



LA FERVOJISTO

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

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

LA INSTRUO

*P*ost plurmonata interrompo — kaŭzita de malsano de la redaktoro nia revuo denove povas aperadi. Pasinta jaro finiĝis kun bona rezultato. La revuo aperadis regule, la asociaj laboroj estis farataj laŭ ebleco plej akurate. Ni esperis vidi grandan prosperon de la asocio dum pasintaj monatoj. Subita malsaniĝo de la subskribinto malhelpis la efektivigon de la intencita laborplano kaj provizore prokrastigis ĉiujn laborojn. * Dum tiu — por mi certe plej malagrabla tempo — mi povis pripensi la situacion de nia asocio. La rezultatojn tiurilatajn mi deziras konigi al niaj anoj en sekvantaj linioj. Verŝajne neniu supozas, ke esperanta movado estas movado, kiu donas la eblecon perlabori monon al ĉiu, kiu al ĝi aliĝas. Ĝi estas pure idealista, nur malmultaj ricevas pagon por sia poresperanta laboro. Samtiel estas en nia ĵaka fervojista movado. Ĉiu el niaj funkciuloj laboras tiom, kiom permesas al li la libera tempo, sanstato ktp. Rigardante la aferon de tiu vidpunkto estas certe, ke neniu povos riproĉi, se iu funkciulo ne povas fari la laborojn, ĉu pro manko de libera tempo aŭ io simila. * Tute alia estus la afero, se nia asocio havus kelkmilojn da anoj, se ĝi povus pagadi al la homoj laborantaj je ĝia prosperigo, se ĝi povus prosperi sendepende de tiu aŭ alia persono. Tiam oni simple, se iu malsaniĝus, aŭ se okazus al li io neantaŭvidebla, trovus tufacile alian spertan personon, kiu intertempe farus la laboron. Certe, ke tiam la malsano de iu el la funkciuloj ne estus malhelpo por regula aperado de la revuo aŭ de iu ajn asocia laboro. Entute, tiam la asocio ne dependus de unuopa homo. * Ĉar tiu ideala stato, kiun nia asocio verŝajne en la estonteco atingos, ne ankoraŭ estas atingita, devas ni — perceptante plene la altajn celojn de nia movado — demandi nin mem, ĉu kaj kiel tiu ideala stato estas atingebla. * Mi estas konvinkita, ke multaj el niaj anoj malespere konsideris la situacion de nia asocio, eventuale kelkaj eĉ decidis ĝin ne plu subteni kaj simile. Ĉiuj tiuj estu konvinkitaj, ke tiel agante ili nur malfaciligas la necesegan progreson de Esperanto en nia medio. Ne tiel oni helpas al la progreso de iu ajn utila movado. Oni nur baras ĝian disvatiĝon. * La preskaŭ sensignifa kotizo — pagata al nia asocio — ne estas pago al funkciuloj, ĝi estas sole dokumento, ke ekzistas kleraj, komprenemaj fervojistoj en la mondo, perceptantaj, ke tia grava ilo, kia estas Esperanto, rajtas ricevi la etan subtenon. Se por tiu-ĉi kotizo oni ricevas ankaŭ la gazeton, des pli bone. La kotizo ja ne perdiĝis en la poŝo de iu funkciulo, ĝi restis konservita kaj ĝi estos uzita nur je la bono kaj prosperigo de la asocio al kiu ĝi estis pagita. * Sed se iu supera forto — certe pleje malagrabla al tiu, de kiu dependas iu asocia laboro — malhelpas lin alporti per sia laboro iun brikon al la genia konstruaĵo, ne estu via ekŝigo el niaj idealistaj vicoj protesto kontraŭ la senkulpa persono, aŭ kontraŭ la organizo en kiu tiu persono estus devinta fari iun laboron, sed ne povis ĝin fari. Kontraŭe, nia celo estu pli ideala, ni montru, ke ni scias la solan eliron el tiu, ankaŭ en la estonto, nedezirinda situacio. Klopodu per senĉesa varbado por la asocio, per ĉiufanka subteno al la ideo atingi tiun idealan staton, kiu ne permesos, ke nia asocio en la estonto dependu de la malsano aŭ iu ajn okazintaĵo en la vico de ĝiaj funkciuloj. * Kiel eble plej baldaŭ atingo de tiu ideala situacio estu la celo de ni ĉiuj. * Tiuj kelkaj linioj estas la instruo ĉerpita el la malsano.

ILIJA F. PUHALO

Regna fervojkonsilisto Rüter, Witten, Germanujo.

PRI EKSPLUATAJ CIRKONSTANCOJ KAJ TRAFIKAJ REGULOJ ĈE LA ANATOLIA KAJ BAGDADA FERVOJOJ.

La ĝenerala direkto de la Anatolia kaj Bagdada fervojoj eldonis en la jaro 1926 gvidlibron en la turka kaj franca lingvoj, kies enhavo vekas eble apartan intereson unue, ĉar ĝi donas precizan bildon pri la geografiaj kaj kulturaj cirkonstancoj sur la tuta fervojaro, sed poste ankaŭ tial, ĉar multaj tie menciitaj reguloj kaj difinoj nerefuteble devenas de germana origino.

En la antaŭparolo oni mencias, ke la unua eldono de ĉi tiu gvidlibro estis akceptita de la vojaĝantaro pli favore ol oni esperis. Post duona jaro ĝi estis elĉerpita. La prezentata dua eldono estis poste nove prilaborita kaj aperis en pli vasta amplekso.

En la unua ĉapitro oni ekscias, ke «Anatolia fervoj» estas nomata la linio de Haidar-Paŝa al Angora kaj al Konia. Krome apartenas al ĝi ankoraŭ tri malgravaĵ branĉlinioj. La linitaĵo mezuras 1035 km. La «Bagdad-fervoj» komenciĝas en Konia kaj dum la milito estis konstruita ilia parto ĝis Nissibik. De Turkoj estas ekspluatata la plej norda liniparto Konia-Yenidje longa 347 km. La reston ekspluatas Kilia-Nordsiria fervojkompanio.

La plej proksimaj paĝoj enhavas pli detalajn sciigojn pri la 92 stacioj de la Anatolia kaj Bagdada fervojoj en formo de tabeloj. Krom indiko pri ilia reciproka distanco kaj pri ilia situo super la mara nivelo oni mencias la distancojn de ĉiu stacio de la urboj, vilaĝoj kaj domaroj, laŭ kiuj la stacioj estas nomataj; krome estas rimarkite, ĉe kiuj stacioj troviĝas droŝkoj kaj aŭtomobiloj, plue restoracioj kaj hoteloj proprataj de la fervoja kompanio.

Pri la poŝtaj kaj telegrafaj entreprenoj enhavas la libro detalajn sciigojn. Laŭ la grandeco kaj graveco oni diferencas diversajn grupojn. La plej malgrandaj poŝtejoj rajtas ekspedi sole ordinariajn poŝtaĵojn al la en- kaj eksterlando. La pli grandaj akceptas krom tio ankaŭ valorleterojn kaj paketojn al la enlando. La plej grandaj poŝtoŝtacioj en Biledjik, Eskiehehir, Angora, Kutahia, Afion kaj Konia rajtas efektiviĝi ĉiuspecajn poŝtmandatojn al la en- kaj eksterlando. La telegrafoŝtacioj estas parte malfermitaj eĉ dumnokte; en pli gravaj el ili estas eble ekspedigi telegramojn ankaŭ en fremdaj lingvoj.

El la ĉapitro pri persontarifoj estu speciale menciite jeno: la fervoja veturigas la vojaĝantojn en tri diversaj klasoj. La veturprezo por unu kilometro sumiĝas laŭ la germana valuto en la unua klaso je 7, 3 pfenigoj, en la dua je 5, 4 pfenigoj kaj en la tria je 3, 5 pfenigoj. Krom tio estas alkalkulataj diversaj surtaksoj:

a) havena imposto sumiĝanta je 8, 6 pfenigoj, 6, 5 respektive 4, 3 pfenigoj laŭ la sinsekvo de la klasoj estas enkasigata de la vojaĝantoj venantaj de Haidar-Paŝa aŭ direktigantaj tien;

b) trafikala imposto de 10, 7, 5 respektive 5% de la tuta veturprezo;

c) markimposto de 4, 3 pfenigoj po ĉiu veturbileto, kies prezo estas inter 0,86 kaj 2,16 germanaj markoj, kaj 6,5 pfenigoj po ĉiu vojaĝbileto pli kara ol 2,16 germanaj markoj (= 100 piastroj aŭ 1 turka funto).

En la antaŭurba trafikrilato Haidar-Paŝa — Pendik estas enkasigata sole la duona trafikala surtakso. Krom tio estas rabatitaj la prezoj de revenbiletoj kaj de biletkajeroj por 50 veturoj.

Infanoj aĝaj ĝis tri jarojn estas veturigataj senpage je la kondiĉo, ke ili estas lokataj sur la genuoj de siaj akompanantoj; infanoj aĝaj ĝis 7 jarojn devas pagi la duonan prezon. Se pri la aĝo de la infanoj la

vojaĝantoj ne povas akordiĝi kun la trajnpersonaro, decidis la staciestro laŭ sia bontrovo.

Senperaj biletoj al ĉiuj stacioj de la tuta fervojaro estas haveblaj sole en 13 plej grandaj stacioj. Ĉiuj aliaj stacioj vendas biletojn sole ĝis la plej proksima trajnkunmetista stacio nome: Haidar-Paŝa, Eskiehehir, Angora, Konia kaj Yenidje. Ĉi tie oni aĉetas poste la pluan bileton ĝis la celstacio.

Sur la dorsa flanko de la biletoj estas indikita la dato kaj la numero de la trajno, por kiu la bileto validas. Se iu vojaĝanto pro kiu ajn kialo ne kapablis ekvojaĝi per la koncerna trajno, li rajtas veturi per la sekva trajno uzante la saman bileton sole, post kiam la staciestro estis validiginta la bileton por ĉi tiu trajno.

Se iu lokiĝas en pli alta klaso, ol por kiu validas la bileto, estas alpagota sole la diferenprezo, se la konduktoro estis pli frue sciigita, alioĉaze estas krom tio enkasigataj 50% de la diferenprezo kvazaŭ punmono. Vojaĝantoj trafitaĵ en la trajno sen valida bileto devas postpagi la vojaĝprezon kun centprocenta surtakso. Se ili sciigis la konduktoron antaŭ aŭ ne longe post la ekveturo, estas pagata krom la simpla veturprezo sole punmono da 5 piastroj. Personoj sen bileto ne rajtas eniri la stacidomojn; peronbiletoj estas haveblaj sole en Haidar-Paŝa kaj Eskiehehir. Se ne estas konstateble kun nepra certeco, kie la vojaĝanto sen bileto eniris la trajnon, la punmono kaj la veturprezo estas kalkulota de la elirpunkto de la trajno. La veturon oni rajtas interrompi, sed la estro de la survoja stacio devas validigi la bileton por la venonta trajno. Antaŭ la celstacio la konduktoro reprenas la biletojn, sole en Haidar-Paŝa la vojaĝantoj elirante el la stacidomo redonas ilin ĉe la elireja baro.

Principe estas ĉiuspecaj vojaĝdokumentoj necedeblaj; se iu kontraŭagas, oni reprenas lian bileton kaj traktas lin kvazaŭ li ne estus posedinta bileton.

Nun sekvas difinoj pri kunprezo de pakaĵoj kaj bestoj.

Ĉiu vojaĝanto rajtas kunpreni en sian kupeon manpakaĵojn ekzemple korbojn, sakojn, kofrojn, pakaĵojn ktp, se ili povas esti lokataj sub la benkoj aŭ en la pakaĵretoj ne malhelpante aliajn vojaĝantojn. Grandaj pecoj ekzemple matracoj, kusenoj, grandaj kofroj, kies pezo aŭ amplekso ne konvenas la supre menciitajn kondiĉojn, devas esti ekspeditaj. Je ĉiu bileto estas veturigataj 30 kg da pakaĵoj senpage. Se kontrolante pakaĵojn oni trovas pecojn, kiuj enhavas komercaĵojn, estas pagota speciala veturiga imposto por ili. Generale estas akceptataj kiel pakaĵoj sole pecoj enhavantaj objektojn servantajn al la persona kaj dumvoja uzo de la vojaĝanto. Tamen estas veturigataj ankaŭ komercaĵoj kaj malgrandaj bestoj ekzemple: ŝafoj, kaproj, ŝafidoj, leporoj, kunikloj, katoj, birdoj vivaj aŭ malvivaj, pakitaj aŭ nepakitaj je la kondiĉo, ke neniu peco pezu pli ol 100 kg, ke la veturigata objekto ne povu doni kaŭzon al difekto de aliaj pakaĵoj kaj ke ili ne estas ekskluditaj de la transporto laŭ specialaj ekspluatataj kaj tarifaj reguloj. Enliverante pakaĵon al transporto oni ricevas pakaĵbiletan, je kies redono oni ricevas la pakaĵon en la destina stacio. La fervoja ne devas kontroli, ĉu la tenanto de la pakaĵbileto estas la proprajanto. Hundoj estas veturigataj en specialaj apartigoj en la pakaĵvagono. Malgrandajn hundojn rajtas la proprajantoj kunpreni en la kupeojn, se neniu el la kunvojaĝantoj kontraŭdiras; oni devas porti ilin en la brakoj. Ĉashundojn kunpreni oni rajtas sole en la trian klason. Zorgi pri la nutrado de la transportataj bestoj devas la transportiganto. Pluaj difinoj koncernas garantiadon respektive negarantiadon de la fervoja pro perdiĝo de la transportataj objektoj; krom tio estas severe malpermesite uzi biletojn de aliaj vojaĝantoj por ebligi al si senpagan transporton de pli granda kvanto da pakaĵoj, ol al kiu rajtigas la biletoj, kiujn la vojaĝanto posedas laŭorde.

Post ĉapitro pri tarifo de pakaĵportistoj en Haidar-Paŝa sekvas mencioj pri lit-kaj manĝeĵvagonoj kaj pri salonvagonoj. La persontraĵo veturonta ĉiutage de Haidar-Paŝa al Angora havas litvagonon kun 16 litlokoj kaj manĝeĵvagonon. Se necesas, oni aldonas ankoraŭ pluan litvagonon. En la trajnoj de Haidar-Paŝa al Adana veturas lunde kaj merkrede litvagono kun 14 litlokoj kaj lunde kaj ĵaŭde litvagono en la kontraŭa direkto. La litvagona bileto al Angora kostas por la unua klaso 17.20 germanajn markojn kaj por la dua klaso 14.40 GM. La prezoj estas submetitaj al ŝanceliĝo de la kurso. La biletojn oni aĉetas en la agentejo de la litvagona kompanio en Stamboul aŭ en la trajno. Pluaj agentejoj por vendado de biletoj estas starigitaj en Haidar-Paŝa kaj Adana. Ĉiuj vojaĝantoj de la unua kaj dua klasoj rajtas uzi la manĝeĵvagonon. Oni povas manĝi «à la carte» aŭ «table d'hôte». La matenmanĝo kostas 0.75 GM, la tag- kaj vespermanĝoj po 3.25 GM; estas malpermesite alporti al si manĝaĵojn kaj trinkaĵojn. Dum tempo inter la menciitaj komunaj manĝoj povas la vojaĝantoj aĉeti en la manĝeĵvagono teon, kafon kaj aliajn trinkaĵojn. Kunpreni pakaĵojn kaj hundojn en la manĝeĵvagonojn estas malpermesite.

Al vojaĝantoj, kiuj deziras vojaĝi solaj, disponigas la anatolia fervojo salonvagonon kun kelke da litoj kaj kun kuirejo. La veturprezo sumiĝas laŭ la nombro de la aksoj kaj laŭ la grandeco de la vagono je 0.50 aŭ 1.— aŭ 1.50 GM/km; minimume estas pagotaj 32, aŭ 64 aŭ 120 GM. Senpage estas veturigataj en la menciitaj vagonoj 3 resp. 5 resp. 10 personoj. Pluaj partoprenantoj devas aĉeti bileton por la unua klaso, sole la servistaro akompananta siajn gemastrojn rajtas aĉeti bileton por la tria klaso. La vagono enhavas tablovazaron kaj kuirejan ilaron por la maksimumo da personoj allasitaj en la koncernan vagonon. La fervoja administracio disponigas unu sian okupaton al priservado. Se la vagonoj ne estas malplenigitaj dum 12 horoj post la alveno en la destinan stacion, oni devas pagi difinitan stardepagon.

Por veturigo de paketoj pezantaj 5 kaj 10 kg validas escepta tarifo. Ekzemple unu 5-kg paketo kostas sole 6 pfenigojn tute egale, je kiu distanco ĝi estas sendata. De veturigo estas esceptitaj vivaj bestoj, arboj, moneroj kaj valoregaĵoj, por kiuj objektoj validas apartaj reguloj.

Plue sekvas indikoj pri trinkakvaj fontoj situantaj ĉe la fervoja linio. Entute estas indikitaj 15 stacioj; sed oni rimarkigas, ke ekzistas ankoraŭ pliaj fontoj tamen en stacioj, en kiuj la trajnoj haltas sole mallongan tempon, kiu ne sufiĉas por provizi la vojaĝanton per trinkakvo. Interesaj estas la mencioj pri mineralakvaj fontoj kaj varmaj banejoj. En Touzla ekzistas mineralhavaj fontoj, kiuj efikas ĉe stomakaj kaj intestaj malsanoj. En Eski-Chehir situas meze de la foirejo varmaj banoj da 42° C, kiuj enhavas kalkon kaj sulfuron kaj sanigas la reumatismon.

Diversaj haltejoj vekas intereson pro historiaj memoraĵoj aŭ pro konstruaĵoj troviĝantaj tie. En Guebze estas laŭdire la tombo de la fama Kartagano Hannibal, kiu en la jaro 183 a. K. mortigis sin mem. In-Eunu famiĝis pro fanatikaj bataloj okazintaj tie dum la lasta milito pro sendependeco. En la proksimaĵo ĉe Doryläum fame batalvenkis la kruckavaliroj gvidataj de Gottfried de Bouillon la armeon de selĝuka sultano. Kaj en la jaro 1147 ankaŭ ĉi tie estis bataldetruitaj de Selĝukoj la taĉmentoj de la Hohenstaufa imperiestro Konrad la III-a, kiu partoprenis la 2-an krucmilitiron. Dudekkvin kilometrojn suden de Eski-Chehir situas la monto Jazili Kaya, sub kiu laŭ la famo troviĝas la tombo de la friga reĝo Midas. Sur pinto de monto apud Bitcher situas la antikva Gordium, la ĉefurbo de Frigoj. Ĉi tie pasigis la vintron Aleksandro la Granda en la jaro 333 a. K. Per fosesploroj okazintaj en ĉi tiu regiono en la jaro 1900 estis malkaŝitaj multaj antikvaĵoj. An-

gora, nun la ĉefurbo de la turka respubliko, estas la iama Ankyra, kiu laŭdire estis fondita en la 7-a jarcento a. K. Dum la tempoj ĝi estis ofte sieĝata kaj venkakitita. El la roma epoko devenas la templo de la imperiestro Augustus; la templo estas ankoraŭ parte konservita. En pli granda nombro troviĝas tie ankoraŭ konstruaĵoj el la epokoj de Selĝukoj kaj Osmano. En citadelo lokita sur monto troviĝas enmasonitaj multnombraj partoj de kolonoj, kapiteloj kaj aliaj ruinrestaĵoj de antikvaj grekaj konstruaĵoj. Apud Afion-Kara-Hissar Turkoj kelkfoje venkis dum la bataloj por la sendependeco. La urbo havas vidindajn moskeojn kaj pontojn el la selĝuka epoko kaj citadelon sur deklivega konusforma monto alta 120 m. En la ĉirkaŭaĵo troviĝas antikvaj frigaj tombejoj. Konia, la antikva Ikonium, estis la ĉefurbo de la selĝukaj sultanoj, kies palaco parte ankoraŭ ekzistas. La urbo estas konata pro siaj moskeoj devenantaj el diversaj jarcentoj. Bizanca preĝejo, kiu estis pli poste alikonstruita je moskeo, antaŭ kelke da jaroj bedaŭrinde estis tute detruita de fajro. Sudokcidente de Ereğli en intermonta pasejo troviĝas hetita artaĵo, kiu estas engravurita en rokon kvazaŭ bareliefo. Oolou-Kichla posedas ampleksajn kazernojn kiuj estis rekonstruitaj en la jaro 1836 de Ibrahim-Paŝa, la estro de egiptaj armeoj. Apud Bozanti inter pintoj de la montara ĉeno Taurus situas 760 m alte la «kilikia pordego». Trans ĉi tiu fama intermonta pasejo marŝis ĉiuj konkeristoj de Semiramis, Kserkses, Darius kaj Aleksandro la Granda ĝis Harun al Raŝid, Gottfried de Bouillon, Sultano Javu Selim kaj Ibrahim Paŝa. Ĉe la enirejo al la pasejo estas troveblaj ankoraŭ ruinoj de la iamaj fortikaĵoj.

La lasta ĉapitro enhavas tutan serion da utilaj konsiloj al la vojaĝantoj. Malkonsentoj inter la vojaĝantoj kaj la trajnpersonaro ordigas en stacio la staciestro, dumvoje la trajnestro. Plendoj estas enskribotaj en «libron de plendoj», kiu troviĝas en ĉiu stacio. La plendoj devas subskribi sian plendon per sia plena nomo indikante sian loĝejon. Post ĉiu enskribo devas la staciestro sendi la plendolibron seprokraste al la ĝenerala direkto uzante plej rapidan transportmanieron. Malobeoj kaj perfortoj kontraŭ deĵorantaj fervojoficiistoj estas punataj same, kiel la samaj agoj kontraŭ la ŝtataj oficiistoj.

La atendejoj en la stacioj — krom tiuj sur la antaŭurba linio — devas esti malfermataj unu horon antaŭ la forveturo de ĉiu trajno kaj estas fermataj post ĝia forveturo. La haltodaŭro de la trajno estas laŭte vokanonceata en ĉiu stacio. Estas malpermesite enpaŝi inter la relojn, sidiĝi sur enŝupaj tabuloj aŭ sur bufroj de la vagonoj, eniri kaj eliri dum la trajno ankoraŭ moviĝas; kontraŭagantoj estas punataj per 2 GM. Malfermi la fenestrojn oni rajtas sole en interkonsento kun ĉiuj vojaĝantoj en la sama kupeo. Klinadi sin el la fenestroj kaj apogadi sin sur la pordon dumvoje estas malpermesite. Vojaĝantoj, kiuj kunportas pafilojn, devas malŝarĝi ilin pli frue ol ili eniras kaj en la trajno ili devas starigi ilin direktante la tuban malfermaĵon malsupren. Senrajta ektiro de la alarmbremsa estas punata per 5–50 GM, se la subita haltigo de la trajno rezultigis nenian aĉidenton. Se pro rezultanta aĉidento estis vunditaj aŭ mortigitaj personoj, la kulpulo estas punata per malliberejo ĝis 5 jaroj kaj per punmono ĝis 200 GM.

Trovaĵoj restas deponitaj dum unu jaro. Facile malboniĝantaj komercaĵoj estas vendataj kiel eble plej profitige kaj la enspezoj oni deponas je konto de la propraĵanto, dum kiam ne pasas la menciita unujara limtempo. Poste nuligas la propraĵanto de la perdinto je la perdita objekto.

Ĉar ne ĉiuj personvagonoj rulas ĝis la finstacio de la trajno, anoneas tabuloj fiksitaj sur la eksteraj flankoj de ĉiu vagono ĝian eliran kaj celan stacion.

La vojaĝantoj povas do eviti malagrablan transiron, se ili atentis ĉi tiujn anonetabulojn.

Ĉiuj person-trajnoj estas ekipitaj per sanitara kesto por ebligi, ke estu provizore helpate al malsaniĝintaj vojaĝantoj aŭ pro akcidento vunditoj.

En la fina frazo de la gvidlibro, kiu en alpendaĵo enhavas persontrajnajn horarojn de la Anatolia kaj Bagdada fervojoj same kiel de la ceteraj fervojoj en Malgranda Azio, estas ankoraŭfoje akcentite ke la administracio fervore klopodas ĉe ĉiu nova eldono plibonigi kaj kompletigi ĉi tiun gvidlibron treege utilan al la honorinda vojaĝantaro. La vojaĝantoj estas petataj sciigi al la ĝenerala direkcio en Haidar-Paŝa siajn dezirojn pri enpresado de pluaj menciadoj aŭ pri pli detala pritrakto de punktoj jam enpresitaj.

El V. Z. nro. 27 tradukis J. R.

JAPANAJ REGNAJ FERVOJOJ.

Japanlando, kiu partoprenas de 1. XII. 1922. per koreaj kaj sudmanguriaj fervojoj (entute 3.267 km) en Internacia Fervoja Unio, petis en la j. 1927. ankaŭ la akcepton de insularaj ŝtataj fervojoj (ampleksantaj 12.600 km) en la Unio.

Konsiderante signifoplenan rolon, kiun ludas Japanlando en internacia trafiko, akceptis la laborigita komitato en sia kunsido de novembro 1927. la aliĝon — kondiĉe — ke la ĝenerala kunveno ĝin aprobu. La akcepto sekvis en januaro 1928.

Ni opinias utili al intereso de niaj legantoj, se ni okaze de aliĝo de japanaj fervojoj al la Unio, donos ĝeneralan raporton pri la stato de la fervojoj, kiun raporton ni kunmetis baze de informoj afable disponigitaj al ni de s-ro Sakaguĉi, sekretario en Fervoja Departemento de japana registaro en Tokio, kaj de raportoj pri la jaroj 1924/25. kaj 1925/26.

Japanaj regnaj fervojoj ampleksas la fervojojn de la japana regno, t. e. la fervojojn sur kvar grandaj insuloj: Hondo, Kion-Sion, Sikok kaj Hokkaido kaj el pluraj insuloj konsistantan arkipelagon kiel ankaŭ la koloniajn fervojojn t. e. fervojojn en Koreo, sur insulo Formosa (Taiwan), en suda parto de insulo Sahalin (Kazafuto) kaj t. n. sudmanguriajn fervojojn.

1-a parto.

JAPANAJ FERVOJOJ.

1-a ĉapitro.

Historio, Ekosto de japana ŝtata fervoja reto.*

Japanlando konsistas el arkipelago enhavanta multnombrajn insulojn (pli ol 500), kiuj kuŝas en duonrondforme laŭlonge de bordoj de Siberio kaj Ĉinlando, de ekstremo de duoninsulo Kamĉatka ĝis insulo Formosa preskaŭ de norda glacimaro ĝis tropikaj regionoj. Multaj el tiuj insuloj havas nur malgrandan amplekson; la ĉefparton de Japanlando kreas kvar grandaj insuloj Hondo (ankaŭ nomata ĉefinsulo), Kion-Sion, Sikok kaj Hokkaido, kiuj pro siaj etendiĝoj kaj ekonomia signifo posedas fervojojn.

En la j. 1869 konkludis la registaro unuan fojon ligi per fervojoj ankaŭ ĉefurbojn Tokio kaj Kioto sur insulo Hondo kun komercaj lokoj Kobe kaj Ohosaka por aliĝi ĝin je pli gravaj havenoj Jokohama, en sudoriento de Pacifika Oceano kaj Ĉuruga, en nordokcidento ĉe japana maro.

Ĉar la ŝtata kaso ne kapablis disponigi necesan kapitalon por konstruado kaj ĉar privata kapitalo — ankoraŭ nesufiĉe eŭrope pensanta — rifuzis mone partopreni sur tiu-ĉi por ĝi nova kampo, akceptis la registaro la financan proponon de londonaj kapitalistoj. Tiamaniere estis konstruitaj de marto 1870 ĝis junio 1872 la 29 km longa linio Tokio — Jokohama,

* Por tiu-ĉi ĉapitro estis uzita la artikolo el »Archiv für Eisenbahnwesen«.

kaj de novembro 1872—1877 la 35 km longa linio Kobe—Ohosaka kaj ĝia 47 km longa plilongigo ĝis Kioto.

Kiam la plano konstruita baze de helpo de angla kapitalo malsukcesis, devis la registaro, estante devigita uzi proprajn monrimedojn, linigi konstruadon de projektitaj linioj kaj post la ribelo de Satsuma en la j. 1877, eĉ tute ĉesigi. Post restarigo de la ordo en la lando povis esti finkonstruitaj la ŝtataj fervojoj sed tiel malrapide, ke en la j. 1882 entute nur 185 km estis pretaj.

Daŭra malfacileco havigi la necesan monon por konstruo, devigis tiutempe la registaron forlasi la ideon pri pura ŝtataj fervojoj politiko kaj provi per privataj fervojoj. Ĝi donis en la j. 1881 al japana fervoja kompanio »Nippon-Tetsudo-Kwaisha« koncesion je 99 j. por konstruo kaj ekspluatado de la fervojo de Tokio tra Sendai al haveno Aomori, en la nordo de insulo Hondo, kiu estis finkonstruita en la j. 1891 kaj ankaŭ sur la tuta linio la trafiko ekfunkciigita. La ŝtato konsentis al la kompanio garantion por procentaĵoj, sed certigis al si ŝtatan kontrolon pri konstruo, trafiko kaj tarifoj de fervojo.

Ĝis la j. 1891 estis al 15 kompanioj donita koncesio, inter ili kiel plej grava estis tiu de Sanjo-fervojo por 487 km longa linio laŭlonge de sudorienta bordo de insulo Hondo de Kobe al Simonoseki, kiu servas al tre floranta regiono kaj al ambaŭ gravaj urboj Okajama kaj Hirohima, poste tiu de Kion-Sion-fervojo sur la samnoma insulo, la Modji (kontraŭe al Simonoseki) kun ĉefhavenoj Nagasaki, la okcidenta haveno de Japanlando, en kiu albordegas plej multnombraj eŭropaj ŝipoj, kiu devus ligi kaj samtempe la riĉan karbreĝion de Kokura en nordo de insulo fermi kaj fine tiu de la Hokkaido fervojo. La grandaj fervoj-kompanioj konstruis dum 10 jaroj 1.875 km da novaj fervojoj. Krom tiuj pli grandaj kompanioj kreiĝis ankaŭ malgrandaj entreprenoj, kies linioj etendiĝis senkontinue tra la tuta lando.

La koncesioj de privataj fervojoj trafis plej parte laŭbordajn liniojn en trafikriĉaj regionoj. La registaro klopodis pri la konstruado de la linioj en interno de la lando, sed pro monta karaktero de la insuloj la konstruado de la linioj estis tre multekosta (riska), la kompanioj ne akceptis la klopodojn.

En la j. 1891 la parlamento akceptis leĝprojekton por la konstruo de 1.285 km, da novaj ŝtataj fervojoj antaŭvidantan unuecan organizan planon: la pruteprenleĝo estis ekvalidinta en la j. 1892 kaj ĝi disponigis al la ŝtato necesan krediton. Tiel povis altiĝi la longeco de ŝtataj fervojoj de la j. 1899 ĝis 31. marto 1906 je 2.544 km.

Dum la sama tempo la kompanioj, kies nombro, sekve de financa krizo fariĝinta pro milita sukceso kontraŭ Ĉinlando en la j. 1894—1895, falis de 66 je 39, konstruis siaflanke 3.350 km da fervojoj; la 31. decembro 1906 estis la reto de ĉiuj koncesiitaj fervoj-linioj pli ol 5.200 km do % de ĉiuj japanlandaj fervojoj.

En la j. 1900 akceptis la registaro planon por aketo de privataj fervojoj, supozante, ke unueca funkciigo utilis al ekonomia evoluo de la lando. Sed kiam en 1904 j. eksplodis la milito kontraŭ Rusujo la demando provizore malaktualiĝis. Venkoplena fiŝo de la milito alportis — por helpi al industrio kaj ekonomia evoluo de la lando — kiel plej gravan postulon de postmilita programo la kuniĝon de fervojoj en organon unuecan en la posedaĵo de la ŝtato.

En marto 1906 proponis la registaro du leĝprojektojn, la unuan por ŝtatigo de plej gravaj japanaj privatfervojoj, la alian por aketo de la fervojo Fusan-Sŝul en Koreo konstruitan kaj funkciigatan de japanaj interesuloj. Ambaŭ projektoj fariĝis la 31. marto 1906 leĝo: sekve de ŝtatigo de fervojoj fariĝis posedaĵo de la ŝtato 17 privatfervojoj en longeco 11.542 km por 484.640.000 da jenoj (jeno = japana monunuo). La de ŝtatigo ekskluzitaj 700 km fariĝis poste

laŭ pri-malgrandfervoja leĝo de aprilo 1910 malgrandfervojoj.

Por transpreno sub la ŝtatan administaron antaŭvidis la leĝo 9 jaran templimon, sed jam en oktobro 1907 povis esti efektivigita la ŝtatigo, ĉar ĉiuj traktaĵoj kun la kompanioj en bona maniero finiĝis.

Post tio la ŝtaŭfervoja reto konstante evoluigis kaj ankaŭ la malgrandfervojoj kreskis. Pro tio la ĝenerala studo de japanaj fervojoj devas enteni ambaŭ.

(Daŭrigota.)

El „ZEITSCHRIFT DES INTERNATIONALEN EISENBAHNVERBANDES“ tradukis I. P. P.

KUNLABORADO INTER ADMINISTRACIOJ KAJ UNIOJ.

Kvar fervojoj jam akceptis la kooperativan planon por solvi la problemojn de laboreja mastrumado. Raporto pri la rezultatoj de la studando inter fervojoj direktata al la plibonigo de mastrumada efikeco per kooperativa mastrumado, kiel ĝi estas farita de la oficejo de laborstatistiko, sekvas jene:

Eble la plej granda parto de kooperativaj provoj estis direktata al la plibonigo de la mastrumada efikeco per tiaj rimedoj, kiaj estas; plibonigitaj metodoj de laboro, reorganizado de la sistemo por disdonado de la laboro, translokigo de laboristoj, alpreno de ekonomiaĵoj, kaj forigo de neuzataĵoj. Tiel granda estas la intereso de la organizita laboristaro pri la demando de plimalgrandigo de la kosto de produktado per forigo de neuzataĵoj kaj nenecesa elspezado, ke konferenco subtenata de la laboristaro, estis kunvenigata en la printempo de 1927 por konsideri la problemon kaj ĝian solvon.

Uni-fervojadministracia kunlaborado disvolviĝis dum la mondmilito, laŭ propono de la unioj al la Direktoro de Fervojoj mem, kaj iom da progreso estis farata, sed poste malhelpata de striko de mekanikistoj dum jaro 1922.

En la printempo de 1922 Daniel Willard, prezidanto de la „Baltimore & Ohio“ fervojo, konsentis, ke efektivo de interkompreniĝo inter laboristoj kaj la administracio laŭ kooperativaj metodoj estas farebla kaj meritas zorgeman atenton. Tamen, pro la striko de 1922 oni ne efektivigis tiun planon ĝis Februaro 1923 post kunveno de laboristoj, kie la laboristoj esprimis sian deziron provi la eksperimenton.

Ekzistis la kompreno, ke la laboristoj partoprenos la profiton de la nova plano. La administracio promesis fari sian eblon por stabilizi laborecon (ke la laborado ne estu intermita), se la laboristoj kontribuos al la bonordo de la laborejo. S-ro Beyer, la inĝeniero kiu unue pripensis la planon kaj ĝin kontrolis, diras: „Al tio ĉi ili tuj konsentis. Kaj la administracio laŭ sia promeso sendis novan amason da prilaborotaj lokomotivoj por ripari al la Pittsburgh-a laborejo por helpi stabilizi laborecon.“

La laboristoj fariĝis tre agemaj, serĉante okazojn por plibonigo de metodoj kaj ellaborante sugestotaĵojn praktikajn por prezenti al reprezentantoj de la unioj ĉe lokaj kunvenoj de la unio, por ke la reprezentantoj prezentu ilin al la administracio.

Post kiam la plano funkciadis ses monatojn ĝi estis formale konfirmata ĉe kunveno de laboristoj mekanikistoj de la fervojo kaj oni faris la kondiĉojn skribe per kontrakto por ĝia starigo ĉe ĉiuj 45 laborejoj de tiu fervojo en Februaro, 1924.

La plano nun funkcias, ne nur en la laborejoj de la „Baltimore & Ohio“ fervojo, sed ankaŭ en la laborejoj de tri aliaj fervojoj, la „Canadian National“, la „Chicago & North Western“, kaj la „Milwaukee & St. Paul“ fervojoj.

La necesaj por la sukceso de la plano estas nomitaj de S-ro Beyer, jene:

1. Plena kaj elkora legitimado de la regulaj unioj kiel ankaŭ de la konvene akredititaj organizaĵoj de la laboristoj.

2. Akcepto de la administracioj, ke tiuj ĉi unioj estas helpemaj, necesaj, kaj konstruivaj en la mastrumado de industrio.

3. Disvolviĝo inter unioj kaj administracioj de skribitaj kontraktoj regantaj salajrojn, laborkondiĉojn, kaj la tujan kaj ordan ĝustigon de disputoj.

4. Laŭsistema kunlaborado inter unioj kaj administracioj por plibonigitaj servemo kaj efikeco, kaj forigo de neuzataĵoj.

5. Volonteco de la administracioj por helpi al la unioj solvi siajn problemojn rekompence por konstruiva helpo de la unioj por solvi la problemojn de la administracioj.

6. Stabilizo de laboreco.

7. Kalkulado kaj partoprenado de la profitoj de kunlaborado.

8. Kondiĉoj por definitiva kaj kuna uni-administracia ilaro por progresigi kaj konservi kooperativajn klopodojn.

La sesa kaj la sepa postulaĵoj, nome; stabilizo de laboreco, kaj partoprenado de profitoj, estas la kialoj, ke la laboristoj per siaj unioj estas pravigitaj por elkore subteni la planon. Eĉ se la fervojoj estus pli bone mastrumataj, laŭ la vidpunkto de la administracio aŭ de la publiko, la intereso de la laboristoj ne daŭrus se ili mem ne ricevas rektan kaj evidentan profiton por la kunlaborado. Tiu ĉi profito devas konsisti el daŭranta laborrajto, plibonigitaj lakorkondiĉoj, kaj pli grandaj salajroj. Antaŭ ĉio, la laboristoj devas esti certigitaj, ke la administracioj faros la plej eblan por stabilizi laborecon; ĉar videble, se pro pligrandigita efikeco, ili forlaboras la tutan laborotajn kaj ne plu havos laboron, la laboristoj tre baldaŭ perdos la entuziasmon.

Prezidanto Willard sumigis la rezultatojn de la plano kiel tre kontentigaj ĝis nuntempe.

El la angla „FERVOJISTA GAZETO“ trad. C. C. Fears, Louisville, Usono

PRI LA KOVRADO DE VAGONTEGMENTOJ.

Gisnune oni kovris la vagontegmentojn ordinaraj per farbita aŭ zinkita ferlado. Sed nun oni rimarkis ke la ferlado sur tegmentoj de pli novaj vagonoj estas detruita jam post dekjara servado, dum la ferlado sur tegmentoj de multaj malnovaj vagonoj estas ankoraŭ bona, malgraŭ ke ĝi estis sen kovraĵo kontraŭ rusto. Tiu okazaĵo donis kaŭzon esplori pli precize malnovaĵn ferspecojn. Oni esploris:

1. la ferladon de unu komerevagono, kiu estis konstruita en jaro 1862;

2. la ferladon de unu kameno, kiu estis konstruita en jaro 1870;

3. la ferladkovrilon de unu maŝinrulo, kin estis konstruita en jaro 1870.

Ĉiuj ferladoj estis en tute taŭga situacio post 50 jara servado.

La kemia analizo donis sekvantajn rezultajn:

	karbono	sulfuro	fosforo	mangano	kupro
ĉe 1 — tre malmulte	0,020%	0,034%	—	—	0,54%
ĉe 2 — 0,012%	0,030%	0,177%	0,05%	—	0,44%
ĉe 3 — tre malmulte	0,022%	0,092%	—	—	0,35%

La enhavo de kupro montris sin ĉe ĉiuj malnovaj ferspecoj, kiuj rezistis kontraŭ rusto, dum nuna ferlado tute ne enhavas kupron. Kelkaj fervojoj en Usono postulas nun tial, ke la ferlado de vagontegmentoj devas enhavi almenaŭ 0,25% kupron, per kiu ili opinias eviti la espezojn de vagonriparado.

Ĉar nuna ferlado rapide fariĝas sentaŭga kaj por uzadi pli malkarajn enlandajn materialojn anstataŭ eksterlandaj ferladoj, la fervojoj en Finnlando kaj Eŭlando komencis nun kovri la vagontegmentojn per maldensa veltolaĵo kaj speciala miksaĵo, farita laŭ sekvanta recepto:

Oni prenas 40 kgr. da linooleo,
32 kgr. da kreto,

8,5 kgr. da umbrio,
8,5 kgr. da flava okro,
8,5 kgr. da argentbrilo,
4 kgr. da kolofono.

Oni verŝas en kaldronon duonan parton da linoleo kaj plenan parton da pistata kolofono. Tiam oni lasas boli dum 4 aŭ 5 minutoj, post kiam oni almetas la restantan parton da linoleo kaj ĉiujn aliajn materialojn de miksaĵo. Nun oni lasas boli la miksaĵon 10 ĝis 15 minutoj, dum kiu tempo oni movas ĝin per ligna bastono, tiam la miksaĵo devas malvarmiĝi kaj nun ĝi estas preta por uzado.

Vagontegmentojn oni kovradas laŭ sekvanta metodo:

Sur vagontegmento, kiu estas farita el dense kunigitaj bretoj, oni ŝmiras per peniko la miksaĵon kaj tiam tuj kovras la tegmenton per maldensa veltolaĵo kaj martelas ĝin per najloj. Nun oni kovras la veltolaĵon ankaŭ per miksaĵo kaj lasas ĝin sekiĝi 2-3 tagojn aŭ pli, kiam estas sufiĉe da tempo. Poste oni kovras la tegmenton per sama, sed per linoleo plifluidiginta miksaĵo kaj kovras ĝin tuj per dika sablotavolo. Sekvantan tagon oni balaas la superfluan sablon de la vagontegmento kaj la kovrado estas finita. Tia kovrado estas ankaŭ fortika kontraŭ fajro.

Karl Verus, teknikisto en Trakciondirekcio. Tallinn — Estonujo.

EL SOCIA VIVO

KUNPUŝIĜO

En la stacio Zaječi apud Břeclav Ĉeĥoslovakujo kunpuŝiĝis rapidegtrajno kun komercaĵtrajno. Ĉi tiuokaze mortis 23 personoj kaj multaj estis grave vunditaj. Kulpas estas relkomutisto, kiu anstataŭ al la rekta relvojo komutis al la branĉovojo, sur kiu staris komercaĵtrajno. La kulpulo estas konata al ĉiuj kiel tre akurata deĵoranto, tial ĉiuj miris, ke ĝuste al li povis okazi tia eraro. Li mem asertas, ke li ne povas klarigi sian eraron al si. Komutinte la relŝanĝilon li estis konvinkita, ke li faris sian laboron ĝuste, kaj telefonis al sia estro, ke la relŝanĝilo estas ĝuste starigita por la alvenanta rapidegtrajno. Tuj kiam li ekkonis sian eraron, li klopodis ĝustigi ĝin, sed estis jam tro malfrue. Kvankam la lokomotivestro de la rapidegtrajno iom malrapidigis sian trajnon, tamen ĝi kunpuŝiĝis je pohora rapideco da 60 km kun la staranta trajno. Tial tia detruega efiko.

En la ĵurnalo «Národní Osvobození» aperigis verkisto Josef Kopta, jenan artikolon, kiu koncernas malfacilan deĵoron de relkomutistoj.

Relkomutisto kaj ni.

Mi ne scias, ĉu oni povas diri, ke la terura akcidento en Zaječi havas ankaŭ sian luman flankon. Sed tamen nur estas en la afero iom da lumo, se ĝia radio, kvankam sangruĝa, prilumis sur terura scenejo ian figuron, ĝis tiam sole figureton de relkomutisto, kiu subite aperigis, ke en la societa kaj labora organismoj estas malofte tiom malmulte da ekvilibro inter la ŝtupo de socia rango kaj la mezuro de labora respondeco.

Dum kiam ĉio bone funkcias, neniu ekpensas, ke la precize funkcia mekanismo estus senvalora, se ne funkcigus ĝin homo, kiu donas animon ankaŭ al maŝinoj kaj kies cerbo ne kapablas liberigi de la fatala ligo kun la labila homa koro. Per tio mi volas diri, ke nek amo, nek malamo, nek ĝojo, nek malĝojo povas ĝeni laboron de maŝino, kiel tion ofte ĝi povas ĝeni laboron de cerbo. Ekzemple io malbonhumorigis hodiaŭ horloĝiston sidantan malantaŭ vitrino. La horloĝisto, estante sia propra estro, ĉar li estas sendependa majstro de sia metio, rajtas ĉesi laboron kaj promeni en sia vendejo, ĝis kiam lia kolero kvietiĝos. Se li ĉesas

labori, malfruigas maksimume la riparo de nia poŝhorloĝo, pri kiu li diros al ni: «Ho, mia kara, tio ne estas facila laboro ordigi tian malnovan mekanismon». Se li ne ĉesas la laboron kaj daŭrigas ĝin dum sia premita animstato, li fuŝos eble la laboron rompinte ian tro rompiĝeman radeton. Oni eĉ ne povas citi, kiaj malgravaĵoj, subjektive plej diversaj igas la cerbon pli malkapabla labori. Malbonhumoro, nocio tiom vasta, aŭ male bonhumoro, nocio ne malpli vasta, igas ĉiun el ni iom nenormala kaj eligas la animon el la kutima situo. Same kiel tiu horloĝisto, kelkiu el ni povas ĉesi laboron aŭ sole ŝajni ĝin por ne esti riproĉata, aŭ simple fuŝi ĝin, temu: ĉu pri malĝuste fasonita surtuto de majstro-kudristo, ĉu pri akto de ministeria oficisto, ĉu pri via senvalora rakonto, verkisto, ĉu pri telegramo, kiun vi, fraŭlino, tiel fuŝkopiis al ni. Kaj tamen nur ĉiuj kvar rangoj, kun la horloĝisto ĝuste dirite kvin rangoj, altigas sin je tutaj ŝtupoj super la rangon de la relkomutisto.

Ne estas malfacile elkalkuli, sur kiu socia ŝtupo troviĝas la relkomutisto, ĉar lia ŝtupo estas preskaŭ malsupre.

Kaj tamen nur, se oni serĉas la laboraĵon, al kiu estas necesa persona heroismo, oni ne povas eviti relkomutiston. La laboro de horloĝisto, tio estas arto esti pacienca kaj enuigi per radetoj kaj delikataj ŝraŭbetoj, kiuj devas esti pligrandigataj per lupeo kaj kolektataj per magneto. Ni esploru ankoraŭ dek metiojn kaj homajn okupojn kaj ni vidos, ke oni bezonas precipe paciencon al ili. Se oni ne havas ĝin en la koncerna momento, oni povas dume okupiĝi pri io alia. Sed relkomutisto, tio estas ne sole pacienco, sed precipe volo subpremi ĉion ĝenan kaj tro subjektivan ĝuste en la koncerna momento kaj efektive nenigi sin mem, t. e. sian privatan personecon kun ĝiaj ŝanĝiĝantaj kapricoj, kiuj cetere altigas lin super la maŝinon. Li ne rajtas diri: hodiaŭ mi ne laboros, hodiaŭ mi estas iel nelaborena, hodiaŭ mi estas senvalora kaj mia laboro estus same senvalora. Kiomfoje ĉi tiu viro ekdeĵoras, ĉiam li devas havi la impreson, ke li staras sur ia mallevebla planko. Kiel mi estas feliĉa, ke en la nuna momento, en kiu povas malfunkcii iu mia cerba ĉelo, povas maksimume okazi, ke mi malbone konceptos frazon aŭ mi fuŝos ion por konsoli min poste per tio, ke tia malbona okazo daŭris ĝuste unu tagon kune kun la ĵurnalo, kaj ke ankoraŭ estis homoj, kiuj diris: ĉi tie la kompostisto eraris! Aŭ eble estis eĉ homoj, kiuj indulgeme juĝis: Erari povas ĉi! Sed kia teruro, se eraras relkomutisto. En la supraj okazoj oni diras, ke oni erarvidis, eraridiris, eraraŭdis kaj, se oni konas la vorton erarpalpo, oni konas ĝin ĝuste tial, ĉar relkomutistoj okupiĝas pri leviloj, je kiuj ili palpas kaj transmetas ilin aŭ dekstren aŭ maldekstren.

Mi dankas al vi, Dio, ke vi ne faris min relkomutisto, kiu ekscitita pro malsano en la familio nun, kiam li havas rapidegtrajnon sur la reloĝ, elkuras sur la linio kaj tute stultiĝinta pro zorgoj farus movon per mano tute malan kaj ankoraŭ li telefonas kun tuta certeco, ke ĉio estas en ordo, kiel li mem ankaŭ firme kredas. Kaj mi dankas al vi, ke mi povas malĝustan vorton trastreki aŭ elskrapi aŭ simple ne atenti kaj fordoni min al malgaja humoro, kiel plaĉas al mi, kaj esti krom tio certa, ke neniu eksfunkciigos min kaj ke de nenio ŝnuro falos sur mian kolon. Kiel bedaŭrinde, relkomutisto, ke oni pensas pri via heroismo nur en la momento, kiam vi ne estas plu evinda.

El „Národní Osvobození“, esperantigis -isto.

VARBU NOVAJN ANOJN

Gekolegoj!

Nia unua, ĉar plej urĝa tasko dum la nuna administrajaro estos: havigi al ni fakan terminaron.

Je ĉi tiu tasko laboras jam kelke da jaroj nia kolego inĝeniero Rosher en San Francisko kiu helpate de kelkaj kolegoj tradukas la Schlomann-vortaron. Bedaŭrinde ni eksciis, ke la fervoro de la helpantoj tre malgrandiĝis, kaj unusola homo ne kapablas finlabori tian gravan verkon. Ni petas vin, gekolegoj, proponu al kolego Rosher vian helpon skribante al nia redakcio.

Sed la Schlomann-vortaro ne enhavas komercfakajn terminojn, tial estas necese aparte kompili ilin, ĉar nia faka terminaro nepre devas enhavi ilin. La fervoroj perante internaciajn komercrilatojn devas unuavice havi fiksjajn komercajn esprimojn, por malebligi kiun ajn konfuzon. Ankaŭ tiurilate zorgas niaj kolegoj, tradukante diversajn deforhelpilojn kaj aperiante fakajn artikolojn en nia revuo, por ebligi kritikon pri taŭgeco de la uzataj esprimoj kaj por faciligi ilian kompiladon.

Plej grava paŝo tiurilate estis farita per traduko de la novaj internaciaj konvencioj pri fervoja person- kaj pakaŭtrafiko kaj pri fervoja fretaŭtrafiko. La traduko estas jam trarigardita de la jurista vidpunkto kaj estas nun trarigardata de la faka fervojista vidpunkto. Laŭ la lingva vidpunkto promesis finredakti la tradukon sroj. direktoro Grosjean-Maupin kaj profesoro Kamaryt. Kiel vi vidas, gekolegoj, ni klopodas havigi al vi tre taŭgan verkon, kaj, ĉar la origina franca teksto de la konvencioj estis oficiale tradukita en la germanan kaj italan lingvojn kaj krom tio ĉiu partoprenanta ŝtato tradukos la konvenciojn en sian ŝtatan lingvon, ĉiu el vi povos kompari la esperantan tradukon kun sia nacilingva teksto kaj atentiĝi nin, se li trovos iun uzitan esprimon korektinda. Se ĉiu helpas, ni esperas, ke ni povos al unuopaj numeroj de nia revuo aldonadi aparte bindeblan aldonon enhavantan »fervojan terminaron«.

Sed krom tiu ĉi helpo ni devas peti vian konsilon, kiamaniere ebligi la eldonon la traduko de la menciitaj konvencioj, kiu devos esti disdonacata. Kvan- kam ĉiuj samideanoj laboris je la verko senpage, tamen sole la elspezoj por papero, presado kaj ekspedado oni devas taksi minimume je 3000 dolaroj. Nia organizaĵo ne disponas pri tiom da kapitalo, ke ĝi povus entrepreni la eldonon je sia propra risko. Ĉu povus eble komercaj rondoj de via lando ebligi la eldonon? Ni intencas dissendi la tradukon senpage al ĉiuj gravaj fervojaj administracioj de la mondo, al la komercaj ĉambroj kaj ĉefaj industriaj organizaĵoj; ĉu povus eble ĉi tiuj rondoj ebligi al ni la eldonon? Ni atendas viajn konsilojn, gekolegoj!

La redakcio.

Pri fakesprimoj.

Freti. La radiko »fret-« (frajt-) ne troviĝas en la unuaj esperanto-vortaroj. En la vortaro de Verax oni trovas jenajn klarigojn de ĉi tiu nocio: »frajto« estas ŝarĝaĵo de komercaĵoj en ŝipo, »frajti« signifas lui ŝipon por ŝarĝi ĝin per komercaĵoj. Boirac klarigas la noción jene: »frajto = fretto = ŝarĝo de komerca ŝipo«; por la sama nocio oni trovas ĉe Boirac la esprimon: »kargo« = ŝipsarĝo. Karl Minor klarigas la noción jene: »kargo« = (Schiffs-) Ladung, »freto« = Schiffsladung, »frajto« = Frachtgebühren, do fretto kaj frajto estas samsignifaj kiel ĉe Boirac signifante ŝipsarĝon, frajto signifas transportpagon. En la komerca vortaro Kreuz-Mazzolini oni trovas nek la vorton kargo nek frajto, sed la esprimo »freto« havas pli larĝan senceon, nome:

1. lui ŝipon kaj ekspedi komercaĵon per ĝi;

2. ekspedi komercaĵon kontraŭ pago per iu transporta ilo: ŝipo, fervojo, aeroplano.

Oni rimarkas, ke la esprimo ĝeneraliĝas je kosto de la ĝis nun uzata esprimo »transporti«, kaj estus dezirinde ekscii la opinion de niaj fakuloj-kolegoj, ĉu ili trovas ĉi tiun evoluon ĝusta kaj rekomendinda. Laŭ mia opinio estus tre dezirinde subteni ĉi tiun evoluon, ĉar la ĝis nun uzata »transporti« ne tute taŭgas por ni. Aŭdante la vorton »transporto« oni havas tuj la imagon de efektiva portado, kiu maniero de transigado ankaŭ okazas en la fervoja deĵoro, sed ne ĉefe. Krome signifas la esprimo »transporto« sumon transigitan de unu pago al alia. Tial estus tre dezirinde, ke oni uzu por la ĉefa fervoja agado la esprimon »freti«. La cirkonstanco, ke la esprimo »freto« estis ĝis nun uzata sole por la nocio »ŝipa ŝarĝo« ne malutilas, ĉar oni havas por la sama nocio ankoraŭ alian esprimon, kiu tute sufiĉas, nome »kargo«, se oni ne preferos simile kiel en naciaj lingvoj uzi unusolan radikon kaj priklarigi la noción aldonate precizigan mension ekzemple: ŝipa fretto, fervoja fretto (Schiffsfracht, Bahnfracht).

Se enradikiĝus en nia faka esprimaro la radiko »fret-«, ni gajnus tre multe povante fari mallongajn fakajn esprimojn, kiajn bezonas la ĉiam rapidanta komerca vivo. Ekzemple ni dirus:

freti anstataŭ la nuna longa kaj multsignifa transporti.

fretisto estus kiu, laŭ sia profesio fretas objektojn per sia veturilo, ŝipo, fervojo, aeroplano.

fretiganto estas, kiu transdonas objekton al la fretisto, por ke ĝi estu fretata.

fretaĵo estus la fret-ata, -ita, -ota objekto kaj oni diferencus inter la »ordinara fretaĵo«, kiun oni simple ĉiam nomus »fretaĵo« male al la rapide fret-ata, -ita, -ota objekto, kiu estus simple nomata »rapidaĵo«. Per ordinara »fretletero« oni enliverus al fretto objektojn fretotajn laŭ la ordinara (ne rapida maniero kaj la fervojo rajtus freti ilin »fretaĵe« (frachtgutmässig), sed se oni dezirus, ke la objekto estu fretata rapide, oni devus enliveri ĝin per »rapidaĵletero« kun ruĝa strio sur la supra kaj malsupra randoj, poste la fervojo devus freti la objekton »rapidaĵe« (eilgutmässig.) La fretotan objekton oni enliverus al fretto ĉe la »fret ekspedejo«, pagus la koncernajn depagojn ĉe la »fretkaso« kaj deprenus la aĵon en la »fretmagazeno«; en grandaj stacioj troviĝus krom tio: »rapidaĵ ekspedejoj, rapidaĵkaso kaj rapidaĵmagazenoj«.

Kiel oni rimarkas, la esprimo »freti« tre taŭgas al niaj bezonoj.

Giuseppe Carofano.

E L M O V A D O

ALVOKO AL GEKOLEGOJ EN ĈEHOSLOVAKUJO!

Tre estimataj gekolegoj!

Ni havas la honoron komuniki al Vi, ke la estraro de I. A. E. F. komisiis nin per la funkcioj de asesoro kaj vicasesoro por Ĉehoslovakujo doninte al ni kiel plej unuan taskon — starigi la movadon de I. A. E. F. en Ĉehoslovakujo sur bonan kaj firman bazon. Ni tre volonte akceptis la funkciojn kaj decidiĝis por la komenco preni sur nin nur la iniciaton en nia movado inter fervojistoj sur teritorio de Ĉehoslovaka Respubliko kaj prepari dume administran kaj propagandan aparaton t. e. trovi seriozajn kunlaborantojn, kiuj efike subtenus nin kaj helpus kiel eble plej baldaŭ organizi la reton de delegitoj por fervojdirektiaj distriktoj kaj pli grandaj fervojaj centroj. Sen tiaspeca helpo estus nia klopodo memkompreneble senbezona. Tial ni permesas al ni petegi la gekolegojn, kiuj intencas preni sur sin la funkciojn de delegitoj, helpantoj k. t. p. ke ili anoncu siajn adresojn kaj proponu la formon de ĉiu ebla kunlaboro.

Ĉiuj proponoj kaj deziroj estos ĉiam respektataj kaj laŭeble plenumataj.

Krom tio estus dezirinde, ke ĉiuj gekolegoj, kiuj estas jam membroj de I. A. E. F., komuniku al ni:

1. precizajn adresojn, numeron de legitimacio, la daŭron de la membreco kaj la daton de pagitaj kotizoj;

2. adresojn de konataj gekolegoj, pri kiuj oni scias, ke ili ekzistas;

3. adresojn de tiuj gekolegoj, kiuj dezirus aliĝi al I. A. E. F.;

4. la dezirojn kaj proponojn.

Por informo ni publikigas la proponojn, kiujn faris la asesoro (dum la vizito en Jugoslavio) kaj aprobis la estraro de I. A. E. F.

»Asesoro kaj vicasesoro (ambaŭ loĝas en Olomouc) dividas la agadon tiel, ke la asesoro gvidas la administrajn kaj propagandajn aferojn kaj la vicasesoro administros la kotizojn kaj la kason. Ambaŭ funkciuloj dependos unu de la alia kaj ambaŭ funkciuloj estos komune respondaj ne nur al la estraro de I. A. E. F. sed ankaŭ al ĉiuj membroj. Ĉiu dokumento koncernanta la monon estas subskribota de ambaŭ funkciuloj.

La pagadon de kotizoj oni perigos pere de poŝtĉeka konto de Esperantista Societo en Olomouc, ĉar la fondo de propra poŝtĉeka aŭ bank-konto signifus dumtempe neproporciajn elspezojn.

Laŭ speciala deziro de la asesoro starigos la estraro de I. A. E. F. funkciojn de 2 revizoroj elektotaj de estraro de I. A. E. F., kiuj revizios de tempo al tempo la mastrumadon en financaj aferoj kaj raportos pri ĝi.

Post kiam la agado ekfunkcias t. e. kiam aliĝos kunlaborantoj kaj ni havos la supervidon pri la membraro kaj pri la tuta situacio, ni intencas kunvoki la kunvenon de I. A. E. F.-anoj, al kiuj estos disponigita influo je la plua agada programo kaj je la eventuala noveleto de asesoro kaj vicasesoro.

Ĉar komence ni ne disponigos ian societan kapitalon, ni petas la gekolegojn, ke ili aldonu al ĉiu letero, per kiu ili postulos informojn k. t. p., afankon por poŝtkarto aŭ por letero.

Esperante, ke nia alvoko signifos la unuan komencon de nia asocia reviviĝo en Ĉeĥoslovakujo kaj komencon de dezirataj progresoj kaj sukcesoj en intereso de la ideo, kiun propagandas I. A. E. F., ni salutas Vin kolege kaj petas pri Via subteno.

Robert Schaubhuber,

vicasesoro

Břetislav Pittner,

asesoro

Adreso: **OLOMOUC**, Grègrova 3/I.

Fervojista grupo en Aŭstrio.

La aŭstria fervojistoj-esperantistoj fondis la 19. I. 1929. fakgrupon en kadro de A. L. L. E. (Aŭstria Laborista Ligo Esperantista) Sidejo Vieno Südbahn-hof (suda stacio).

Estro Josef Zink, sekretario Presselmaier, kasisto Klumaier. Reprezentantoj estas ankaŭ en la provinco.

Celoj de la fakgrupo estas: Propagandi inter la fervojistaro kaj sindikatoj por Esperanto. Enpresigi esperantajn artikolojn en la fervojistan fakgazeton »Der Eisenbahner«. Subteni A-L-L-E. en aferoj pli facile solveblaj por fervojistoj. Interŝanĝi eksterlandajn esperantistojn-fervojistojn dum libertempo. (Por 1929. estas invitataj 10 svedaj kamaradoj). Akiri por laboristaj esperantistoj vetur-prez-malaltigon por unuopa veturadŭ laŭ kongreslegitimilo.

Kunvenoj okazas ĉiun trian sabaton en monato je la 19-a h. en sudfervoj-stacio Vieno.

Korespondafon oni bonvolu direkti al Josef Zink, Vieno X. Dampfasse 21/6.

La asesoro en Pollando.

Ni informas la anojn, ke s-ro Josef Kucharek, (adreso: **Lwów**, Na Blonie 54/a, Pollando) bonvolis ak-

cepti la funkcion de asesoro de nia asocio por Pollando.

Pollandaj esperantistoj-fervojistoj bonvolu anonci al li, ĉar li entreprenas similan organizan agadon kia ekzistas en aliaj landoj, kie ni jam havas diligentajn kaj spertajn asesorojn.

Al la nova asesoro ni deziras plej sukcesan laboron.

La estraro.

DANKESPRIMOJ

S-ro H. de Winter kaj Ligo de Nederlandaj Fervojoficistoj (Bond van Ambtenaren in Dienst bij de Nederlandsche Spoorwegen) esprimas sian dankon al jenaj kolegoj:

M. Palsberg, Aarhus (Danujo); **L. R. Escartin**, Madrid (Hispanujo); **E. Filippi**, Roma (Italujo); **H. Salokannel**, Salminen (Finnlando); **R. Turšić**, Rakek (Jugoslavujo); **E. Cimdinš**, Riga (Latvujo); **R. Horrisland**, Nestlun (Norvegujo); **E. Eriksson**, Stockholm (Svedujo) pro iliaj afablaj respondoj kun valoraj informoj pri faka kaj salajro-komisio laboro.

Samtempe ni kun ĝojo informas niajn anojn, ke laŭ propono de s-ro H. de Winter la supre citita organizo aliĝis al I. A. E. F. kiel Ano-Bonfaranta.

Ni esprimas en la nomo de I. A. E. F. al s-ro de Winter kaj al la nomita organizo por ilia valora helpo plej koran dankon.

La estraro.

La subskribinto esprimas plej koran dankon al s-roj **Emil Löbl**, Budapest, **Břetislav Pittner** kaj **Josef Rebiček** el Olomouc, **Ernst Eriksson** Stockholm, **William Perrochon**, Lausanne, plej koran dankon por afablaj akcepto, akompanado kaj gastigado okaze de la vojaĝo al Svedujo kaj Svisujo. Samtempe mi informas, ke la priskribo de la interesaj vojaĝoj kaj restado en Stockholm kaj Svedujo sekvas en venontaj n-roj de nia revuo.

Ilja F. Puhalo.

SCIIGOJ DE LA ESTRARO

Pro longdaŭra, grava malsano de la redaktoro ni devis ĉesigi la aperadon de L. F. kaj korespondadon kun niaj anoj. La prezidanto — ne posedante adresojn de niaj anoj — ne povis informi ĉiujn pri la kaŭzo de neaperado. Ĉiu samideano, kiu de la prezidanto petis la informon pri neaperado de L. F. ricevis ĝin.

La funkciojn de la sekretario kaj kasisto ne estis eble transdoni al la novelektitaj kolegoj, ĉar la malsano de la redaktoro venis subite.

Ni petas niajn anojn pardoni al ni tiun kontraŭvolan prokrastigon esperante samtempe, ke dum plej proksima estonto ĉio ree estos en plena ordo kiel antaŭe.

Ĉar pro neaperado de L. F. ne estis eble ĝustatempe plenumi tiujn proponojn, kiuj estis proponitaj kaj akceptitaj, ni nun informas la anojn jene:

1. La raporto de la estraro por la asocia j. 1927/28 aperas komence de tiu-ĉi n-ro.

2. La kandidatlistoj de administranta estraro kaj revizora komitato publikigitaj en junio-julia n-ro de L. F. estas unuanime kaj senproteste akceptitaj.

3. La propono pri egaligo de la kotizo por ĉiuj landoj t. e. pri fiksigo de la kotizo je minimume 1 Dolaro aŭ egalvaloro estas unuanime akceptita.

4. La proponitaj kompletigo kaj ŝanĝo de la statutoj estas akceptitaj unuanime.

5. La statutoj aperos kiel aparta libreto — sendota al ĉiu ano — nur post ilia finpresigo en L. F.

6. Ĉar L. F. ne aperadis dum monatoj aŭgusto-decembro kaj ĉar granda parto de la anoj ne pagis la diferencon de la kotizo laŭ la akceptita propono en jun. jul. n-ro ni decidis ne enkasigi tiun diferencon kaj al la jam pagintoj enkalkuli ĝin por tiu-ĉi jaro.

7. La nuna n-ro de L. F. (por monatoj januaro-marto) havas la nron 1-3 kaj ĝi ampleksas 12 pa-

ĝojn. Ĉar la kutima amplekso de L. F. estas 8 paĝoj, ni decidis pliampleksigi la venontajn n-rojn ĝis ni atingos ordinaran amplekson de 8 paĝoj monate. Tiucele ni eldonos la aprilan n-ro 12 paĝan kaj la majan 16 paĝan. La maja n-ro estos dissendata kiel propagand-kaj varbnumero kaj sekve de tio ni petas niajn anojn por alsendo de taŭgaj manuskriptoj por tiu-ĉi n-ro. La lasta dato por la ricevo estas 1-a de Majo.

8. Ankaŭ ceteraj proponoj aperintaj en jun. jul. n-ro de 1928, j. estas senproteste akceptitaj kaj ni agos laŭ ilia enhavo. Ni atentigas la anojn, ke ili tralegu la proponojn ankoraŭ foje por eviti eventualan miskomprenon.

9. Ni petas ĉiujn anojn — ne pagintajn la kotizon — ke ili bonvolu ĝin senprokraste pagi tiel, ke ni ĝin ricevu plej malfrue la 1-an de Majo. La maja n-ro estos sendita nur al tiuj, kiuj la kotizon pagos. Se la pago alvenos pli malfrue, la anoj ricevos la aperintajn n-rojn nur post kiam ni ricevos la kotizon. **La kotizo por tiu-ĉi jaro estas 1 Dolaro aŭ egalvaloro.**

Esperante, ke la anoj malgraŭ la neaperado de L. F. konservis por nia asocio siajn simpatiojn samtiel, kiel ni konservis nian laboremon, ni sendas kun bondeziroj por plua kunagado al ĉiuj niajn plej samideanajn salutojn.

La estraro.

OFICIALAJ SCIIGOJ

LA JARRAPORTO DE LA ESTRARO DE L. A. E. F. por la asocia jaro 1927/28.

La asocia jaro 1927/28, la kvara de la nuna estraro, finiĝis. Rapide pasis 12 monatoj, rapide des pli, ĉar la estraro estis tre okupita pri la laboroj por la bono de la asocio.

Kunmetante nun la raporton ni ne povas forigi de ni la impreson, kiu nin regas pro la fakto, ke tiun ĉi jaron ni ree alproksimiĝis almenaŭ iom al nia celo esprimita en la statutoj.

Sajnas al ni superflue ripeti la konstatojn diritajn en la pasintjaraj raportoj sed tamen ni estas devigitaj tion fari, pro multnombraj novaj anoj ne konantaj la historion de nia movado antaŭ kvar jaroj.

Okaze de Viena Univ. Kongreso estis elektita, sub tre malfavoraj aŭspicioj, la nuna estraro de L. A. E. F. Okazis la disiĝo, kies sekvoj nia asocio ankoraŭ nun sentas, ĉar la vivanta kaŭzo de la disiĝo inter la membraro, ankoraŭ kontraŭbatalas nian asocion. Tiun ĉi krizon travivis nia asocio, dank' al grandega parto da fidelaj anoj, sen tre sentablaj damaĝoj.

La unua epoko estis la epoko de batalo kaŭzita pro la disiĝo. Ĝi ne daŭris longe, ĉar venkis en la anoj la konvinko, ke esp. fervojistoj devas esti organizitaj en unu asocio, ke tiu asocio devas havi sian propran gazeton kaj ke oni ne povas permesi la eksperimentojn, kiajn oni volis fari kaj kiuj povus nur malutili al la asocio. Ĉiuj tiamaĵ anoj konsejis, ke la statutoj, kvankam tiutempe neampleksaj kaj neperfektaj, donis tamen la eblecon al ĉiu serioza ano proponi ĝustatempe necesajn ŝanĝojn kaj speciale ili donis la eblecon de agado por la bono de asocio. Grava atako estis farita je la asocio. Oni volis lastmomente pro egoistaj motivoj proponi reorganizon de la asocio sur tute alia bazo ol ĝin volis aliaj anoj. Mallonge: la eksperimento ne sukcesis, okazis provizora disiĝo, okazis likvidacio de la organizo kontraŭbatalanta L. A. E. F. kaj realiĝo de granda parto de la anaro al IAEF. La nova estraro konsejis plene, ke tiutempe necesis plena trankvilo ril. la disiĝon kaj kiel eble plej granda laboremo en la reorganizata asocio.

La dua asocia jaro alportis al la asocio pluan progreson. Dum Geneva Universala Esperanto-Kongreso okaze de la jarkunveno estis akceptitaj novaj statutoj sur kies bazo la asocio pluen konstruiĝadis. Simile al

ĉiu organizo ankaŭ nia asocio bezonis multe da tempo ĝis ĝi ekfunkciis reorganizita kaj starigita sur novan fundamenton.

Dum la tria asocia jaro, tre grava en nia historio, la asocio havigis al si, dank' al eminenta helpanto sro Eriksson, la ilaron per kiu la estraro povas pluen «fosi nian sulkon». Ĝi estis la inventaro, kiu ebligas modelan ordon, grandan laboron kaj respondas plene al nuntempaj bezonoj.

Tri jaroj da batalado, tri jaroj da organizado, tri jaroj da lernado pasis. La rezultato de tiuj tri jaroj estas konstatebla nun en la kvara jaro kaj espereble ĝi estos jaron post jaro pli kaj pli evidenta.

Tiom pri la historio.

En lasta jarraporto la viceprezidanto diris klare la kaŭzojn pro kiuj la asocio ne povas tiel progresi, kiel ĝin deziras la anoj kaj la estraro. Ni ripetis ilin:

Malaltaj salajroj de la fervojistaro en pluraj landoj, do ekonomia krizo, kaj materialismo — la spirita krizo. La homaro ne ankoraŭ trankviliĝis post teruraj skuoj de la granda milito. Ĝi ne ankoraŭ dediĉas necesan atenton al kulturaj problemoj, ĉar antaŭ ĝi staras unuavice la ekonomia krizo.

En la jarraporto de U. E. A. ĝia direktoro sro Hans Jakob indikas kiel gravan malhelpon al la progreso de U. E. A. la problemon, kiun li nomas «Krizo de la organiza penso». Ni deziras citi nur kelkajn liajn vortojn: Tiu ĉi krizo montriĝas en ĉiuj societoj sen konkreta videbla profito al la membroj. Estas veraj liaj vortoj kaj ili estas aplikeblaj je la L. A. E. F. Ankaŭ nia asocio postulas de la anoj pli ol ĝi nun povas doni al ili. Estas ja necesa certa dozo da idealismo kaj ofereco se oni volas esti esperantisto. Nia asocio speciale, kiel ankaŭ ĉiu faka asocio havas pli grandajn malhelpojn por la progresigo ol iu nefaka organizo.

Se oni deziras esti aktiva ano de la asocio oni devas lerni Esperanton kaj pagi la kotizon. Do, tuj duobla postulo. Unua estas starigata je intelekto, la dua je monujo. Kiel videble la afero ne estas tute simpla. Krome granda malhelpo estas ankaŭ tre malfacila laboro de nia anaro dum la servo. Oni venas hejmen lacega ekstreme, trovas hejme la familion, se eĉ ne suferantan (ofte ankaŭ tian) tamen vivantan modeste kaj anstataŭ sin okupi pri kulturo oni ripozas aŭskultante plendojn de la familio aŭ reciproke plendante. La situacio ne estas brila. Vanaj estas ĉiuj konvencioj pri 8 hora labortago, se la estraroj ilin ne respektas. Malfacila estas la batalo por vivtenado, ĉar la estraroj ne trovas komprenon por la servantoj. Jen, kio malhelpas nian movadon.

La rondo el kiu rekrutiĝas nia anaro estas limigita kaj se ĝi ankoraŭ estas suferigata, ĝi ne havas grandan emon al kultura laboro.

Generale dirite la fervojistoj ne ankoraŭ konscias ke Esperanto estas ne nur kultura, sed ankaŭ grava socia faktoro en la ĉiutaga batalo. Tio pasas iom post iom, la aferoj pliboniĝas kaj ni estas devigitaj atendi kaj labori.

Ni kuraĝas aserti, ke nia asocio multe pli rapide progresus, se indiferentuloj, niaj kolegoj, pli konsejis pri la grava rolo de Esperanto en socia vivo. Ankaŭ grandparte nia sukceso dependas de la laboremo de niaj anoj. Niaj anoj povus multon fari kaj ni esperas, ke ili ankaŭ faros ĉion kion ili povos por plibonigi la nunan staton. La spertoj kaj faktoj, kiujn ni observis dum nia laboro, pravas al ni klare, ke ofte unu homo povas multon fari por la bono de la asocio kaj Esperanto.

Ĉi jara nia raporto entenos kiel eble plej detalajn klarigojn pri ĉio konc. nian asocion kaj internan laboron de la estaro. Preziantante tiel detalan raporton ni esperas ĉe la anoj vekti la deziron por plua laboro, pli oferema kaj pli sukcespromesa. Ofte ni diris, ke nur de ni ĉiuj, de nia laboro dependas la progreso de Esperanto generale kaj speciale de la asocio. La samon ni diras ankaŭ nun kaj petas la anojn ne forgesi nian

diron. Krome per detala raporto pri nia interna laboro ni deziras al kelkaj niaj anoj pensantaj, ke la estraro laboras pro egoistaj motivoj klare montri ke ili eraras pensante tiel. Nek »titoloj«, nek »granda honoro« kaj speciale neniam financaj motivoj gvidas nin en nia laboro. La sola gvidilo estas nia konvinko, ke ni — laborante por disvastigo de Esperanto inter la fervojistaro — utilas unuavice al fervojistaro tutmonda, ĉar ni volas atingi ke la fervojistaro klare komprenu la utilon, kiu rezultus se Esperanto fariĝus interkomprenigilo inter diverslanda fervojistaro, ĉu, en la batalo por plibonigo de financa stato, ĉu en la faka sfero.

Anaro. Ĝi ne kreskis tiel, kiel ni esperis. La raporto montras, ke ni havas 224 anojn aktivajn kaj 15 subtenantojn. Ni aŭdis la riproĉon, ke multaj niaj anoj ekŝiĝis pro malregula eldonado de la gazeto dum pasintaj asociaj jaroj. Tiu ĉi aserto estas malvera. Kiam ni akceptis la gvidadon de la asocio la nombro de la membroj enskribitaj en la nomaron estis pli ol 200. Dum lastaj jaroj la nombro kreskis rapide ĝis ĝi atingis tiun ĉi jaron 782. Tio estas la ciferoj laŭ la libroj. Sed same kiel ĉe ĉiu organizo ekz. ĉe U. E. A. tiel ankaŭ ĉe ni la membraro ekŝiĝas, realiĝas kaj novaliĝas. La kaŭzo pro kiu ni havas sur papero 782 anojn kaj efektive nur 239 estas, ke la eksestraro kaj poste ankaŭ multaj asesoroj inter ili plej grandparte la 2 ĉeĥoslovakaj eksasesoroj varbis en la asocion la homojn, kiuj tute ne estis esperantistoj, sed nur donis al la asocio unu solan fojon la subtenon. Ankaŭ ni varbis subtenantojn, de kiuj multaj restis ankoraŭ nun subtenantoj sed pluraj ekŝiĝis. Sendube, ke ankaŭ multaj aktivaj anoj ekŝiĝis el la asocio pro diversaj kaŭzoj. Ĉu la estraro pro tio meritas la riproĉon? Ĉu ĝi povas devigi iun resti en la organizo, kiu ne volas resti? Ĉu ne estas pli bone havi se ĉe dum unu jaro kelkdek subtenantojn ol nenium? Ni lasas la prijuĝon al la anoj. Ni asertas, ke pro financa situacio ni devas tiel agi, ĉar aliel la asocio eĉ pli suferus de financa vidpunkto.

La laŭvicean nombradon de la anoj ni devas daŭrigi kvankam ne ĉiuj restis en la asocio. Se ni ne farus tiel ni devus ĉiun jaron havi novajn legitimaciumerojn, kio komplikigus nian laboron. Ekzemple ankaŭ UEA daŭrigas la laŭvicean nombradon kaj la nombro de iliaj membrokarto atingis pli ol 30.000 kvankam UEA ne havas pli ol 9000 anojn. La sama situacio estas ne nur ĉe ni, sed ankaŭ ĉe aliaj societoj kaj institucioj.

La Fervojisto. Dum tiu ĉi jaro la revuo aperadis regule dank' al la oferemo de la anoj kaj speciale dank' al la subtenoj donitaj ĉu de sro Eriksson persone, ĉu de la organizoj, kiujn sroj Eriksson, Viksten kaj Dahrnè sukcesis varbi kaj interesigi por nia movado.

De ĉiu numero de la revuo aperis 600 ekzempleroj. Aperis entute 2 nroj — 16 paĝaj, kaj 8 nroj 8 paĝaj, entute 96 paĝoj. Tiurilate ni konsideras interesa la komparon pri la revuo dum antaŭaj kaj la nuna jaro. En la j. 1924/25 aperis 7 nr. kun entute 64 paĝ.

1925/26	"	4	"	48	"	kaj kovrilo
1926/27	"	4	"	40	"	"
1927/28	"	10	"	96	"	"

Kiel videble la nuna jaro staras tiurilate plej bone.

Teknika ekipo de la gazeto estas kontentiga, eĉ ni povas aserti, ke ĝi superas multajn aliajn esp. gazetojn.

La enhavo dependanta tre grandparte de la kunlaborantoj, estis ankaŭ kontentiga kaj ni esperas, ke dum venonta jaro ĝi estos eĉ pli bona. Dezirindaj estas artikoloj pri la vivo de fervojistoj en diversaj landoj, ĉar tiaj artikoloj pli interesigus niajn legantojn ol la artikoloj pure fakaj.

Statutoj. Tiun ĉi jaron ni proponis ŝanĝojn kaj kompletigojn de la statutoj. Ĉiuj proponoj estis fari-

taj baze de la spertoj dum la lastaj jaroj atingitaj. Ni esperas, ke la anoj ilin akceptos.

Ketizoj. Ni proponis plialtigon baze de 1 Dolaro por la landoj, kiuj dum pasintaj jaroj pagadis malpli. Tiurilate klarigon vidu sub la parto »Budĝeto«.

Insigno. La insigno akceptita antaŭ 2 jaroj estas tre bela sed, mankas la mono por ke ni povu ĝin mendi. Krome, sekve de arbitra decido de sro Jules Perlet, nia svisa eksasesoro, kiu mendis la insignon ĉe svisa firmo je pli alta prezo al ni estus povintaj ĝin ricevi ĉe aliaj firmoj, ni ne volis ĝin propagandi, ĉar ni konsideris, ke la prezo estas tro alta kaj pro tio ni decidis atendi. Nun ni korespondas kun la firmo kaj proponis al ĝi malplialtigi la prezon. La traktado ne ankoraŭ finiĝis. Se ni ne povos ricevi la insignon ĉe tiu firmo, ni mendos ĝin ĉe alia, kiu proponis al ni pli malmultekostajn kaj same belajn insignojn el samkvalita materialo.

Faka vortaro. La komisiono, laboranta sub la prezidado de nia usona asesoro sro ing. Edward M. Rosher, finis la tradukon de jenaj partoj de V-a vol. de Schlomanna vortogo: 1, 2, 3, 8, 9, 10. Restis do netradukitaj la partoj 4, 5, 6, 7. Sro Rosher eĉ informis nin, ke li havas la tradukojn de ĉiuj sekcioj nur li ne povis — pro manko da tempo — ilin multoblige per skribmaŝino kaj sendi al ceteraj kunlaborantoj. Ni esperas, ke la laboro finiĝos dum venonta jaro kaj ke ni povos post tio la vortaron eldoni. La tradukojn cedis al ni Internacia Scienca Asocio Esperantista al kiu ili estis senditaj kaj Ĝenerala Sekretario de I. S. A. E. s-ro Rollet de l'Isle promesis sian kunlaboron okaze de reviziado antaŭ la aperigo.

Internaciaj konvencioj. Nia tre kapabla ĉeĥoslov. ano s-ro Josef Rebiček el Olomouc tradukis Internacian Konvencion pri transporto de la varo per fervojo. La traduko estas nun ekzamenata kaj korektata kaj ankaŭ ĝi estos finita dum venonta asocia jaro.

XXI. U. K. en Budapeŝt. Pro centra situacio de la urbo Budapeŝt, kie okazos dum venonta jaro XXI. Univ. Kongreso, ni antaŭvidas grandnombran partoprenon de la anoj en nia ĝenerala jarkunveno. Ni jam nun atentigas la anojn ke ili bonvolu sin prepari por tiu ĉi jarkunveno, ĉar ĝi sendube fariĝos unu el la plej interesaj kaj gravaj jarkunvenoj de post la ekzisto de IAEF. Ni klopodos fiksi interesan programon interkosente kun nia laborema hungara ase sro Löbl por ke la vizito de nia ĝen. jarkunveno en Budapeŝt estu modelo por venontaj jaroj.

Rilatoj inter IAEF kaj internaciaj kaj naciaj fakaj kaj sindikataj organizoj. Sekvante la principon, ke nia asocio devas esti en plej intima kontakto kun ĉiuj ekzistantaj naciaj kaj internaciaj fakaj kaj sindikataj organizoj ni deklaras ke ankaŭ en la estonto ni klopodos fari la samon, ĉar ni konscias, ke nur per reciproka bona interrilato ni povas plej multe fari por penetri en fervojistajn rondojn. Ni estas pretaj akcepti ĉiujn artikolojn temantajn pri la viveirkonstancoj kaj batalo de fervojistoj en unuopaj landoj por helpi tiel al nomitaj organizoj atingi kiel eble plej grandan subtenon moralan ĉe alilandaj organizoj.

Fakaj kaj sindikataj revuoj nacilingvaj. Niaj klopodoj ricevas regule interŝanĝe la nacilingvaj revuoj havis ankaŭ ĉi jaron sukceson. Ĉiam pli kaj pli da organizoj kaj gazetoj konvinkiĝas, ke Esperanto estas forta faktoro, sen kiu ne estas imagebla pli intima kunlaborado inter unuopaj landoj. Sendube, ke ni devas ankoraŭ batali ĝis ni sukcesos en ĉiu lando tiom penetri en la naciajn organizojn, ke ili donu al ni necesan moralan subtenon propagandante nian asocion kaj Esperanton inter siaj anoj.

Responde al kelkaj demandoj kial ni deziras ricevi ĉiujn nacilingvajn fakajn kaj sindikatajn ga-

zetojn interŝanĝe por L. F. ni respondas, ke tio estas pro pluraj kaŭzoj.

La unua estas la ebleco kontroli ĉu aperas pri kaj por-esperantaj artikoloj en koncernaj gazetoj. La dua estas ke ni havas ĉiam je dispono propagand-materialon por dissendo al niaj anoj, kiuj intencas en sia lando ĉe la fakaj kaj sindikataj revuoj entrepreni necesajn paŝojn por favorigi ilin al Esperanto. La tria estas, ke ni per interŝanĝa sendado de la gazeto volas interesigi la organizojn kaj redakciojn de la gazetoj pri la ekzisto de Esperanto, pri ĝia disvastiĝo kaj pri ĝia taŭgeco esti internacia interkomprenigilo. Aparte ni publikigas la liston de la gazetoj de kiuj ni ricevas la gazetojn interŝanĝe por L. F.

Administrado. Estos eble interese por la anoj scii, kiel estas administrata la asocio. Ni priskribos ĝin.

Aligante, la nova ano sendas plenigitan aligilon, kiu estas numerigata per laŭvica nro kaj notata en la laŭvican nomaron de la anoj. La numero estas la legitimacia numero de la ano. Post tio estas la nomo de la ano enskribata en la laŭlandan nomaron de la anoj. En la laŭvica nomaro venas ĉiuj informoj skribitaj sur la aligilo, dume en la laŭlandan nur la nomo kaj antaŭnomo. Farinte tion oni faras kartotekon. Unu kartoteko estas por laŭ-alfabeta ordigo de la anoj, la alia por laŭ-landa. En la laŭlanda estas troveblaj nur la nomoj de la anoj pagintaj la kotizon, dume en la laŭ-alfabeta ĉiuj nomoj de la anoj. Kompreneble, ke pro plifaciligado de la laboro oni ordigas ankaŭ la laŭlandan kartotekon laŭ alfabeto. Ĝis la asocia jaro 1927/28 ni posedis nur laŭ-alfabetan kartotekon, el kiu ni devis aparte elekti la pagantajn anojn kaj aparte la nepagintajn. Tio montriĝis nepraktika. La kartoteko estis farita el iom pli dika papero, uzata por kovriloj de la revuoj, dume la nova, laŭ-landa kartoteko estas farita en la presejo laŭ modelo de U. E. A. uzata, sed respondanta al niaj bezonoj. En tiun ĉi kartotekon oni ankaŭ enskribas kiam la ano pagas la kotizon. La kartoteko estas farita tiel, ke ĝi povos esti uzata ĝis la j. 1935. Antaŭe ni devis la kotizojn pagitajn noti krom en kaslibron ankaŭ en la laŭvican nomaron, sed tio montriĝis malpraktika kaj ni ĉesis tiun metodon. La kartoteko montras klare kiam la kotizo estas pagita kaj kiom la ano pagis kiel ankaŭ kie en la kaslibro la enspezo estas notita. Ĝi montras ankaŭ kiam la ano aliĝis, ricevis legitimacion, gazetojn kaj eksigis. Entute ĝi estas tre praktika.

Ni antaŭvidas ankaŭ la farigon de la kartoteko por laŭ-alfabeta ordigo. Sed tio venos poste. Nur post ĉiuj notoj enskribitaj sur la kartoteko la ano ricevas la legitimacion aŭ banderolon.

Administrado de la kaso. Kotizoj alvenantaj estas ĉiam akompanitaj ĉu per letero, ĉu per enpagilo. Se mankas enpagilo faras ĝin la kasisto kaj notas sur ĝin la daton de la letero tiel, ke okaze de revizio la revizoroj povu konvinkiĝi, ke la sumo sendita estas fakte notita en la kaslibro.

La asessoroj, kiuj kolektas la kotizojn kaj sendas ilin kune, sendas ĉiam ankaŭ la liston de la anoj, kiuj la kotizon pagis, kaj baze de tiu listo la enspezo estas notata en la kaslibron kaj en la kartotekon. Fremda mono estas ŝanĝata en la banko kaj la kalkulo pri ŝanĝo aldonata al koncerna enspezdokumento. Sur la enspezdokumento estas notita ankaŭ la kurso de la koncerna mono. Ĉiu enspezdokumento ricevas sian kasnumeron. Diversaj kontoj estas gvidataj aparte kaj ĉiu pago por ili ankaŭ en la kaslibron.

Do, per enskribado en la kaslibron kaj en la kartotekon ni havas duoblan librotendon.

Elspezoj estas konfirmataj nur baze de dokumento, kiel ekz. fakturo por presado de gazetoj, presaĵoj ktp. La poŝtelspezoj por ekspedo de la revuo estas ankaŭ notataj okaze de ekspedo tiel, ke por ĉiu nu-

mero oni scias, kiom estas elspezite por afranko. Poŝtelspezoj de prezidanto kaj viceprezidanto estas repagataj al ili baze de iliaj libroj, kie ili notas la elspezon por afranko. Ĉiu oficiala korespondado ekspedata ricevas numeron kaj se in estas sendata registrite devas esti aldonita la konfirmo de la poŝt-oficejo. Do ankaŭ tie la revizoroj havas la eblecon kontroli la elspezojn faritajn. La mono alvenanta estas deponata en bankon aŭ en poŝtĉekan oficejon kaj konservata tie ĝis la elspezoj estas pagotaj.

Korespondado. Korespondadon faras prezidanto kaj viceprezidanto kiel ankaŭ aliaj estraranoj, se ili ekzistas. La leterojn, pli gravajn, subskribas ambaŭ kaj pro tio la korespondado devas esti sendata el Zagreb al Beograd aŭ inverse. Ĉiu respondo je korespondado estas kopiata samtempe per skribmaŝino kaj la kopio konservata. Okaze de neceso ni faras ankaŭ plurajn kopiojn kaj sendas ilin al interesiĝantoj. Ĉiu nia korespondado ricevas laŭvican numeron por povi konstati kiom estas elspezite por afranko kaj kiom da korespondadoj estas forsendite. Alvenantaj korespondadoj estas tuj post respondo kune kun la kopio klasigitaj en kovrilojn laŭ landoj aŭ se necese laŭ institucioj kaj temoj pri kiuj oni korespondas. Do, la sistemo estas simpla kaj praktika — plene respondanta al niaj nuntempaj bezonoj. Ebligita estas la ordo, la ĉefa kondiĉo por ĉiu laboro.

Redaktado de «La Fervojisto». Ĝin plenumas la redaktoro. Alvenantajn manuskriptojn, se ili ne estas skribitaj per skribmaŝino, li post korektado reskribas per skribmaŝino, dume la per maŝino skribitajn nur korektas. Eĉ siajn originalajn artikolojn aŭ tradukojn li reskribas per skribmaŝino. Tio estas farata por eviti la preserarojn. La presprovaĵoj estas korektataj almenaŭ du foje, ofte eĉ tri foje. La redaktoro rilatas persone kun la kompostisto petante fakan konsilon ril. la teknikan flankon. Ĉar la gazeto estas presata en unuaranga presejo oni ricevas ĝin kiel eble plej belaspektan. Tiurilate dum lasta jaro neniu el la anoj riproĉis la redaktoron, kontraŭe multaj, eĉ kelkaj eksterlandaj gazetoj laŭdis la belan aspekton kaj interesan enhavon de la revuo. La nombro de la kunlaborantoj kontentigas nin, sed estas necese, ke ankaŭ aliaj kunlaboru.

Ekspedado de «La Fervojisto». Ĝi estas plenumata de la redaktoro. Al la anoj en Germanujo, Svedujo, Svislando kaj Sovetio estas la gazeto ekspedata je la adreso de asessoro en unu pakajo. La asessoro prizorgas pluan dissendon. Al la anoj en ceteraj landoj la gazeto estas ekspedata aparte al ĉiu unuopa. La skribadon de la adresoj, ekspedadon al la poŝto prizorgas ankaŭ la redaktoro mem.

Interŝanĝado de «La Fervojisto» kun aliaj esp. gazetoj. L. F. estis sendata interŝanĝe al ĉiuj pli gravaj gazetoj kaj al oficialaj institucioj esp.

Interŝanĝa sendado al nacilingvaj fakaj kaj sindikataj gazetoj. L. F. estis interŝanĝe sendata al jenaj gazetoj:

(Diklitere presitaj aperigadis regule pri-esp. artikolojn; la aliaj nur de temp' al tempo, kaj per steleto signitaj ne ankoraŭ publikigadas, sed konsentis interŝanĝe sendadi la gazeton al ni.)

Internacia: Mitteilungsblatt der Internationalen Transportarbeiter Föderation.

Ĉeĥoslovakujo: Železniční Úředník.* Ĉeĥoslovenske Železniční Listy.* Der deutsche Eisenbahner.

Francujo: Le 5 à 10.

Germanujo: Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.* Der deutsche Eisenbahner (Eldonoj A & B) aperigas kurson.

Hispanujo: La Asociacion.*

Jugoslavujo: Ujedinjeni Železničar.* Glasnik Železničara i Brođara.

Latvujo: Dzelzeļu Vestnesis.* Dzelzceļnieks.

Norvegujo: Jernbanen.* Jernbanemanden.*

(Daŭrigota)

de »Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj«

I. Nomo, sidloko, celo.

§ 1. Nomo de la asocio estas: »Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj« (aŭ mallongigite »I. A. E. F.«).

§ 2. Sidloko de la asocio estas la loĝloko de la prezidanto aŭ vizeprezidanto.

§ 3. Stampilo de la asocio konsistas el flugilhava rado kaj sub aŭ ĉirkaŭ ĝi la teksto »Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj«.

§ 4. La asocio celas: a) propagandi kaj instrui la internacian lingvon Esperanto al la tutmonda fervojistaro por ebligi al ili la senperan interrilatadon; b) klopodi enkonduki Esperanton ĉe la fervojoj de la tuta mondo; c) eldoni fakajn revuon, faksciencan literaturon, flugfoliojn ktp.; d) helpi al la koncerna komitato de la akademio ĉe la verkado de faka terminaro; e) ĉiufanke progresigi intiman kunlaboradon inter la tutmonda fervojistaro; f) evoluigi la fervojan faksciencan, perfektigi la fakscien de siaj anoj, interŝanĝi spertojn kaj profitigi ilin al la fervoja afero; g) utiligi la asocian organizaĵon kaj ĝiajn internaciajn rilatojn je interesoj de la anaro, kiel helpo dum vojaĝado kaj restado de geasocianoj en eksterlando, kiel dono de ĉiuspecaj informoj je privataj kaj oficaj celoj ktp.; h) kreskigi inter siaj anoj fortan senton de solidareco; i) starigi kontakton kaj kunlabori kun naciaj kaj internaciaj samfakaj kaj aliaj organizaĵoj.

§ 5. La asocio estas neŭtrala rilate al religio, nacieco kaj politiko.

II. Daŭro de la asocio.

§ 6. La asocio ekzistos tiel longe ĝis kiam $\frac{1}{3}$ (kvar kvinonoj) de ĉiuj voĉdonrajtaj anoj decidis en la jarkunveno, ke ĝi sian ekzistadon ĉesigu. La voĉdonado pri tio devas okazi skribe.

§ 7. Anaro de la asocio konsistas el: a) anoj aktivaj (A. A.); b) anoj subtenantaj (A. S.); c) anoj bonfarantaj (A. B.) kaj d) anoj honoraj (A. H.).

§ 8. Aktiva ano povas fariĝi ĉiu fervojisto, kiu scias kaj uzas resp. lernas la lingvon Esperanto, pagas la kotizon kaj plenumas la kondiĉojn de tiuj-ĉi statutoj.

§ 9. Subtenanta ano povas fariĝi ĉiu nefervojisto kaj ankaŭ fervojistoj kaj aliaj asocioj, kluboj, korporacioj, entreprenoj ktp., kiuj pagas la kotizon.

§ 10. Bonfaranta ano fariĝas ĉiu ano, citita en la §§ 8 kaj 9, kiu pagas unu foje por ĉiam 100 (cent) svisajn frankojn.

§ 11. Honora ano fariĝas ĉiu ano, kiu, post daŭra kaj tre fruktodona laboro je la intereso de la asocio speciale kaj ĝenerale je la intereso de Esperanto, estos elektita de la asocia jarkunveno laŭ propono de la estraro aŭ (dek) anoj.

La nombro de A. H. ne povas esti pli granda ol la nombro de A. B. Ĉe la elektado de A. H. devas voĉdoni almenaŭ $\frac{1}{4}$ (tri kvaronoj) da ĉiuj voĉdonrajtaj anoj. Kiel A. H. estas konsiderata tiu ano por kiu

voĉdonis minimume $\frac{1}{2}$ (duono) da ĉiuj voĉdonrajtaj anoj.

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

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

III. Kotizo.

§ 13. La kotizo pagota de A. A. kaj A. S. konsistas el: a) enskribopago kaj b) kotizo ĉiujare fiksitaj en la jarkunveno.

§ 14. La kotizo estas pagebla po jare aŭ po kvaronjare. Pro tio la asocia jaro estas dividata je 4 kvaronoj konforme al la kalendara. La komenco de asocia jaro estas la 1-a de Januaro. Asocia budĝeta jaro finiĝas per la bilanco de kontoj laŭ § 42.

IV. Devoj de la anoj.

§ 15. La devo de ĉiu ano estas: a) propagandi Esperanton; b) regule pagi la kotizon; c) materiale kaj morale helpi la asocion kraĵ plenumi ĝiajn statutojn.

V. Rajtoj de la anoj.

§ 16. Ĉiu A. A. kaj A. S. paginta la kotizon, A. B. kaj A. H. ricevas senpage: a) asocian legitimacion; b) fakrevuon; c) oficialajn eldonaĵojn de la asocio; d) ĝuas la helpon kaj servojn de la asocio laŭ la statutoj.

§ 17. Ano paginta poparte la kotizon ricevas nur la numerojn de la fakrevuo, kiuj aperis en la sama kvaronjaro, por kiu la kotizo estas pagita. Aliajn oficialajn eldonaĵojn la ano ricevas nur tiam, kiam li pagos la kotizon por minimume tri kvaronjaroj de la sama asocia jaro.

§ 18. Ĉiu ano rajtas ĉeesti la jarkunvenon de la asocio, sed voĉdoni rajtas nur A. A., A. B., kaj A. H. Viroj kaj virinoj estas egalrajtaj kaj elekteleblaj en ĉiujn oficojn.

§ 19. Por ricevi la voĉdonrajton estas necese, ke la kotizo estu pagita por tiu asocia jaro.

§ 20. Voĉdonado estas malsekreta. Ĝi okazas aŭ persone, se la ano partoprenas la jarkunvenon, aŭ skribe (t. e. per poŝtkarto, letero ktp. adresitaj al I. A. E. F. estraro). La voĉdonrajto povas esti ankaŭ skribe transdonita al alia ano.

VI. Fino de la aneco.

§ 21. La aneco finiĝas: a) kiam la ano estas mortinta; b) kiam la ano per skriba deklaro mem eksigis; c) kiam la ano estas eksigita de la estraro kaj de la asocia jarkunveno; d) kiam la ano, kiu la kotizon pagas po parte, la sekvantan parton de la kotizo ne pagos dum la unua duono de sekvanta kvaronjaro.

§ 22. La eksigo de la anoj bonfarantaj kaj honoraj laŭ punkto c) de § 21. okazos per voĉdonado laŭ § 11.

§ 23. La ano, kiun eksigis la estraro rajtas skribe apelacii kontraŭ la eksigo al ĝenerala jarkunveno. La apelacio devas esti alsendita al la estraro en rekomendita letero plej malfrue laŭ la § 63.

La anoj, kies aneco finiĝis laŭ punkto d) de la § 21., pagante nepagitajn resp. la sekvantan parton de la kotizo reaniĝas aŭtomate por koncernaj kvaronjaroj. (Daŭrigota)

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 kotizo por ĉiuj landoj estas 1 Dolaro aŭ egalvaloro. Abono estas la sama kiel la kotizo. La kotizo estu sendata je la adreso: Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavujo, Jugoslavaj anoj sendu la kotizon per poŝtkeko 35908.

Responda redaktoro: Ilifa P. Pahato, Zagreb, Strojarska cesta, želj. paviljon II. 15. Por la presejo respondas: Vladimir Kirin, Zagreb, Prilaz Đure Deželica 2. Presejo: Zaklada Tiskare Narodnih Novina u Zagrebu, Frankopanska ul. 26.