sian unuavican lokon kaj konservi ĝin dum la estonta neoteknika epoko devas pliperfektiĝi ĉiurilate.

Se unuavice la plej grava bonflanko de la fervojo estis ĝis nun la rapideco, do oni devas tion atenti ankaŭ nun. Tiurilate ne estas ankorau ĉiuj rimedoj elĉerpitaj.

Unuavice oni devas forigi ĉiujn haltiĝojn en malgrandaj stacioj de trajnoj de rekta longdistanca trafiko kaj difini pli rapidan veturadon. Tio postulas bone zorgitajn vojojn kaj pli modernajn lokomotivojn.

La tipo de la moderna lokomotivo en sia evoluado ne estas ankoraŭ finprogresinta kaj oni povas esperi multon. Ekzemple en Germanio oni eksperimentas lasttempe la plej modernan lokomotivon, kiun oni hejtas aŭtomate per karbpolvo; avantaĝo estas, ke la servado de la lokomotivo estas pli malkara, hejtado estas senteble pli ekonomia, estas malpli da fumo kaj fajreroj. En Svedio oni eksperimentas kun granda sukceso turbinlokomotivon.

La antaŭurba kaj mallongdistanca trafiko devus esti servota nepre per motorvagonoj. Tio estas praktikata en pluraj ŝtatoj kaj montras bonajn rezultojn. Ĝia eksplutado estas malmultekosta, sufiĉe rapida kaj fleksebla.

En landoj, kie estas akvofaloj, oni nepre eluzu ties energion kaj elektrigu la fervojliniojn. Tio siavice kunhelpas al trafikrapidigo kaj la gajnita tempo povus esti tre bone eluzata de pasaĝeroj. Aliflanke la elektrigo montras grandan ŝparemon. Same faru karb — kaj torfriĉaj landoj, sed tie-ĉi ne estas profito je la financa flanko tiom sentebla.

En Svislando, kie oni somere 1927. finis la elektrigon de nova longa linio, oni plej bone eksentas la avantaĝon de tiu nova sistemo. Tion ekkomprenis ankaŭ aliaj ŝtatoj en Eŭropo, kiel Aŭstrio, Italio, Francio kaj Germanio, kiuj ekkomencas elektrigi siajn fervojojn.

Duan kaj tre gravan avantaĝon, kiun havas fervojoj, nome-grandamasa trafiko, ne povas de ĝi jam depreni aliaj veturiloj. Per tio estas ebligata grandsignifa komerco interŝtata, grandmasa transportado de armeo dum milito ktp. Tial zorgeme rilatas al fervojoj ŝtatoj kaj turnas gravan atenton al fervoja politiko.

La tria avantaĝo, al kiu zorgeme devas rilati fervojoj, estas precizeco. Neniam permesi malfruon de trajnoj.

Rilate je la financa ekspluatado de fervojo la perspektivoj ĉe nuna sistemo estas sufiĉe malhelaj. En fervojoj enmetita kapitalo donas malofte konforman rentumon, sed malprofito estas ĝenerala afero. Tiurilate la fervojoj en Eŭropo ne atingos plu facile la antaŭmilitan bonstaton. Kaŭzas tion plejparte cirkonstanco, ke la elspezoj je laborforto kaj alia ekspluatado estas altiĝintaj pli ol transportenspezoj.

Fine oni devas atentigi unu la plej arkaikeman kaj malhelpeman cirkonstancon ĉe nuntempa internacia trafiko, nome — doganejoj kaj impostejoj kun iliaj vizoj, permesoj, malpermesoj, serĉadoj ktp. La karto de Eŭropo estas sufiĉe multkolora ankoraŭ por ke la lasta »muro inter popoloj« estu des pli akre sentata. Ĉiu konscienca homo kunlaboru kaj helpu al forigo de tiu lasta malhelpo, ĉiu internacia kongreso decidu kaj proponu al registaroj enkonduki internacian pasportan sistemon (almenaŭ en Eŭropo) kun forigo de vizoj kaj aliaj malhelpaĵoj.

Bona solvo de la lasta problemo bonege efikus internacian interrilatadon kaj siaflanke kunhelpus al alproksimiĝo de popoloj.

Tiuj estas la problemoj kiujn oni devas atenti kaj solvi dum la sekvontaj jaroj.

Josef Hofmann, ĉefinspektoro en fervoja ministerio. Praha, Ĉeĥoslovakujo.

FERVOJOJ EN HISPANUJO.

(J. Daŭrigo.)

Sur ĉefaj linioj, ekzemple el Madrid radio — formeelirantaj al Barcelona, Alikante, Cartageno, Malago, Sevile, Bilbao kaj Santandar kun la supre nomita ĉefurbo ligitaj linioj ruliĝanta unu paro da noktrajnoj ebligas al la politikistoj kaj komercistoj forveturantaj vespere atingi matene Madridon kaj por povi prizorginte siajn aferojn, reveni ankoraŭ la saman tagon vespere en siajn hejmojn. Kian utilon laŭdire havus la vojaĝanta publiko de l' eventuala plirapidigo de l' temp'- intervalo, se ĝi devus forveturi el sia hejmo pli malfrue en la nokto, aŭ atingi sian celon pli frue matene. La menciitaj popolkutimoj kaj la montara karaktero de l' regionoj estas kaŭzo, ke la trajnoj de l' Hispanaj fervojoj estas famaj pro malrapideco. Same la trafikdenseco — esceptante teritoriojn kun ekspluato mineja kaj regionojn industriajn — ne estas tro granda. La trajnrapidecojn de 65 kilometrojn po unu horo oni atingas eĉ sur la ĉefaj linioj tre malofte. Sur ceteraj fervojlinioj, kie prizorgas la pasaĝertrafikon ofte nur unu paro da trajnoj kaj al tio ankoraŭ ĉiam sole dum la tago, ne superas la rapideco de ĉi tiuj trajnoj, haltantaj en ĉiuj stacioj kaj haltejoj, neniam 40 kilometrojn hore. La ŝarĝtrajna servo plenumanta bezonojn de tempoj normalaj, estis laŭ konfeso de l' estrantaj organoj de l' fervojaj administracioj, dum la mondmilito tute difekta. Ĝi renversis nome la tutan marbordan ŝipveturadon, per ĉi tiu trafikrimedo regule prizorgantan komercon al la fervojoj, konfuzigante tute la trafikon sur ili. Kio koncernas la tarifojn kaj la specialan transportregularon, estas la Hispanaj tarifoj kaj taksoj eble la plej simplaj en Eŭropo. Ĝia esenco formas regulon, aranĝitan laŭsence de l' apartenantaj koncesioj kaj samtempe difinas ankaŭ la klasifikon de l' komercaĵoj. Sole la ĉefaj kompanioj, kiuj estas posedantoj de pli granda nombro de koncesioj povas respekti la cirkonstancojn, kaj konsenti deklinigojn de l' fundamentaj principoj. Simile, kiel estas tio ĉe »cahiers des charges« de l' francaj, konsistas la Hispana tarifunuo el la imposto, difinita kiel kompenso por la uzado de l' ŝoseoj, el transportkostoj kaj lupagoj por la veturilo. Sed ĉi tiu diferencigo ne havas ja ian specialan gravecon, eĉ ne praktikan valoron. La kon-

cernaj tarifoj estas du specaj: tarifoj por rapidtransportaĵoj kaj tarifoj por normalaj ŝarĝtransportaĵoj.

Ĉiu sendaĵo povas esti transportata per simplaj pasaĝertrajnoj, sed en ĉi tiuj kazoj estas necese pagi duoblan takson, fiksitan por la transporto laŭ la tarifo por la simplaj ŝarĝsendaĵoj.

Al la vojaĝantoj estas permesata senpaga transporto de 30 kg. da enskribitaj pakaĵoj. Kiel transportado de l' vojaĝantoj, tiel same la transportado de l' ŝarĝsendaĵoj estas submetataj al la pago de l' imposto, tio estas 25% da transportenspezo. Antaŭ la mondmilito estis la tarifoj de l' Hispanaj fervojoj la samaj, kiel ĉe la Italaj fervojoj. La transport-taksoj por la simplaj ŝarĝsendaĵoj estis iaj eksterordinaraj tarifoj — sekretaj — kelkaj ekzistas ĝis nuna tempo, granda parto da ili estis nuligitaj dum la milito. La menciitaj specialtarifoj dependas de l' registara aprobo, kiu ilin kutime aprobas, sed tamen nur tiam, kiam la kompetentaj komercaj ĉambroj donas sian konsenton. Se la tarifoj ne superas limon, laŭleĝe difinitan, ne povas esti ilia aprobo rifuzita. Ĉiu tarifo povas esti post unujara praktikado nuligita, sed sole sub tiu kondiĉo, ke tio devas esti unu monaton antaŭe publikigita. Kio koncernas la praktikadon de l' specialaj tarifoj mem, postulas la kompanioj respektante kompreneble la malkarecon de la menciitaj escept-taksoj, la mallongigojn de la liverterminoj, aŭ almenaŭ ian indulgemon en respondeco, kiam ne estas ĉiam eble ĝustatempe labori laŭ la instrukcioj. Sur kelkaj fervojoj oni transportas poŝton tute senpage; la ceteraj ŝtataj sendaĵoj estas transportataj kun 75% rabato. Kun la kreskanta transportado de l' ŝarĝsendaĵoj, fariĝis ĉi tiuj esceptoj por la fervojkompanioj ia malagrabla ŝarĝo kaj kaŭzis, ke la kompanioj postulis konsenton por la plialtigo de l' tarifoj super la limon, laŭleĝe difinitan. Ĉi tiuj postuloj estis de la registaro ĝis la fino de l' jaro 1918 rifuzitaj. Nur en la sama jaro, kiam la fervojistaro postulis plibonigon de sia salajro, kaj minacis per ĝenerala striko, estis la novaj cirkonstancoj iniciativo, ke la registaro donis permeson plialtigi la tarifojn je 15%. La plialtigo de l' tarifoj, estas aprobita kun valideco de 1a januaro 1919, sed ĝi estis ligita per la kondiĉo, ke estos dediĉite almenaŭ ⅔ da atingebla profito por la fervojistaro. La restanta ⅓ estas lasita al la dispono de l' akciuloj.

Daŭrigota.

EL „ŽELEZNIČNI REVUE" trad. **Emanuel Kubasek**, *Praha, Ĉeĥoslovakujo.*

A. Bilkins, Riga, Latvio.

LA KONFERENCO PRI LA REKTA EŬROPA-AZIA PASAĜERA KAJ PAKAĴA KOMUNIKO EN RIGA.

La konferenco malfermiĝis la 29. de oktobro kaj daŭris ĝis la 13. de novembro 1927. La konferencon partoprenis la reprezentantoj de sekvontaj fervojaj kaj ŝipaj entreprenoj:

Japanlanda regna fervojo; La fervojo de Ŝosen (en Koreujo); La ŝiparo de Osaka Ŝosen Kaiŝa; La regnaj fervojoj de Ĉinujo; Suda Manĝurio; Orienta fervojo de Ĉinujo; la reprezentantoj de fervojoj el Finnlando, Svedio, Estonio, Latvio, Litovio, Germanio, Belgio, Francio, Pollando, Ĉeĥoslovakio, Aŭstrio, Italio, Unio de Socialistaj Sovetaj Respublikoj, reprezentantoj de komerca ŝiparo kaj de Kompanio de Internaciaj Litvagonoj. La fervojoj de Norvegio, Nederlando, Danlando, kiuj ankaŭ estis invititaj, sciigis ke ili ne povas veni al la konferenco.

La programo de la konferenco konsistis el 30 demandoj. Oni elektis inĝenieron sron Rode — la ĉefan direktoron de latvia fervojo — prezidanto de la konferenco, sed post lia rifuzo akcepti la prezidantecon pro manko da tempo, oni elektis prezidanto sron D. Sverĉkov U. S. S. R. fervojan reprezentanton de la Laborgvida Administrejo de rekta Eŭropa-Azia komuniko.

Estis ricevita telegramo de sro Ogava — japanlanda trafikministro, — kiu salutante la konferencon je la nomo de transportentreprenoj de Japanlando, kaj dezirante al ĝi bonan prosperon, esprimis sian deziron ke la rekta komuniko inter Eŭropo kaj Azio estu kiel eble plej baldaŭ realigota. La konferenco decidis esprimi dankon al sro Ogava kaj sciigi lin, ke la konferenco estas penanta fari ĉion por rapidigi refunkcion de la komuniko inter la Lando de suriranta suno kaj Eŭropo.

Komencante solvi fiksitajn demandojn en la programo de la konferenco, oni provis klarigi kiom estas realigitaj la decidoj de antaŭaj konferencoj en Moskvo kaj Berlino rilate enkondukon de la rekta Eŭropa-Azia pasaĝera kaj pakaĵa komuniko. Oni klarigis, ke la rekta komuniko kun malproksima oriento estas jam parte enkondukita de la 1-a de aŭgusto 1927. t. e. inter fervojstacioj kaj havenoj de Japanlando kaj fervoja stacio de Harbin en Orienta Ĉinujo unuflanke kaj fervojstacioj de U. S. S. R. Stolbce, Riga kaj Tallinna aliflanke. La enkonduko de tiu ĉi komuniko kun pluaj eŭropaj regnoj ĝis nun ne estis ebla pro la demando pri komunika servo de vagonoj de Internacia Kompanio de Litvagonoj, pri kio U. S. S. R. ankoraŭ ne estas farinta sian decidon.

La reprezentantoj de la fervojoj de Francio kaj Belgio deklaris, ke iliaj fervojoj aliĝas al la rekta Eŭropa-Azia komuniko, kaj ili esperas, ke la komuniko inter Okcidenta Eŭropo kaj Ĉinujo kaj Japanlando estos realigita en plej proksima tempo.

Kvankam estas tute kompreneble ke ne estos eble por tiu ĉi komuniko ekfunkciigi trajnojn, kiuj konsistus nur el vagonoj de Internacia Kompanio de Litvagonoj sed necesos ankaŭ aliaj trajnoj, tamen la enkondukon de tiaj trajnoj ili konsideras fundamenta kondiĉo de la fervojoj de Francio kaj Belgio por aliĝi al la rekta komuniko. Bazante sin sur la decido akceptita en antaŭa konferenco pri utiligo de komunikservoj de Internacia Kompanio de Litvagonoj, ili rimarkigis, ke fervojoj tiurilate devas konkuri kun martransportaj entreprenoj. Konkuro estas ebla nur tiukaze, se en trajnoj estos la kompaniaj vagonoj, kiuj dum la tuta vojaĝo estos servotaj de la Kompanio, la sola organizo kapabla plenumi tiun taskon.

La fervojaj reprezentantoj de Svedlando kaj Finlando, akcentante grandan signifon de la rekta Eŭropa — Azia komuniko, klarigis, ke aliĝo de tiuj ĉi fervojoj al la rekta komuniko estas ligita kun sveda kaj finna ŝipara partopreno, je transportado.

Por ordigi tiun ĉi demandon la fervojoj de Svedujo kaj Finnlando senprokraste interrilatos kun siaj registaroj kaj ŝiparaj entreprenoj kaj la rezultojn ili sciigos skribe al la Laborgvida administrejo de la rekta komuniko en Moskvo. Se estos atingitaj pozitivaj rezultatoj, la menciitaj fervojoj kaj ankaŭ ŝipentreprenoj de Svedujo kaj Finnlando aŭtomate iĝos anoj de la rekta Eŭropa — Azia komuniko.

La reprezentantoj de ceteraj fervojoj, ĉiuj senescepte parolis por senprokrasta realigo de la rekta Eŭropa — Azia komuniko; pro tio la konferenco decidis fiksi fina kaj lasta dato la 15. de Majo 1928. de kiam ĉiuj fervojoj kaj ŝiptransportaj entreprenoj partoprenontaj la rektan komunikon devas ĝin enkonduki. Se iu regno trovos ebla ekfunkciigi rektan komunikon jam antaŭ la 15. de majo 1928. tiam tiu ĉi paŝo estos salutata. La decido tamen ne koncernas la fervojojn de Francio kaj Belgio, kies partopreno dependas de funkciado de trajno de Internacia Kompanio de Litvagonoj.

Por atingi tion, ke la vojdirekto de Berlino al Moskvo tra Varsovio ne estu pli preferinda ol tiu tra Riga, oni fiksis tiucele egalan veturpagon por ambaŭ direktoj, sekve de tio por la distanco de Berlino al

Moskvo por ambaŭ direktoj estas enkondukita nur unu bileto per kiu pasaĝero laŭ sia plaĉo povas elekti la unuan aŭ la alian direkton.

Tio — ĉi estas resumo de la plej gravaj decidoj de la konferenco. Krom tio dum la konferenco estis priparolitaj kaj faritaj decidoj pri pasaĝera kaj pakaja veturigo, kaj ankaŭ ellaboritaj kaj definitive agorditaj kondiĉoj de tarifoj kaj reciproka kalkulordigo kaj estas ellaboritaj modeloj de koncernaj dokumentoj.

Multajn diskutojn kaŭzigis la demando pri vizoj de la vojaĝantoj kaj pri ordigo de doganformalaĵoj dum vojo; oni speciale atentis neceson simpligi tiujn ĉi formalaĵojn.

Estis decidite okazigi sekvontan konferencon de la rekta Eŭropa — Azia komuniko la 13. de novembro 1928. en Praha.

El oficiala jurnalo de la administracio de latviaj regnaj fervojoj „DZELZCELU VESTNESIS" tradukis: **N. Blumbergs.** *Riga (Latvio).*

EL SOCIA VIVO

Aug. Pung, afergvid. de fervojadministracio de estoniaj ferv. Tallinn, Estonio.

PRI NOVAJ SALAJROJ DE FERVOJISTARO EN ESTONIO.

Nia parlamento la 8-an de marto 1927 akceptis post 3 legadoj la leĝon pri salajroj de ŝtatoficistoj, al kiuj apartenas ankaŭ la fervojistoj. La servantaro longe kaj sopire atendis la leĝon, sed ĝia apero ne plenumis tiun atendadon. Reprezentantoj de Centrunuiĝo de estonaj fervojistoj postulis pli grandan salajroplialtigon al malsuperaj servantoj, sed de la parlamento ellaborita leĝo decidas kontraŭon. Laŭ la nova leĝo la salajroplialtigo al malsuperaj servantoj estas plej multe 30% de la antaŭa salajro, dume al superaj oficistoj la plialtigo estas ĝis 50%. Ekzemple la salajro de ŝtatservanto, kiu antaŭe ricevis 4500 mk. monate, nun ricevas 6000 mk., — do la plialtigo 33,3%; kalkulisto, kiu antaŭe ricevis 6200 mk., nun ricevas 7500 mk. — la plialtigo 21%; sed ministro, kiu antaŭe ricevis 36000 mk., nun ricevas 60000 mk. — la plialtigo estas 66,6%. Se la diferenco de salajroj inter malsupera servanto (4500) kaj ministro (36000) antaŭe estis 8-obla, do nun ĝi estas jam 10-obla (60000 : 6000). Kiel videble gajnis plie superaj oficistoj.

La leĝo estis oficialigita la 1 de aprilo 1927 kaj laŭ ĝi oni kategorias ĉiujn etatemajn ŝtatoficistojn kaj servantojn je 22 ŝtupoj:

I	ŝtupo	35.000 mk.	XII	ŝtupo	14.000 mk.
II	„	32.000 „	XIII	„	13.000 „
III	„	30.000 „	XIV	„	12 000 „
IV	„	28.000 „	XV	„	11.000 „
V	„	26.000 „	XVI	„	10.000 „
VI	„	24.000 „	XVII	„	9.000 „
VII	„	22.000 „	XVIII	„	8.000 „
VIII	„	20.000 „	XIX	„	7.500 „
IX	„	18.000 „	XX	„	7.000 „
X	„	17.000 „	XXI	„	6 500 „
XI	„	15.500 „	XXII	„	6 000 „

Fervojaj oficistoj kaj servistoj estas kategoriataj jene.*)

I	ŝtupo	Generaldirektoro	35.000 mk.
II	„	Viceĝeneraldirektoro	32.000 „
III	„	Financ-, trakcion-, trafik, voj- kaj materialdirektoro	30.000 „
IV	„	(mankas)	
V	ŝtupo	Ĉefo de kalkulfako anstataŭanto de financdirektoro), ĉefo de teknika trafik-fako	26.000 mk.
VI	„	Supera kuracisto, supera librotenisto (anstataŭanto de fakĉefo), anstataŭanto de trakciondirektoro	24.000 „
VII	„	Kuracisto pli altranga, ĉefo de tariffako, inspektoro de ekspluatacia direkcio, ĉefo de teknika fako	22.000 „
VIII	„	Kuracisto ordinara, ĉefo de statistika fako	20.000 „
IX	„	Supera librotenisto, gvidanto de trafika subfako, staciestro de ĉefstacio en Tallinn, gvidanto de lokomotiva subfako en trakciondirekcio, inĝenieroj	18 500 „
X	„	Sekretario de l' fervoja administracio, jura afergvidanto en fervoja administracio, supera revizoro, kuracisto malsupera, ekspluatacia revizoro, gvidanto de vagono subfako en trakciondirekcio	17.000 „
XI	„	Gvidanto de la personara subfako en fervoja administracio, kuracisto pli malsupera, estro de ĉefkaso, staciestro de la I kl.	15 000 „
XII	„	Helpkuracisto supera, revizoro de trakciondirekcio, staciestro de la I kl.	14.000 „
XIII	„	Dentkuracisto, librotenisto, vojmajstro de la I kl., supera trafikinspektoro, kontrol-mekanikisto	13.000 „
XIV	„	Helpkuracisto ordinara, supera statistikisto, vojmajstro de la I kl., staciestro de la II kl.	12.000 „
XV	„	Vojmajstro de la II kl., sekretario de direkcio, staciestro de la III kl. trafikinspektoro	11.000 „
XVI	„	Helpkuracisto pli malsupera, laboranto en apoteko, malsupera librotenisto, salajristo, vojmajstro de la III kl., staciestro de la IV kl., teknikisto, lokomotivestro de la I kl.	10.000 „
XVII	„	Afergvidanto, malsupera librotenisto, staciasistento de la I kl. lokomotivestro de la II kl., teknika agento	9.000 „
XVIII	„	Helpafergvidanto, statistikisto, staciestro de la V kl., staciasistento de la II kl., trajnrevizoro, estro de rezervejo, lokomotivestro de la III kl.	8.000 „
XIX	„	Arkivaro, supera kalkulisto, staciasistento de la III kl., supera trajnligisto, estro de persontrajno, elektromekanikisto, lokomotivhejtisto de la I. kl., supera vagoninspektisto	7.500 „
XX	„	Registratoro, desinfektoro, kalkulisto, staciasistento de la IV kaj V kl., trajnligisto, estro de komerc-	

*) Per tiu-ĉi salajrtabelo oni senvalorigas la tabelon, aperintan en »La Fervojisto« No. 4 — 1926/7.

		trajno, supera telegrafisto, lokomotivhejtisto de la II kl., vagoninspektisto	7.000 „
XXI	ŝtupo	Supera kancelaristo, supera konduktoro, telegrafisto	6.500 „
XXII	„	Kancelaristo, telefonisto, signalisto, supera relŝangisto, malsupera telegrafisto	6.000 „

Estas ankoraŭ pluraj neetatemaj servistoj, kiel hejtistoj de lokomotivejoj, lampistoj, laboristoj, lokomotivpurigistoj, gardistoj, vagonoleigistoj, pumpmaŝinistoj ktp., kiuj ricevas 6000 mk. aŭ pli malpli.

OFICIALA PARTO

RAPORTO DE KASISTO POR ĜENERALA JARKUNVENO DE I. A. E. F. okaze de XIX. U. K. en Danzig.

(Fino.)

Budĝeto por asocia jaro 1927/8.

Presado de la revuo sur 4 paĝoj:	Din	9.720.—
Ekspedado		1.800.—
Poŝtelspezoj de prez. & vicprez.		1.500.—
Aliaj neantaŭvideblaj elspezoj		980.—
	Din	**14.000.—**
Repago de la ŝuldoj al:		
sro I. F. Puhalo	Din	2.846.06
sro Eriksson		5.600.—
Entute:	**Din**	**22.446.06**
Presado de la revuo sur ok paĝoj:	Din	18.000.—
Ekspedado		1.800.—
Poŝtelspezoj de prezid. & vicprezid.		1.500.—
Aliaj elspezoj:		1.000.—
	Din	**22.300.—**
Repago de ŝuldoj al:		
sro I. F. Puhalo	Din	2.846.06
sro Eriksson		5.600.—
Entute:	**Din**	**30.746.06**

Por eldoni 4 paĝan revuon ni bezonus: 561 anojn.
Por eldoni 8 paĝan revuon ni bezonus: 769 anojn.

Zagreb, la 25-an de Julio 1927.

Vicprezidanto: **Ilija F. Puhalo.**
Kasisto: **S. Mužinić.**

RECENZOJ

Eldonejo HIRT & SOHN, Leipzig (Salomonstr. 15), konata pro siaj belegaj kaj valoraj eldonaĵoj, eldonis antaŭ nelonge du tre belajn verkojn:

E. Privat:

Historio de la lingvo Esperanto (II-a parto). Nia gvidanto Dro Privat skize prezentas al ni la historion de Esperanto de la jaro 1900—1927. Sur preskaŭ 200 paĝoj de la libro estas priskribitaj ĉiuj internacie gravaj klopodoj kaj sukcesoj de nia lingvo. En vere majstra stilo priskribita, la libro plenumis jam de longe sentatan bezonon de la esperantistaro. Se oni tralegas la I-an kaj II-an parton oni ricevas klaran bildon pri la malfacilaĵoj, kiujn Esperanto sur vojo de sia konstanta progreso jam trapasis kaj venkis. Mi sincere rekomendas la libron al ĉiuj niaj anoj. Nur konatiĝo kun la historio de Esperanto povas en ni plifirmigi la kredon je la venko de la ideo por kiu ni batalas. La prezo de la libro estas en luksa bindaĵo 6 germ. markojn.

Delsudo kaj Laiho:

Aŭstralio lando kaj popolo. Unu finlandano kaj unu aŭstraliano, ambaŭ esperantistoj, priskribis en plej interesa maniero la kvinan kontinenton kaj ĝian vivon. Legante la libron oni admiras rapidan progreson de la lando. La libron ornamas belaj kliŝaĵoj, kiuj helpas komprenii multon kio estas en la libro priskribita. Ĉiu, kiu interesiĝas pri Aŭstralio nepre devas aĉeti la libron. Eble ĝi instigos iun de la legantoj elmigri en tiun landon, kie ekzistas multaj bonŝancoj por certigi al si post kelkjara laboro bonan vivon. La prezo de la libro estas en luksa bindaĵo germ. markojn 6.50.

Ĝenerale dirite la eldonaĵoj de Hirt & Sohn estas aĉetindaj pro siaj belega aspekto kaj bonega enhavo. Mi mencias denove: »Internacian Mondliteraturon«, kiu ĝis nun prezentis al ni belajn perlojn el literaturo de diversaj popoloj. Dum lasta tempo mi havis la okazon uzi ankaŭ ofte la vortarojn de P. Benneman, kiujn eldonis la firmo. Ambaŭ vortaroj estas bonegaj kaj mi varme rekomendas ilin al niaj anoj scipovantaj germanan lingvon. Ne pro reklamo, sed tute sincere mi ripetas, ke la eldonejo meritas nian subtenon. De ni ja dependas, ĉu ĝi daŭrigos la eldonadon de tiel belegaj verkoj kaj tiel helpos al ni en nia laboro progresigi Esperanton. Per propagando de la verkoj, eldonitaj de ĝi, ni servas al Esperanto, kaj al la eldonejo ni donas kuraĝon por eldono de aliaj verkoj. Bele ekipita libro kun bela interesa enhavo estas sendube plej bona propagandilo por nia lingvo.

Eldonejo RUDOLF MOSSE, Berlin S. W. 19 (Jerusalemer str. 46—49) daŭrigas eldonadon de la volumoj de »Biblioteko Tutmonda«. Laste aperintaj verkoj estas: 11—12 vol. Dr. Julius Penndorf: **Grekaj papirusoj,** 13—14 vol. **La vojaĝoj kaj aventuroj de barono Munchhausen,** 15—17 vol. A. S. Puŝkin: **La kapitanfilino,** 18—19 vol.; W. E. Collinson: **La homa lingvo,** 20 vol. J. Korczak: **Bonhumoraj rakontoj.** Detale paroli pri ĉiu unuopa libro ne estas eble. Mi rekomendas la aĉeton de tiuj — cetere tre malkaraj eldonaĵoj — al ĉiu, kiu deziras legi ion belan kaj interesan. Ĉiu unuopa volumo kostas 0.50 germ.-markojn kaj la tuta serio de 10 uroj. 4 germ.-markojn.

Pollando kaj Gdansk, ilustrita gvidlibreto tra Pollando, eldonita de Pollanda Esperanto-Delegitaro. Fakte la libreto estas taŭga por esti gvidlibro de esperantistoj tra Pollando. Ĝi enhavas multajn belajn kliŝaĵojn de la vidindaĵoj en Pollando kaj interesajn priskribojn de plej gravaj lokoj. Ĉu aliaj naciaj esp. asocioj ne povus serioze pripensi kaj eldoni ion similan pri sia lando? La esperantistaro havigus al si tre bonan propagandmaterialon kaj la landoj ja profitus vekante tiamaniere en la tuta mondo intereson por si. Al niaj legantoj ni la libron varme rekomendas. Al polaj samideanoj koran dankon por ilia laboro.

Originala Esperanto-Legolibreto. Pensoj kaj rakontoj de Henny Wildström. La aŭtorino en mallongaj sed trafaj rakontoj prezentas al ni belan kolekton de la rakontoj plej parte etikaj.

Internacia Dialogaro eld. Belga Esperanto-Instituto (koopera societo) 11, Kleine Hondstraat 11, Antwerpen. La libreto estas kolekto de la dialogoj kaj ĝi bone utilos al kursgvidantoj de progresigaj kursoj. Prezo 1.25 sv. fr.

Kompleta traktado pri la prepozicioj kaj pri la akuzativoj en Esp. de Alberto Mair, fakinstruisto, Vieno XVI. Hasnerstrasse 103. Prezo 1.50 aŭstr. ŝil. Per multege da bonaj ekzemploj klarigas al ni la aŭtoro uzadon de prepozicioj kaj akuzativo. Rekomendinda verko por ĉiu, kiu deziras estonte verki en Esp. kaj traduki el naciaj lingvoj.

50 modelaj leteroj pri komerca korespondado, trad. de prof. P. Christaller, eldonitaj de Vilhelm Violet, en Stutgart, Rotebühlstr. 123, enhavas tre bone kunmetitajn komercajn leterojn. Inter, en multaj aliaj gravaj naciaj lingvoj aperigita libreto, jen aperis ankaŭ la esperanta. Pro la malalta prezo (0.70 germ. markojn) ĝi estos bonvena al ĉiu interesiĝanto pri komerca korespondado.

La kooperativa movado en Pollando, de Fr. Dabrowski. La libreto, entenanta interesajn germanlingvajn artikolojn, havas esp. lingvan resumon, el kiu estas diveneblaj ĉefaj aferoj pri tiu ĉiam pli kaj pli aktuala temo. Necesus, ke ankaŭ alilandaj kooperaj societoj eldonu similajn resumojn por konigi al eksterlando siajn staton, historion, labormetodojn kaj progresojn. La libreto enhavas plurajn bildojn de la entreprenoj de la kooperativa movado. Niaj polaj samideanoj, pro la iniciato de la uzado de Esp. en tiu grava sfero meritas dankon de la tutmonda esp. Se aliaj sekvos, tiam sendube ne okazos estonte tia lingva konfuzo, kia estis tiun ĉi jaron en Stockholm, okaze de tutmonda kongreso de la Internacia Kooperativa Alianco, kie estis oficialaj lingvoj: franca, angla kaj germana kaj kie oni rifuzis akcepti ankaŭ la rusan lingvon kiel oficialan. Estas mirinde, ke rusoj ne proponis Esperanton kiel internacian lingvon sed la rusan. Eventuale la propono de Dro. Privat estus pli favore akceptita. Kiel longe daŭros ankoraŭ tiu Babela Turo? Ĉu oni ne ankoraŭ komprenas la utilon de Esperanto en tiaj gravaj movadoj?

Jarlibro de la Lingva Komitato kaj de ĝia Akademio, por 1927, jaro entenas regularon de tiuj oficialaj institucioj kaj nomaron de L. K. — anoj kaj de Akademianoj. Kiel aparta aldono estas »Sistemo pri landnomoj«.

Pri landnomoj de Th. Cart. Libreto, kiun eldonis prezid. de L. K. kaj de Akademio sro Th. Cart. Aparte aldonitaj estas la rimarkoj pri propraj nomoj en Esp. kaj ilia transskribo.

Ŝlosilo de Esp. en juda lingvo, prezentas novan pliriĉigon de la ŝlosiloj de Esperanto. Eldonis ĝin, laŭ iniciato de I. C. K. la eldonejo J. Ŝapiro, Lipova 33, Bialystok, Pollando. Interesa kaj taŭga propagandilo de Esp. Prezo 0.20 sv. fr. aŭ egalvaloro.

La individualisma socialismo. Eldonita de Internacia Asocio Biokosma. Ricevebla ĉe F. Monier, Chemin de Vallè-aux-Loups, Chatenay-Malbry (Seine) Francujo. Pritraktas la teorion de la kombino de bonaj flankoj el komunismo kun tiuj el anarkismo.

Gvidfolio pri Dordrecht. bela propagandilo pri tiu ĉi urbo estas senpage ricevebla ĉe komunuma estraro. Adreso: Gemeentebestuur, Dordrecht, Nederlando. Skribu mendante en Esp.

Prezaro katalogo pri esperantaĵoj de firmo **Herman Röhlich,** Wassergasse 7-a, Gablonz a. N., Ĉeĥoslovakujo. Al samideanoj, dezirantaj aĉeti belajn insignojn kaj aliajn esp-aĵojn, mi rekomendas kore la firmon. Ĝi liveras belajn kaj malkarajn signojn en multaj variaĵoj. **Red.**

SCIIGOJ DE LA ESTRARO

Antaŭ ĉio ni esprimas nian dankon al tiuj kolegoj, kiuj sendis al ni siajn bondezirojn okaze de Kristnasko kaj Novjaro. Same dankon al tiuj, kiuj gratulis al ni pro decembra numero.

Al la nuna numero ni eldonas specialan folion petante la anojn, ke ĉiu bonvolu donaci laŭ sia financa povo iun donacon por garantia kapitalo de la revuo. Ni esperas, ke eĉ unu ano ne rifuzos nian peton. La nomoj de la donacintoj estos publikigitaj en la revuo. La kolektado de la donacoj ne estas provizora, sed ĝi restos daŭra. Ni petas, ke oni bonvolu rememoriĝi pri tio kaj konscii, ke nur de ni mem dependas pli aŭ malpli rapida progreso de Esperanto inter fervojistoj. Nia revuo estas plej taŭga propagandilo. Sen ĝi nenio estas farebla!

En februara numero ni aperigos la staton de la anoj pagintaj la kotizon por tiu ĉi asocia jaro.

El tiu ĉi numero ni devis pro manko da spaco ellasi la artikolon »Normala aŭ mallarĝa fervojlinio«. — Ĝi aperos en februara nro. Same aperos, se iel eble jenaj artikoloj: Fervojoj en Hispanujo (2-a daŭrigo); Kiel oni veturas per amerika Pensilvanio- fervojo; Batalo de fervojadministracioj kontraŭ okhora labortago; Respondoj je la enketo; Demandoj; Rememoroj; kaj Diversaĵoj.

Aldonita al tiu ĉi numero estas ankaŭ la »Aliĝilo« al 20-a Universala Kongreso de Esperanto. Ni sincere rekomendas al niaj anoj, kiel eble plej baldaŭan aliĝon al Kongreso. Vi helpas per tio multe al laboro de la organiza komitato. Ni petas, ke tiuj anoj, kiuj deziras aliĝi, aŭ jam aliĝis, aŭ intencas aliĝi sciigu tion al ni per simpla pk. Ni bezonas tion scii pro tio, ĉar ni intencas entrepreni necesajn paŝojn por speciala fervojista kunveno de IAEF. **La estraro.**

EL MOVADO

Hungarujo.

Budapest. Sro Insp. Ludoviko Frey gvidas kurson ĉe Direkcio de Duna—Szava—Adria Vasut. Partoprenas 10 ferv. **E. L.**

Italujo.

Torino. La Direkcio de la »Fervoja Postlaboro« el Torino oficiale presigis sur la ofiŝoj, ke krom la singvoj franca, angla, germana estas ankaŭ instruata la lingvo »Esperanto«. La grupo poste zorgis, ke aliaj 609 cirkuleroj estu disdonitaj en ĉiujn oficejojn. La rezultato estis, ke oni en la fervojista lernejo en centra stacidomo de Torino P. N. aranĝis kurson por 25 partoprenantoj. Aliaj kursoj estas aranĝataj por biletvendistoj kaj trajnpersonaro. Gvidanto Bisetti. **A. B.**

Pensilvanio. La »Pensilvanio-Fervojo« duonmonata jurnalo (eldonnombro 95.000) aperigis anonceton pri nia revuo, laŭ instigo de nia ano sro Harold W. Kline, dungito de nomita fervojo. **H. W. K.**

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

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

INTERNACIA ASOCIO de la ESPERANTISTAJ FERVOJISTOJ

Konforme al la alvoko de la estraro, publikigita en januara nro de la revuo, mi sendas .... kiel donacon por GARANTIA KAPITALO de "LA FERVOJISTO".

Loko________________ la____-an de__________1928.

Subskribo:

....

KASA NUMERO:________

La mono estas ŝanĝita la......an de.....1928 laŭ la kurso......
por..........Din......para.

Kasisto:

Reviziis:...................... ....