VI. jaro — Nro. 3. 4 **Aprilo 1929.**

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 DEMANDO

Veršajne iam altrudiĝas al niaj anoj la demando, ĉu nia asocio devas ekzisti kaj ĉu ĝi necesas. Necesas tiujn rajton kaj devon je ekzisto iomete priparoli. ∗ Nerefutebla fakto estas, ke nia asocio devas ekzisti kaj progresi unue pro tio, ĉar jam ekzistas sufiĉa nombro da fervojistoj-esperantistoj, kiuj deziras havi sian fakan asocion. ∗ Dua grava afero, kiu donas al ni rajton je la ekzisto, estas, ke nia asocio en esperanta movado, plenumas gravan taskon — eldonante sian gazeton. La gazeto — kvankam ne tre ampleksa — tamen donas lokon al ĉiu sperta kaj talenta kolego por kunlaboraĵoj. Kaj kial ni bezonas kunlaboraĵojn? Ĉu nia asocio, resp. nia revuo havas nur ekskluzive fakinstruan taskon? Estus ridinde pensi tion! Nia revuo, krom fakinstrua plenumas ankaŭ lingvoinstruan taskon, ĉar el la kunlaboraĵoj aperantaj en ĝi, nia anaro lernas Esperanton, lernas fakesprimojn, kiuj ne estas troveblaj en aliaj gazetoj. Ne laste la gazeto estas ankaŭ informilo pri la vivo, laboro kaj suferoj de ni fervojistoj. Do, ĝi plenumas ankaŭ sian gravan rolon en socia sfero. ∗ La tria — sendube treege grava tasko de nia asocio estas por-esperanta propagando, ne nur ĉe izolaj samideanoj, sed ĉe fervojistaj fakaj kaj sindikataj organizoj. Nenio parolas pli klare, pli konvinkige, pri la uzebleco de Esperanto ol la gazetaro kaj libroj aperantaj en ĝi. ∗ Malfacile, kun grandaj elspezoj, oferemo, laboro ni eldonadis la gazeton dum pasintaj jaroj. Al homo supraĵe observanta nian asocion dum pasintaj jaroj ŝajnus, ke ĝi aŭ ne progresas aŭ eĉ malprogresas. Tia opinio estas tute erara! Citinda fakto — pruvanta ke la opinio estas erara, estu nur mencio de gazetoj fakaj kaj sindikataj, kiuj aperigas, aŭ aperigis, pri- kaj por-esperantajn artikolojn. Nia jarraporto parolas pri tio detale. ∗ Sendube ke la merito, ke tiel favore nin subtenas la nomitaj organizoj, ne estas nure merito de la estraro, sed ankaŭ de niaj anoj, kiuj scipovis konvinkingi la koncernajn ĉu asociojn sindikatajn, ĉu fakajn, pri neceseco propagandi Esperanton. ∗ Prezentu al vi, kiel ni starus tiurilate, se ni ne estus havintaj la asocion kaj la gazeton. ∗ Tuj la demando altrudiĝanta estas respondebla! ∗ La konkludo do estas: subteni la asocion, subteni la gazeton, ĉar sen ili ni ne povos atingi baldaŭ la celon, kiun ni starigis al ni — decidinte esti fervojistoj — esperantistoj.

ILIJA F. PUHALO.

E L L A F A K O

Inĝ. Martin Neugebauer, Hannover, Germanujo

LA DEJORDAŬRO-PRESKRIBO DE LA GERMAN-REGNA FERVOJA ASOCIO.

La personarbezono de la asocio estas regulata laŭ personaretato. Ĉiu direkcio, ĉiu ofico, ĉiu stacio havas ĝian personarplanon, en kiu estas destinata, kiom da oficistoj kaj laboristoj ĝi povas okupi. La dejoro mem sin regulas laŭ servoplano el kiu oni vidas, kiom da personoj estas uzataj en la unuopa posteno kaj kiam la unuopa persono ĉeestas. Plue ĝi indikas, kiom da horoj planan labortempon la persono devas labori en la septaga periodo.

Kune kun la reprezentantaro de la oficistoj kaj laboristoj la ĉefadministracio de la regnofervoja asocio prilaboris tiun preskribon en la jaro 1928. Esplori, ĉu la plibonigoj de la presribo, rezulte el tiu konferenco, alportas grandan utilon al la personaro, ne estas la intenco de tiu artikolo. Tie ĉi mi volas nur montri, sub kiaj kondiĉoj la germanaj fervojistoj devas labori.

La unua paragrafo de la nova preskribo servas al la enkonduko kaj indikas, ke tiu regularo valoras por la personaro de la fervojlinia gardistdejoro, de la stacio-kaj ekspedodejoro, de la trajno-kaj ordiglokomotivdejoro, de la cetera agadmaŝin-kaj vagonesplordejoro kaj de la laborejoj (laborejoj, en kiuj la rulanta materialo estas riparata), plue de la ŝipdejoro.

La dua paragrafo klarigas la terminon de la labortempo, kaj diras, ke krom la tempo, dum kiu la personaro laboron faras, ankaŭ la tempo por dejoraj vojoj kaj por instruo estas laboro. La tempo, dum kiu la personaro devas esti sen laboro en la oficejo, por fari laboron laŭ bezono, estas dejorpreteco, kaj estas kalkulata je laboro kun 80% ĉe la lokomotiv-kaj ŝipmaŝinpersonaro al kiu lokomotivo aŭ ŝipmaŝino estas mendata, kun 50% ĉe la alia personaro. Plue destinas tiu paragrafo, ke la dejoraj vojaĝoj antaŭ kaj post la dejoro (do pasaĝerveturoj) oni kalkulas je 60% je laboro.

La pura laboro plus tiuj procentoj estas la plana laboro kaj tiu plana laboro povas daŭri a) ĉe treege streĉita laboro 48 horoj en la septaga periodo, b) cetere ĝis 57 horojn en la sama periodo.

La paragrafo 3 limigas la dejorsekcion. La dejorsekcio ampleksas la tutan periodon inter du ripoztempoj, ĝi konsistas el labortempo, dejorpreteco, paŭzoj kaj pasaĝerveturoj.

La paragrafo 4 diras, ke paŭzoj estas laborinterrompoj, dum kiuj la personaro povas forlasi la postenon.

Paragrafo 5 priparolas la ripoztempojn inter du sekcioj. La minimuma ripoztempo estas 6 horoj, ĝenerale la ripoztempo devas esti 8 horojn.

Laŭ paragrafo 6 la personaro devas havi ankoraŭ jare a) 52 ripoztagojn de minimume 32 horoj estantaj en interligo (plena ripoztago), aŭ b) 26 ripoztagojn de tiu daŭro kaj anstataŭ du de la ceteraj, tri malplilongigitajn ripoztagojn de minimume 24 horoj estante en interligo (mallonga ripoztago), aŭ c) 52 ripoztagojn de meznombre minimume 32 horojn. Se la planlaboro de la personaro tute ne atingas 54 horojn, la nombro de la ripoztagoj povas esti limigata je 39. Dejorlibera nokto komencas ĝenerale je la 22a kaj finiĝas je la 6a. 17 ripoztagoj devas esti dum dimanĉoj aŭ festotagoj. Ripozdimanĉo devas komenci minimume je la 1a, kaj plej eble devas havi minimume 32 horojn estantajn en interligo. Ripoztagoj, kiuj defalas kaŭze de malsaneco, libertempo aŭ aliaj personaj kaŭzoj ne estas poste donotaj. Ripoztagoj de 60 horoj estas egalaj je du plenaj ripoztagoj kaj ripoztagoj de 52 horoj estas egalaj je plena kaj mallonga ripoztago.

La paragrafo 7 pritraktas la noktsekciojn. La sekcioj, kiuj okazas je pli ol unu horo en la tempo de 0a ĝis 4a, laŭ regularo devas sin sekvi ne pli ol kvaroble, sed ne estas permesita, ke ili sekvas pli ol sepoble. Tiu paragrafo ne valoras por la personaro, kiu nur havas noktdejoron.

La paragrafo 8 alportas apartajn destinojn por la stacia personaro. La labortempo estas elkalkulata aŭ tiamaniere, ke la paŭzoj kaj la tempo de la dejorpreteco estas subtrahataj de la sekcio, aŭ tiamaniere, ke la meza tempvaloro de la laboro loke estas destinata (labor-kaj tempstudoj). Interrompoj estantaj en interligo, kaŭzitaj per agado aŭ trafiko, de ne pli ol 30 minutoj estas egalaj je dejorpreteco. Ĉe treege streĉita laboro la daŭro de dejorsekcio devas esti ne pli ol 9 horoj. Pli ol 12 ĝis 14 horojn ĉe simplaj rilatoj la dejorsekcio povas esti plilongata je tiom multaj horoj, kiom minimume unuhoraj interrompoj estas en la sekcio. Ĝis maksimume 16 horojn la sekcioj povas esti plilongataj, se en la sekcio regule aŭ du interrompoj de kune minimume 4 horoj, aŭ unu interrompo de minimume 3 horoj enestas. Ne estas permesita, almeti dejorsekciojn de pli ol 14 horoj en la septaga periodo pli ol kvaroble. Plue ne estas permesita, ke la la daŭuro de la ceteraj sekcioj de tiu periodo transpasas 12 horojn.

La apartajn destinojn por la lokomotiv-kaj trajnpersonaro enhavas la paragrafo 9. La labortempo konsistas el la daŭro de la prepara kaj fina dejoro, el la veturtempo, el la dejorpreteco, el la pasaĝerveturtempo kaj el la tempoj, dum kiuj la personaro devas ĉeesti en la stacioj kaj ne povas forlasi la lokomotivon aŭ la trajnon.

Interrompoj estante en interligo, kaŭzitaj per agado aŭ trafiko, de ne pli ol 30 minutoj estas egalaj je dejorpreteco. La daŭro de la prepara kaj fina dejoro, t. e. de la dejoro por akcepti aŭ transdoni la dejorajojn, sin regulas laŭ la amplekso de la dejorfakoj antaŭ kaj post la trajn-aŭ ordig-dejoro, kaj laŭ la establo de la stacio. La sekcio devas regule ne daŭri pli ol 12 horojn kaj povas esti plilongata ĝis 16 horojn ĉe simpla dejoro kun pligrandaj paŭzoj. La 16 horoj povas esti transpasataj, se la transpaso estas nur pasaĝerveturtempo al la fino de la dejoro, aŭ se estas tagdejoro, inter noktripoztempo de minimume 4 horoj en la hejmo. Ĉe la lokomotivpersonaro la plana veturtempo sur la lokomotivo en unu sekcio devas regule ne transpasi 9 horojn, ĝi povas esti plilongata ĝis 10 horoj ĉe simpla dejoro kaj malplenveturadoj kaj tiam, se la sekcio enhavas paŭzon. Ne estas permesita, ke la plana veturadtempo sur la lokomotivo transpasas ĉe ekspres-kaj rapidtrajnoj 7 horojn, ĉe person-kaj vartrajnoj 8 horojn La plana veturadtempo estas la tempo de la lokomotivejo ĝis ree al la lomotivejo, ne plana veturadtempo estas la tempo, dum kiu la personaro en stacioj povas forlasi la lokomotivon unu post la alia po minimume 10 minutojn.

La paragrafo 10 pritraktas la servoplanojn kaj destinas, ke ĉe la starigo de la servoplanoj la oficist-kaj laborist-reprezentantaro devas kunlabori. Ĝi alportas ankaŭ destinojn pri la metodo, kiu estas uzota, se la stacio kaj la loka oficist-kaj laboristreprezentantaro ne povas unuiĝi.

La paragrafo 11 preskribas devigitajn okazojn pri plilaboro ĉe devigitaj trafik-aŭ agadaĵoj

Kiel mi jam komence skribis, mi ne volas tie ĉi esplori, ĉu la nova preskribo estas favora por la personaro, ĉu ne. Kiel ĉiam, unuj estas kontentaj, la aliaj estas malkontentaj. Laŭ mia opinio ni povas esti kontentaj, ke nia oficist-reprezentantaro atingis kelkajn plibonigojn en la nova regularo; maljuna germana proverbo diras: pasero en la mano estas pli bona, ol kolombo sur la tegmento!

Nur ankoraŭ kelkajn vortojn pri la uzado de paragrafo 10. Ekzemple la relŝanĝilistoj de la relŝanĝilejo 3 en L. estas malkonentaj je ilia servoplano. Ili pretendas, ke ili laboras pli ol 54 horoj semajne kaj postulas anstataŭ 2 personoj plus 208 taglaboroj, 3 personojn (unu persono egalas 312 taglaboroj, taglaboro 9 horoj). Siajn dezirojn ili adresas al sia staciestro, sed li ne konsentas (li povas ankaŭ konsenti, se laŭ sia opinio la postuloj estas justaj). Nun ili adresas al la loka oficistreprezentanto; tiu esploras la plendadon je ĝia justeco kaj, se li agnoskas la necesecon, li diskutadas kun la staciestro, sed ankaŭ li ne povas atingi unuecon kun la staciestro. La reprezentanto adresas al la agadofico. Se tie ĉi liaj deziroj ankaŭ ne estas plenumitaj, li raportas al la distrikt-reprezentantaro, kiu nun diskutadas kun la direkcio. Por tiu diskutado estas necesa, ke oni havu ekzaktajn fundamentojn pri la laboro de la posteno. Tiujn fundamentojn liveras la labor-kaj tempstudinĝenieroj, kiuj nun iras en la relŝanĝilejon 3 en L., kaj notas sur apartaj tabeloj ĉiun laboron, kiun faras la relŝanĝilisto dum 24 horoj. La tiamaniere kreitajn bildojn ili pritaksas kaj elkalkulas el ĝi, kiom da personoj estas necesaj por la posteno.

Necese estas, ke la labor-kaj tempstud-inĝenieroj precize scipovu ĉiun dejorbranĉon, la agadajn rilatojn ĉiu stacio kaj la teknikajn institutojn por proponi al la direkcio agadajn kaj teknikajn plibonigojn. Tiaj esploroj estas nur branĉo de la multflanka dejoro de la tempstudinĝenieroj.

JAPANAJ REGNAJ FERVOJOJ.

II. Ĉapitro.

I. Administra kaj financa organizoj.

En decembro 1908 estis forigita la administrado de ŝtatfervojoj de Trafika Ministerio kaj fariĝis memstara Fervojdepartemento kies agado evidentiĝas dumaniere: administrado de fervojo kaj ĝiaj kromfunkciigoj, ŝipvetura, hotela ktp. samkiel privata entrepreno, kun la diferenco, ke ĉiuj dungitoj estas ŝtataj; ĝi kontrolas ankaŭ japanajn privatajn fervojojn kaj sudmanĝuriajn fervojojn.

La fervoja ministerio, kiel ĉefadministrejo de fervojoj, dividiĝas je Sekretariejo, de kiu direkte dependas la solvo de ĉiuj problemoj krom de la personaro, saneco, kaj higieno kiel ankaŭ de la laboro, kaj sep burooj; la unua kontrolas la privatajn fervojojn, la sep ceteraj dividiĝas je funkciigo, konstruo, subtenado kaj plibonigoj, la veturilaro kaj laborejoj, la elektra funkciigo kaj financaj problemoj de ŝtatfervojoj inkluzive la kreon de provizoj kaj aĉetoj.

La ŝtatfervoja reto dividiĝas je 6 administraj distriktoj kun sidejoj en Tokio, Nagoya, Kobe kaj Sendai por insulo Hondo, en Moĝji por insulo Kiou-Siou kaj en Sapporo por insulo Hokkaido.

Ĉiu el tiuj-ĉi distriktoj prezentas fervojdirekcion kies estro estas supera intendanto gvidanta la laborojn, escepte kelkajn aferojn, kiuj estas rezervitaj por ĉefadministrejo.

La organizo de administraj distriktoj similas al Ministerio: unu departemento por ĝeneralaj aferoj, kaj 6—7 departementoj dividitaj je subdepartementoj por diversaj funkcioj.

De ĉef-administrejo — sen interveno de administraj distriktoj — direkte dependas je diversaj distriktoj dividitaj departementoj por konstruo, plibonigoj kaj elektrigo k. a., la hospitalo (malsanulejo) por fervojpersonaro en Tokio.

Per la leĝo de 1909 estis la etato de ŝtatfervoja administrado apartigita de ĝenerala ŝtata mastrumo kaj fariĝis memstara. Ĉiuj enspezoj el diversaj trafikbranĉoj kuniĝas ekskluzive en fervoja kaso, anstataŭ esti enkalkulataj kiel enspezoj al ĝenerala budĝeto. Ĉiuj funciigelspezoj, al kiuj apartenas ankaŭ tiuj por subtenado de relinstalaĵoj kaj funkciilaro devas esti kovritaj el funkciigenspezoj. El neto funkciigenspezoj devas esti ankaŭ kovritaj la rentumo por prunto kaj la elspezoj por t. n. kompletigaj laboroj. La ankoraŭ restanta suficito estas prenata en la konton de instalaĵoj kiel enspezo kaj uzata por konstruo de novaj linioj kaj plibonigo de la ekzistantaj. Je la konto de instalaĵoj estas kalkulataj ankaŭ la elspezoj por renovigo de rulilaro kaj de laborejmaterialo. Se la funkciigaj netoenspezoj ne sufiĉas, rajtas la ŝtatfervojo por tiu-ĉi celo eldoni mallongdaŭrajn obligaciojn kaj preni »ŝvebantajn« ŝuldojn.

II. Evoluo de fervojreto. Konto de instalaĵoj.

A. Konstruo de fervojlinioj. Plibonigoj de ekzistantaj linioj.

Post ŝtatiĝo en la j. 1906 evoluiĝis la ŝtatfervoja reto laŭplane kaj konstante.

En la j. 1925./26. ampleksis la fervojoj de japana insulŝtato, inkl. privatfervojoj 10.884 mejlojn (1) aŭ 17.512 km. ĉe la surfaco de 382.417 kv. km. Ekzistis do 4.5 km. da fervojlinio je 100 kv. km. la nombro respondanta proks. al la Latvio, sed pli granda ol tiu de balkanŝtatoj, Svedujo, Hispanujo, Portugalujo kaj Norvegujo. La longeco de ŝtatfervoja reto estis 31. marto 1908 fine de la kontojaro en kiu estis efektivigita ŝtatiĝo 7.150 (4.445 mejloj kaj la 31. decembro 1926 12.609 km (7.837 m.). La plikresko de la fervojo dum 18 jaroj estis 5.459 km. aŭ 76.3%. Dum lastaj 5 jaroj estis jare proks. 433 km. da linioj konstruitaj kun entuta longeco de la reloj 766 km. Kiel oni vidas, kreskis la japanaj ŝtatfervojoj dum tiu-ĉi tempo ĉiutage pli ol 1 km.

Ĉar la fervoja administracio konsideras la fervojreton, por ekonomia kaj popola evoluo de la lando, nesufiĉa, estis la 31. marto 1926 pluaj 770 km. konstruataj, krom tio estis projektataj kaj permesataj 3.773 km. da novaj linioj. La loĝantaro de Japanlando nome kreskas konsiderinde: de 58,480.000 da enloĝantoj en la j. 1924. ĝi kreskis je 60,260.000 en la j. 1926. t. e. en 2 jaroj je 1 780.000. La japana statistiko montras suficiton de nasko super morto por 947.000. Tiu ĉi suficito de 20 je milo estas unike ekzistanta en la tuta mondo. (2). La denseco de la loĝantaro altiĝis de 121.8 enloĝantoj je 1 kv. km. en la j. 1903 je 155.3 en la j. 1923 kaj je 180 en la j. 1925. La amplekso de fervojoj estas pro tio rilate al la popolo tre malgranda kaj sumas nur 2.1 km. por 10.000 enloĝantoj, dume en dense loĝigataj landoj de Eŭropo k. ekz. Belgujo, Britlando, Germanujo kaj Italujo ĝi sumas 14.5—8.8—9.7 kaj 5.3.

La investoj de ŝtatfervojoj por konstruo de fervojoj kaj plibonigoj sumis la 31 marton 1926 5.500,151.600 jenoj. De tio apartenas 190,181.270 jenoj je la kontojaro 1925/26, la sumo preskaŭ egala al la antaŭjara (189,932.531 jen.). Se oni observas anstataŭ tiuj ĉi du jaroj la 5 pasintajn, oni trovas meznombron jaran pliiĝon de investoj por 189,320.000 jenoj. La investoj de la j. 1925/26 estis uzitaj por konstruo de 457 km. fervojlinio de Modji-fervojo (insulo Kiou-Siou) kaj de Sapporo-fervojo (insulo Hokkaido), kie dum tiu jaro estis novkonstruite 106 km. resp. 122 km. da fervojlinioj, t. e. 4.7% resp. 5,2% de la tuta longeco de tiuj fervojoj (2.308 kaj 2.760 km.).

Ĉiuj linioj, kiuj estas gravaj por evoluo de la lando, estas nun funkciigataj kaj la plej signifaj lokoj de ĉiuj provincoj de la lando estas ligitaj unu kun alia per fervojo; la ankoraŭ konstruataj aŭ projektataj linioj koncernas speciale malproksimajn kaj malfacile atingeblajn distriktojn.

Tre atentinde estas, ke la kilometraj instalaĵkostoj de la fervojo la 31. marton 1926 estis po 1 km. 198.000 jenojn (319.000 jenoj por mejlo) kompare al 100.500 jenoj (169.700 jenoj por mejlo) la 31. marton 1910.

Tiu-ĉi plialtigo de proks. 90% konsistas ne nur en ĝenerala plialtigo de la salajroj kaj konstrumaterialo, sed ĝi estas klarigebla speciale per tio, ke la privataj kompanioj de Japanlando, kiu estas tre montoriĉa lando (la ebenaĵoj formas nur 1/8 de la tuta lando) petis la koncesiojn por fervojo nur en la malmulte montoriĉaj, dense loĝantaj regionoj kaj ankaŭ ricevis ilin, dume la penado de ŝtatfervojoj de post la ŝtatiĝo etendiĝis kontraŭe pleje je penetrado en la internajn distriktojn, kiuj sekve de iliaj specialaj montoriĉaj formacioj kuŝis malproksime de grandaj fervojlinioj kaj estis fermitaj al la trafiko; pro tio plialtiĝis la konstru-kaj transportmalfacilaĵoj grandskale.

Generale la linicirkonstancoj de japanaj fervojoj estas ekstreme malfacilaj, speciale por transversaj fervojoj de la bordo de Pacifika Oceano al Japana maro, kiuj necesas transiron de grandaj akvoj je mallongaj altiĝoj.

Tiel ekz. la linio Tokio—Naoëts bezonas por transiri Usui-pasejon en alteco de 941 metroj super la marnivelo, unu 7 km. longan dentradan fervojon kun deklivoj de 66.67 ‰.

Ĉar la ekstremaĵoj de la montaroj finiĝas parte sur la bordo kun kruta abismo, havas eĉ plej gravaj bordlinioj konsiderinde etajn kurbaĵradiusojn kaj grandajn deklivkajojn. La laŭleĝaj destinoj permesas ĉe ĉefaj linioj kurbaĵradiuson de 300 metroj kaj plej grandajn deklivojn de 25‰ sur libera linio (3‰ inter stacioj). Pro sovaĝaj kaj neregulitaj montarfluoj estas necesaj multaj tuneloj, pontoj kaj viaduktoj, la tuta longeco de la tuneloj sumiĝas je 39 km. de la pontoj kaj viaduktoj je 366 km t. e. 3.2% resp. 2.9% de tuta kilometra longeco de fervoja reto.

La granda Tokaido linio de Tokio al Kobe tra Jokohama, Nagoja, Kioto kaj Ohosaka, kiu ĝis Nagoja etendiĝas laŭlonge de la bordo kaj penetras en la internon de la lando, havas multnombrajn tunelojn inter kiuj unu 8 km. longan; kaj la linio estas durelpara, tamen unu relparo, pro malfacila tereno devis esti kelkloke flankenigita.

La malfacila montara tereno klarigas ankaŭ la kialon pro kiu devis esti konstruitaj mallarĝaj linioj de 1.067 m anstataŭ esti konstruitaj kiel normallarĝaj 1.45 m.

Unuaj brito-hindaj inĝenieroj okupitaj en la j. 1870 pri fervojplanoj enkondukis la mallarĝan relvojon de 3½ anglaj futoj (1.067 m.), kiu ŝajnis pli akomodiĝi al la terencirkonstancoj de Japanlando; estis akceptite, ke en unu de montoj — tre disŝirita kaj de sovaĝaj fluoj penetrita, sed tamen malgraŭ tio ekonomie evoluita lando — preferindaj estas 1300 km. da mallarĝa relvojo ol 1000 km. de normallarĝa.

La mallarĝrelvoja sistemo, respondanta al la bezonoj de la lando kaj laŭleĝe tia konstatita, havas en Japanlando tute alian aspekton ol en Eŭropo. Kvankam ne mankis por- kaj kontraŭ-diroj pri avantaĝoj kaj malavantaĝoj de post ĝia enkonduko kaj kvankam kelkaj projektoj antaŭvidis pli grandan relvojlarĝecon oni tamen ĝis nun restis ĉe mallarĝa relvojo ĉu ĉe privata ĉu ĉe ŝtataj fervojoj. Intertempe la registaro dediĉis plurfoje al tiu problemo — tre grava en la tempo, kiam Japanlando estis en plena ekonomia evoluo kaj ĝia industrio forte progresis — la atenton, kun la rezultato, ke estis kreitaj oficialaj komitatoj por pritraktado de tiu problemo kaj por praktika preparo de la anstataŭigo de 1.067 m. relvojo.

Sed diversaj politikaj kaj financaj kaŭzoj kontraŭstaris al tiu aliigo. Fine venis la fervoja ministerio al konvinko, ke la problemo pri relvojlarĝeco devas esti pli detale esplorata, sed ĝi prokrastigis ĉiun decidon je pli poste kaj kontentiĝis farinte decidojn, laŭ kiuj la estontaj linioj devas esti tiel konstruitaj, ke la malfacilaĵoj, aperantaj ĉe la ŝanĝo de mallarĝa relvojo je pli larĝa estu minimumaj. Plue decidis la registaro en la j. 1910, kiam ĝi la staton esploris de diversaj vidpunktoj, ke la plej urĝa bezono ne estas aliigo de relvojlarĝeco, sed la etendiĝo de fervojreto, ke la reloj laŭ la bezono de trafiko devos esti duobligataj aŭ kvarobligataj kaj ke la ĝisnuna relvojlarĝeco ne devas esti tuj aliigita je pli larĝa, ĉar la fervojoj en ilia ĝisnuna stato, post efektivigo de kelkaj pliboniĝoj, sufiĉas al bezonoj de trafiko.

Pro tio la streĉado de ŝtatfervojoj en lastaj jaroj estis direktita pli je plibonigo de ekzistantaj fervojoj por kiuj en la j.

1924—1925 132,640.780 jenoj
1925—1926 150,200.402 „

t. e. 68.9, resp. 78.8% de la tuta elspezo por pliigo de instalaĵoj estis uzite.

Plej gravaj pliboniĝoj estis krom elektrigo, pri kiu estos pli poste parolo, la kvarobligo de relvojo ĉe Tokio kaj Jokohama kaj multaj duobligoj speciale ĉe la granda ĉeflinio de suda bordo, de Kioto al Simonoseki, kiu estas en sia suda parto pluen tra Hirochima ankoraŭ unurela.

Ĉi suba tabelo permesas sekvi la evoluon de duobligo kaj kvarobligo de relvojo:

	1923/1924	En % de lini-longeco	1924/1925	En % de lini-longeco	1925/1926	En % de lini-longeco
Kilometra lini-longeco	11.826	—	12.150	—	12.609	—
Unurelaj linioj . .	10.086	85,4	10.311	84,8	10.713	85
Durelaj „ . .	1.689	14,2	1.765	14,5	1.812	14,3
Tri-aŭ kvar-relaj linioj	51	0,4	74	0,6	84	0,7

La nombro de du-, tri- kaj kvar-oblaj ktp. linioj kreskas de jaro al jaro, dume ĝia rilato al tuta relvoja larĝeco restas proksimume la sama, pro la malfermo de novaj linioj, kiuj pro montoriĉaj regionoj, kiujn ili devas trapenetri, restas pleje unurelvojaj.

Fine la problemo de relvoj-larĝeco estas la demando pri la transportkapablo de ekzistantaj relvojinstalaĵoj, kiu prezentiĝas diversmaniere t. e. laŭ tio, ĉu oni konsideras aŭ ne la eblecon de la elektrigo de japanlandaj fervojoj.

B. Elektrigo.

La funkciigo de japanaj fervojoj, sekve de montara profilo de plej granda parto de la linioj, de multnombraj tuneloj kaj de multaj kaj krutaj deklivoj, prezentas grandajn malfacilaĵojn, al kiuj oni serĉis helpon tiamaniere, ke la vaporfunkciigo estis anstataŭigita per elektro.

Kiel jam menciite, devis esti sur linio Tokio-Naoëts konstruita en la alteco de 941 m. super la marnivelo 11 km. longa dentrada fervojo por transiri la akvodislimon de Pacifika Oceano kaj Japana maro, la linio havas sur 7.5 km. 66‰ deklivon; ĝi estas la plej kruta deklivo de ŝtata fervojo. Multnombraj tuneloj de entute 4.500 km. longeco ne nur malfaciligis la funkciigon, kiu estas sur tiu-ĉi linio, kie speciale silkaj kokonoj estas transportataj, tre forta, sed ankaŭ ili estis tre danĝeraj por la trajnpersonaro — sekve de malrapida aerumado de ĉe vaporfunkciigo ekestantaj fumgasoj.

Pro tiu-ĉi kaŭzo estis tiu linio la unua antaŭvidita por elektrigo, kiu en majo 1912 j. tie estis enkondukita.

(Daŭrigota)

El „ZEITSCHRIFT DES INTERNATIONALEN EISENBAHNVERBANDES"
tradukis I. F. P.

Masse Häckel, Leipzig, Germanujo

LA ĈEFSTACIDOMO EN LEIPZIG.

Ĉefstacidomo en Leipzigo (la urbo de IX-a SAT Kongreso ĉi-jare) estas la plej granda stacidomo en Eŭropo. Oni nomas ĝin kapstacio t. e. ĉiuj reloj finas en la halo kaj havas larĝecon de 300 metroj. Ekzistas du ĉefenirejoj, elirejoj nomataj orienta kaj okcidenta haloj.

Je ambaŭ flankoj de la haloj troviĝas proksimume 40 giĉetoj, la pakaĵekspedejoj kaj diversaj privataj vendejoj. Suprenirante la ŝtuparon ni atingas ĉefperonon je kiu promenadas, serĉas ktp. la for-kaj al-vojaĝantoj kaj aliaj personoj.

La ĉefperono havas larĝecon de proksimume 20 metroj kaj longecon de 265 metroj, je ambaŭ finoj troviĝas eliro al la urbo. Por la forveturo kaj alveno de la trajnoj ekzistas 26 peronoj. La al-kaj el-iro por la trajnoj kaj peronoj estas laŭlonge de la ĉef-perono, trans la bariloj. La halo estas portata de ses grandaj kaj du malgrandaj arkoj.

Je ambaŭ flankoj de la ĉefperono estas atendejoj sen restoracioj kaj en la mezo de la ĉefperono estas atendejoj kun restoracio. Por la fervoja kaj poŝta pakaĵtransportoj ekzistas 24 peronoj.

La fervojo posedas 42 elektrajn veturilojn per kiuj oni transportas la pakaĵojn ktp. De post kelkaj jaroj oni instalis telefonajn aparatojn, kiuj aŭtomate funkcias.

Pli ol 200 trajnoj forveturas kaj la sama nombro alvenas regule. Dum foiro, festotagoj, dimanĉoj ktp. ankoraŭ pli multaj.

Proksimume 2000 fervojistoj estas okupataj je la ĉefstacio, en la tuta Leipziga regiono pli ol 11.000 fervojistoj.

Preskaŭ ĉiuj relŝanĝiloj estas funkciigataj per elektra forto de kelkaj centrejoj. Proksimume 40 liftoj staras je la dispono por poŝt- kaj fervoja pakaĵtransporto. Krom tio ekzistas t. n. poŝtstacio kun 30 reloj, je kiu la poŝtvagonoj estas de-kaj al-ŝarĝataj.

ENKETA DEMANDO.

Bremsado de trajnoj.

Senduba estas la fakto, ke unu el la plej gravaj reguloj rilatantaj sendanĝerecon de la veturanta trajno estas la reguloj pri la bremsado de trajno.

Tiuj reguloj ĉe diversaj fervojaj administracioj, komparante ilin al la reguloj de aliaj fervojoj, montras ofte diveresecojn, kiuj devus interesigi ĉiujn fervojajn administraciojn, plie eĉ ĉiun fervojan oficiston

Ni do petas niajn gekolegojn, precipe niajn asesorojn, ke ili bonvolu sendi al nia redakcio la tradukon de la koncernaj reguloj de sia fervojo, por ke la redakcio aperigu ilin en »La Fervojisto«.

La subskribinto, laborante jam pli longan tempon je la farado de novaj regularoj de S. H. S. ŝtataj fervojoj, dezirus urĝe scii pri la bremsado la sekvanton:

a) Kiuj fervojaj administracioj ĉe la kalkulado de bremsita pezo kalkulas nur onan parton de la vagona pezo, se la bremsado okazas per aŭtomata (aera) bremsilo, aŭ onan parton — eventuale iun fiksitan maksimuman pezon — de la brutopezo de la vagono (la pezo de la vagono kaj ĝia ŝarĝo), se la bremsado okazas per manbremsilo?

b) kiuj estas la kaŭzoj, se oni ne kalkulas la plenan pezon de bremsita vagono?

La respondojn je tiuj ĉi demandoj mi petas direkti al mia adreso (Beograd, Kolonija Ministarstva Saobraćaja 17. I.). Ankaŭ tiuj-ĉi respondoj aperos en »La Fervojisto«.

Stevan V. Stojnić, prezid. de I. A. E. F.

Respondo je la demandoj pri bremsado.

Al demando a)

La ŝarĝvagonoj, armitaj je Kunze-Knorrbremsilo (parolu Kunce-Knor) estas bremsataj ĉe meza bremso-piŝto-levado 150 mm) mezmezure je 75—85% de la mempezo por malplena vagono ĉe kranostarigado I (malŝarĝate) kaj je 50—55% de la pezo plus ŝarĝo por la plene (ĝis ŝarĝpezo) ŝarĝata vagono ĉe kranostarigado II (ŝarĝate).

Al demando b)

Se oni akceptus la plenan pezon de la bremsota vagono, la koeficiento de la frotado ĉe malpli granda rapideco fariĝus tiom granda, ke la radoj glitus sur la reloj.

Niaj rapidtrajnvagonoj estas armataj je bremsopremoregulilo], kiuj permesas, ke la vagonoj povas esti bremsataj je 130% de ĝia mempezo. Ĉe malpli granda rapideco la bremso-premo-regulilo zorgas, ke la bremsado estas malaltigata ĝis 85% de la mempezo, kaj glitado de la radoj estas evitata.

Inĝ. M. Neugebauer,
Hannover, Germanujo.

E L S O C I A V I V O

D-ro Jovan Dobrodolac, Sanitara ĉefo de Trafika Ministerio, Beograd, Jugoslavujo

TUBERKULOZO KAJ TRAFIKO.

Homo, kiel estaĵo, havas amason da malamikoj, grandaj, videblaj de kiuj li sin protektas kaj defendas laŭ la naturo mem; sed li havas ankaŭ multe da tiom etaj malamikoj, ke ili per nuraj okuloj ne estas videblaj. Tiuj etaj malamikoj atakas la homon aŭ unuope aŭ en densaj amasoj, kaj se troviĝas konvena okazo, ili rapide multnombriĝas kaj kreskas je milionoj, miliardoj, sennombre! Tiujn etajn malamikojn ni nomas bakterioj. Ekzistas de ili multaj specoj, sed verŝajne neniu estas tiom danĝera, kiel la speco nomata bakcilo de tuberkulozo. Apenaŭ ĝin povis la scienculoj trovi, kvankam ĝi disvastiĝas per rapideco simila al ĉiu malbono.

Ne estas vero, ke tuberkulozo estas malsano de malriĉuloj, ĝi tiom konkeris la mondon, ke ĝi enhejmiĝis ĉe riĉuloj — kvankam malpli ol ĉe malriĉuloj.

Kaj ĉe niaj fervojistoj? Ĝi estas tie-ĉi nedezirata, sed ofte trovata gasto, ĉar nia homo estas ĝia bona viktimo. Kial? Estas malfacile respondi nur mallonge, ĉar pri la kaŭzoj oni povus verki librojn, tiom da ili estas. Fervoja ofico estas ofico speciala, tute malsimila al aliaj La soldato suferas pro vento, pluvo, neĝo, suno, sed li scias, kiel longe tio daŭros kaj ke poste sekvos la ripozo. Kaj la fervojisto? Ankaŭ lin atakas pluvo, vento, neĝo, li malsekiĝas ĝis haŭto — kaj poste li sidiĝas trankvile kaj veturas sur la bremso. Ĉu vi scias, ke sur li rigidiĝis, frostiĝis la vestaĵo? Li ne havas kie sin varmigi, alivestiĝi, ĉar jam venis nova stacio kaj la ofico postulas lin. Sed ĉu tiu homo sufiĉe manĝis? Eble eĉ ne, ĉar hejme estas la edzino kun infanoj, malbona loĝejo, la vestaĵojn bezonas liaj kaj de la salajro ne estas ĉio aĉetebla. La zorgoj, malbona nutrado, subitaj temperatur-ŝanĝoj kaj eksponiteco al tiuj, kreas bonegan bazon por rompi iom post iom la rezistopovon de la homo kaj tiel komencas tiuj etaj malamikoj sian ennestiĝon kaj detruantan laboron. Nu, prezentu al vi

krome la homon, kiu ŝatas ankaŭ iomete trinki alkoholaĵojn. La alkoholo persvadas lin suflorante, ke ne necesas butonumi la jakon, eĉ se blovas malvarmega vento, ĉar ĝi — la alkoholo — varmigas lin, ĝi, — la alkoholo — fluas tra liaj vejnoj, kaj la homo — sentante ĝin komence agrable — rekonsciiĝinte poste jam trovas, ke estas tro malfrue. De la eta malvarmumiĝo venas tuso, kiu malfortigas, poste dum vesperoj iaj plialtigoj de temperaturo, la kolegoj demandas, kio estas kaj kuraĝigas lin, sed intertempe venis la kulminacio de la malbono. Nur tiam oni foriras al la kuracisto por aŭdi sian »mortverdikton«. Kaj la ofico? Ĝi funkcias pluen, serĉante anstataŭanton, serĉante novajn viktimojn, viktimojn de facilanimeco kaj nerezisteco.

Ne estas facile stari sur lokomotivo, de unu flanko estas kelkcentgrada varmego kaj de alia flanko karesas vin la norda vento per sia malvarmo, krome sufokigas vin la atmosfero en longaj tuneloj dum longdaŭra malrapida veturado tra ili kaj ĉio-ĉi rapide ŝanĝiĝas. Aldonu nesufiĉan nutradon, la malfeliĉan alkoholon, nesufiĉan ripozon, zorgojn, familiajn akcidentojn kaj iom da facilanimeco — jen bona kaj konvena bazo por tuberkulozo. Mi devas ankoraŭ mencii: nia fervojisto, ricevinta tuberkulozon, kiu jam evoluiĝis en li, spite al ĉiuj kuracistaj admonoj kaj konsiloj kraĉas sur la plankon, ne atentante, ke en la kraĉaĵo troviĝas milionoj da bakciloj, ke ĝi sekiĝas, ke la piedo ĝin dispremas kaj ke ĝi leviĝas kune kun la polvo en la altecon atingante la faringon, kie ĝi serĉas novan neston por evoluigi sian mortigan povon. Vane klopodas la suno, kiel plej granda malamiko de tuberkulozo, mortigi la bakcilojn. Bedaŭrinde multaj loĝejoj estas tiaj, ke la suno ne povas penetri en ilin. Tio estas mallumaj kaj malsekaj kavernoj en kiujn ne penetras la lumo kaj tion preferas la bakciloj, tio estas ilia Eldorado, tie ili multobliĝas, tie ili prosperas, ĉar en tiaj ejoj ekzistas sufiĉe da malseko necesa por ilia vivo.

Kion fari? Ĉu ni povas defendi nin de tiuj malamikoj, etaj sed multnombraj. Ni povas, se ni nur volas! La unua tasko estas gardi la sanon, esti moderaj ĉe manĝado kaj trinkado, la pureco de la korpo kaj vestaĵo estas la unuaj kolonoj subtenantaj la sanan hejmon. Apartigi malsanan homon por ke li ne semu bakcilojn kaj ne infektu sian ĉirkaŭaĵon estas nia dua takso. Plej bone oni faras tion se oni sendas tian homon en iun sanatorion. Ni ne havas niajn sanatoriojn, kaj pro tio ni estas devigitaj peti aliajn kaj esti de ili dependaj. Ili akceptas nur malgrandan parton de niaj malsanuloj dume aliaj restas hejme kaj semas malbonon. Plie, estas necese jam la infanojn hardigi kontraŭ tiu danĝera malsano, disponigante al ili freŝan aeron, sunon kaj bonan nutraĵon. Mi aldonas, ke ni devas gardi la infanojn kaj nin mem de alkoholo, ĉar ĝi ne defendas la homon de tuberkulozo, sed kontraŭe pereigas lian rezistopovon kaj ebligas al li malsaniĝon. Erara estas la opinio, ke alkoholo desinfektas, ankaŭ interne en la homa korpo, kiel ĝi desinfektas ekstere. Kiom da alkoholo estus bezone verŝi en la homon por desinfekti la homan korpon kaj kiuj ĉeloj de la korpo eltenus tiaspecan desinfektadon. Do, neeblaĵo!

Kaj la ofico? Tuberkulozulo estas kronika malsanulo, la malsano daŭras dum semajnoj monatoj kaj ofte jaroj. Se ni kalkulas, ke nur 5% de nia personaro malsanas de latenta aŭ jam evidenta tuberkulozo, ĉu de pulmoj aŭ de aliaj organoj, tiam tiuj 3—4000 da homoj prezentas balaston, multekostan balaston, ĉar malsana homo ne laboras kiel sana. La aliaj, ĉe kiuj jam forte evoluiĝis la malsano, tiuj absolute ne estas uzeblaj por laboro. Se ni kalkulas, ke da tiaj estas nur 500 tiam ni vidas, kia taĉmento da malkapablaj por la ofico kuŝas kiel plumbo je niainstitucio. Krome ni kalkulu, ke la malkapableco por la ofico daŭras dum pluraj monatoj, kaj ni povos kalkuli kiom tio kostas. Nia devo estas gardi la trafikajn instituciojn, ĉar se ni ilin gardos, ili nin nutros.

J. Kucharz, Lwow, Pollando

ABSTINENTA MOVADO ĈE POLLANDAJ FERVOJISTOJ.

En urbo Lwow (Pollando) fondiĝis en la j. 1926 Societo de Abstinentaj Fervojistoj. Komence tasko de la societo estis malfacila. Fondintoj de la societo aranĝadis prelegojn klarigante al fervojistaro pri malbona efiko de alkohol-trinkado, ekzemple malbonan influon je sano, mono kaj honoro kiel ankaŭ konsiderante la sendanĝerecon de trafiko.

La abstinenta movado nun progresas pli bone. La Lwowa societo fariĝis centra organizo, kiu organizas en diversaj urboj de Pola Respubliko lokajn rondojn.

Malfacilecon propagandi la abstinentan ideon inter fervojistaro forigis Ministro de Trafiko per cirkulero eldonita je la peto de la societo la 3-an Oktobro 1927 sciigante ĉiujn Direkciojn pri ekzisto de abstinenta societo de fervojistoj kaj insiste rekomendante akceli ĝian progreson.

Dank al la materiala subteno de Ministro por Internaj Aferoj fondiĝis ankaŭ ĉe abstinenta societo sporta klubo. La abstinenta societo havas altidean propagandan signifon, ĉar ĝi estas plifortigata de junaj, sanaj kaj ne ankoraŭ per alkoholo venenigitaj fervojistoj. Societo ankaŭ posedas sufiĉe grandan bibliotekon, kason kaj teatran rondeton. La societo nun insiste laboras por konstrui propran domon de abstinentaj fervojistoj. Lwowa urbestraro donis jam tiucele al la societo senpage terpecon kaj subvencion promesis Ministerio de Financoj. La planoj de konstruota domo jam estas pretaj kaj baldaŭ komencos la konstruado.

Fine necesas diri, ke la societo havas internacian karakteron ĉar ĝi aliĝis al Internacia Asocio de Abstinentaj Fervojistoj (la 25. de Oktobro 1926 en Parizo dum Kontraŭalkoholola Kongreso).

Dum tiu-ĉi jaro la kongreso okazos en Bukaresto (Rumanujo) kaj en la j. 1931 en Warszawa (Pollando). Abstinentaj ferv. esp. devas klopodi kaj propagandi por ke Internaciaj Abstinentaj Societoj akceptu ankaŭ Esperanton kiel internacian lingvon. Nur tiel ili vere fariĝos internaciaj.

Do, kolegoj! Ni komencu labori! Se pli multe da ferv. fariĝos esperantistoj des pli rapide ni venkos.

EL »INTERNACIA LIGO DE ABSTINENTAJ FERVOJISTOJ«.

La Kongreso de la Ligo tiun-ĉi jaron okazos en Bukarest (Rumanujo). La programo por la Kongreso estas jam preparita kaj ricevebla ĉe la subskribinto. La programo antaŭvidas 2 tagan restadon en Bukarest (20. kaj 21. de junio) kun vizitoj tra la urbo konferencoj, prelegoj ktp. Prelegos: Prof. Dro O b r a j a, Prof. Dro M i n o v i c i (Bukarest, Rumanujo), Dro S c h ö n h o l z e r, (Bern, Svisujo) Inĝ. B r a n d t (Utrecht, Nederlando), B e a u c h a m p s, prezid. de S. A. A. C. F., (Paris, Francujo), s-ino Dro B u i a, (Cluj, Rumanujo), Dro D o b r o d o l a c (Beograd, Jugoslavujo), kolego I s s a j e f f, ĝen. sekr. de bulg. ferv. sindikato (Sofia, Bulgarujo), kaj Dro J o n e s c u (Bukarest, Rumanujo). La 23.—24. jun. okazos ekskursoj al Sinaja kaj Konstanca. De 25.—30. junio vojaĝo tra T u r n-S e v e r i n, per ŝipo al B e o g r a d de tie al Z a g r e b kaj al A d r i a t i k a m a r o kun restado en A b b a z i a kaj F i u m e. Poste de tie oni vojaĝos al T r i e s t e kaj V e n e z i a.

La interesiĝantoj petu detalajn informojn de prezidanto:

K. W e b e r,
Mutschellenstr. 4, Zürich 2
Svislando.

V O R T A R O

Stevan V. Stojnić

ERETO AL NIA TERMINARO.

Por esprimi ilon destinitan flankigi la trajnon de unu trako sur alian ni havis — laŭ nia scio — ĝis nun kvar diversajn proponojn. Eble ekzistas ankaŭ la pliaj al ni nekonataj proponoj.

La pronitaj kaj uzitaj terminoj estas:

1. relŝanĝilo, 2. relkomutilo, 3. trakforko kaj 4. tondilforma trakkrucaĵo.

Pri la du unuaj ni jam havis okazon legi la kritikon en L. F. Ni tute konsentas kun la opinio, ke tiuj terminoj ne estas taŭgaj por esprimi la deziritan ideon kaj tial ili ne povas esti akceptataj en nian fakterminaron.

Skribante tiun-ĉi artikoleton mia intenco ne estas kritiki la proponitajn terminojn, nek la unuajn nek la lastajn. Tion faru samideanoj kaj fakuloj destinitaj kaj taŭgaj por tiu tasko. Mir nur volas doni plurajn proponojn, por ke la terminara komisiono havu pli grandan eblecon elekti kiel eble plej taŭgan terminon por esprimi la cititan ideon. Ni povas devenigi la terminon same kiel ekestis nia nacia (serbokroata) temino.

Nome, kiam en Serbujo estis konstruata la unua fervojo, inĝeniero afergvidanta demandis la laboristojn, kiuj plej parte estis serbaj vilaĝanoj: »Kiel Vi nomus tiun-ĉi ilon?« Laboristoj pensadis, fine unu el ili demandis la inĝenieron »Por kio, do, estas destinita tiu ĉi ilo?« La inĝeniero respondis: »Se la ilo estas en tiu-ĉi pozicio, alvenonta trajno irus la saman direkton. Kontraŭe se la ilo estas metita en alian pozicion, la trajno tiam flankiĝus kaj irus tiun ĉi trakon«. Unu el la laboristoj tuj diris: Tiam tiu-ĉi ilo devas esti nomata »flankigilo« (nacilingve »skretnica«). Tiu-ĉi nacia termino konsistas el la radika verbo »skretati«, kiu signifas »flanki« aŭ »flankigi«, kaj el la sufikso »ica«, kiu en tium ĉi okazo havas la saman signifon kiel la esperanta »ilo«.

La deveno de nia nacilingva termino estas tute natura kaj logika, kaj ni opinias ke ankaŭ la esprimo »flankigilo« estas same natura kaj logika. Sed kompare al nia vorto tiu-ĉi termino havas unu maloportunecon, kiu eble malutilas al la belsoneco de tiu vorto. Ĝi estas la longeco, ĉar ĝi havas du sufiksojn. Tiu ĉi malhelpeto estus rimarkebla precipe ĉe la deveno de pluaj terminoj, ekzemple »flankigilisto«, »flankigilistejo« ktp.

Por forigi ankaŭ tiun ĉi malhelpon ni proponas kiel elektotan terminon: »flankilo«.

La difino de tiu-ĉi termino estus: »flankilo estas ilo pere de kiu la trajnoj aŭ unuopaj fervojaj moviloj flankiĝas trairante direkte de unu trako sur la alian.«

Por esprimi la diversajn specojn de flankiloj ni proponas la samon kion ni proponis siatempe por nia nacia terminaro (kiu ankoraŭ ne estas definitiva). Ankaŭ ĉe tiu ĉi propono nia intenco estas akiri kiel eble plej grandan simplecon kaj logikecon. Ĉu ni ilin akiris, diros poste la kritiko.

Ĉe niaj fervojoj la termino »flankilo« signifas ordinare simplan dupintan flankilon ne rigardante ĝian konstrukcion. Tiu flankilo estas ordinare aplikata ĉe trakdisiĝoj. Ni nomu ĝin: s i m p l a f l a n k i l o.

Flankilo aplikata ĉe trak-krucaĵo estas ordinare nomata: angla flankilo. Sed se ĝi estas aplikata nur sur unu flanko de trakkrucaĵo oni nomas ĝin: angla duonflankilo.

Ambaŭ tiuj ĉi anglaj flankiloj povas esti ĉu u n u s t a r i g a j ĉu d u s t a r i g a j.

Al ni ŝajnas ke la nomo »angla flankilo« ne estas logika, kvankam ĝi estas verŝajne historia .

Konsiderante la fakton ke angla duonflankilo estas kunmetaĵo de du simplaj flankiloj, mi proponas akcepti la sekvantajn terminojn: la angla duonflankilo estu nomata d u o b l a f l a n k i l o, kaj la angla flankilo kvarobla flankilo.

Jen la difinoj de tiuj-ĉi terminoj:

D u o b l a f l a n k i l o estas flankilo aplikata ĉe unu flanko de relkrucaĵo ebligante la trairon de la trajno de unu trako sur la alian el du direktoj de tiu ligita flanko de trakkrucaĵo. Ĝi povas esti unustariga aŭ du-stariga.

K v a r o b l a f l a n k i l o estas flankilo aplikata ĉe ambaŭ flankoj de trakkrucaĵo ebligante trairon de trajno de unu trako sur alian el ĉiuj kvar direktoj. Ĝi povas esti unustariga aŭ dustariga.

U n u s t a r i g a f l a n k i l o estas tia flankilo (duobla aŭ kvarobla) ĉe kiu ĉiuj relpintoj estas movigataj per unu movo de flankila movilo.

D u s t a r i g a f l a n k i l o estas tia flankilo (duobla aŭ kvarobla), ĉe kiu la relpintoj estas movigataj per du movoj de flankila movilo.

PRI FAKESPRIMO »FRETI«.

En la jan.-marta nro ni aperigis la proponon de s-ano Giuseppe Carofano por uzado de la termino f r e t i. De s-ro Grenkamp-Kornfeld, Lingvo-komitatano, ni ricevis jenan leteron:

»En via b o n e g e r e d a k t i t a gazeto, sur paĝo 7 en la rubriko Vortaro, mi rimarkas pledon por f r e t i, kio instigas min al jenaj rimarkoj.

Laŭ mia opinio ni ne devas klopodi forigi f r a j t, kiu troviĝas en ĉiuj malnovaj vortaroj kaj eĉ en l a p l e j n o v a j de ĉiuj nacioj: en anglaj, rusaj (1928), estonaj (1926/7), polaj, francaj, germanaj (Wüster) ktp. F r e t-troviĝas nur ĉe Kreuz-Mazzolini, Beneman, Minor (tie troviĝas ambaŭ formoj). Boirac ne estas vortaro, sed k o l e k t o de la en tiu epoko renkontitaj vortoj. Mi aldonu, ke f r e t-estas necesa e n l a a r h i t e k t u r o kaj ke ĝi estas i n t e r n a c i a en tiu senco (angla, franca, itala). Ŝajnas al mi, ke fervojistoj, ĉu komercistoj devas ankaŭ tion pripensi. Se ĉiu cetere klopodos enkondukadi n o v a j n formojn s e n n e c e s e kaj sen iu ajn komprenebla utilo, kien ni iros, Ekz. de multaj jaroj ekzistas radiko uzita de Zamenhof v i n k t i, kaj subite nun komencas svarmi n i t i; pro kio necesa tiu ŝanĝo? Certe ĝia enkonduko estis unue senpripensa. Iu tute simple — laŭ mia opinio — ne sciis pri jama ekzisto de v i n k t i kaj li uzis n i t i. Se ni marŝos sur tia vojo ni fariĝos tro riĉaj kaj mortos pro ĝi. Havi unu taŭgan esprimon estas necese, sed havi plurajn — al morto kondukas tia vojo.

Sincere via
G r e n k a m p«.

En venonta nro ni aperigos la respondon de la proponinto s-ro G. Carofano por informi anojn pri tio.

La redakcio.

L I T E R A T U R O

A. Rzewski

GRIZA SORTO.

Malluma nokto kovris per mortotuko tutan ĉirkaŭaĵon. Luno kaŝis sin post la pezajn plumbajn nubojn... Mallumoj elrampis sur la vojon kuŝiĝis en fantaziajn formojn, rampis ĉiumomente, jen ree malaperis... Vagonaro de elektra apudurba fervojo, resonante kaj bruante ŝoviĝis sur la reloj sufiĉe rapide. Du elektraj lanternoj de la vagonaro brilis en mallumo kvazaŭ okulaĉoj de iu monstro. Motoristo gvidanta la vagonaron, tenante per unu mano turnilon de elektra reguligilo, per la dua la haltigilon, streĉis la rigardon en la mallumaĵon penante iom ekvidi. Vane la konusforma ombro de la

vagonaro disfluiĝis en la traveturejoj, kuŝiĝis trae de la relvojo, aŭ trampadis kaj timigadis la okulojn. Aŭ eble drinkulo vagas nokte sur la reloj? Pro tiaj pensoj kaj supozoj la motoriston trakuradis tremo de piedoj ĝis kapo kaj kune kun la ritmo de lia propra sango bategis en la brusto, kiel per martelo, la timigita koro.

Tre ofte li interrompadis la elektran fluon, streĉadis siajn fortojn por haltigi la vagonaron, sed plejparte montriĝis, ke ĝi estis flagrado de elektra lumo aŭ nur iluzio. Tiam ordinare, ekkaptita per kolerego, li malbenis furioze ,kaj starigínte la reguligilon sur la naŭon li veturis kun plena rapideco. La motoristo veturante rapidis, ĉar intervoje estis lin haltiginta dum kelke da minutoj veturilo ŝarĝita per ligno, al kiu rompiĝis la akso sur la transveturejo, kaj jen oni nepre devas alveni je difinita tempo al la fina stacio, ĉar aliokaze atendas lin raporto aŭ longa senkulpigo en la stacio.

De malproksimo, nenion antaŭsentante veturis »kavalire« iu ebriigita dum la foiro vilaĝano. Kelkajn paŝojn antaŭ la vagonaro li subite turniĝis al sia bieneto, kuŝanta tre proksime apud la fervojo. Li faris ĝin tiel malbonŝance ke la veturilo fortege ekŝanceliĝis kaj falis flanken sur la transveturejon, elĵetante en la fosaĵon la malfeliĉan veturigiston. La tramvagonaro kun bruo alproksimiĝadis fulmorapide al la loko de la akcidento. Ĉiam pli kaj pli proksime. La motoristo nenion atendante, subite en kelkpaŝa distanco rimarkis kuŝantan sur la relvojo vilaĝanan veturilon. Sub impreso de danĝero sango alfluis al lia kapo. Li komencis per unu kaj la alia haltigilo haltigadi la vagonaron. Vane, ĉar la rapide kuranta vagono ekpuŝis per tuta forto la veturilon kaj disrompis ĝin en malgrandajn pecojn. Eksonis bruo de rompataj vitroj de la vagono, krako de frakasataj fenestrokradoj kaj obtuza ekbato de kurbigita bufro kaj vagonkesto.

Post momento la loko de la akcidento aspektis kiel batalejo, sternita de la restaĵoj de frakasita veturilo kaj vagono. La ĉevaloj de la vilaĝana veturilo en panika timo forŝiris la timonon kaj blekante laŭte forkuris en neĝkovritajn kampojn.

La vilaĝano nenion sciante ronkis per dormo de justulo en la fosaĵo...

Alveturinte en la vagonejon kun disrompita vagono plena de zorgo kaj malkvieto, apogante la kapon sur la de laboro lacajn manojn, skribis motoristo raporton al fervojdirektoro. Hodiaŭan tagon, veturante per vagonaro nro 1. je la 11.30 h. en 28-a kurso, mi surveturis per vagonaro sur traveturejo kuŝantan veturilon, sekve de kio okazis jenaj difektoj de la vagonaro... ktp.

Ĉu oni kredos je mia senkulpeco? li ekspensis kun apatio. Ja la gazetaro, publiko kaj estroj ĉiam faras maŝiniston responda pri la akcidento.

Sekvantan tagon staciestro sciigis la oficistaron, ke la motoristo D. pro difekto de vagono estis suspensita en sia ofico ĝis decido de la direktoro, kiu post kelkaj tagoj ordonis al li pagi por difektoj.

Simpla historieto — ĉu ne vere? eĉ tro simpla por ĝin rakonti al vi legantoj. Ĉar per kio povas iun interesi la fakto, ke mallaŭdite kaj insultite la motoristo eliris el la kabineto de la direktoro? ke el sia tro modesta salajro li estas pagonta grandegajn kompare kun lia salajro kostojn de riparo de vagono. Kiun ĉi tio interesos? Ke en iu bolos la koro pro la eksento de maljusteco kaj ofendo, kaj sub la malhelegriza tramista uniformo bruegos ventegoj de ribelo kaj profunde eksentita insulto.

Jes, legantoj, mi volis al vi rememorigi pri kio oni ofte forgesas: kiam la bolanta fluo de vivo ĵetos vin en la proksimecon de tiu-ĉi tramista uniformo, ne forgesu en distriga bruo de viaj propraj interesoj, kaj pensoj, ke apud vi staras ne laboristo-aŭtomato sed viva, sentema homo, kiu kun tia interna doloro akceptos la tro oftajn okazojn de malŝato de lia propra indeco kaj valoro.

Noto de la trakundinto. La aŭtoro de tiu ĉi noveleto A. Rzewski estas unu el la plej konataj ĉefoj de la polaj proletarioj. Kiel junulo li jam aliĝis al la vicoj de Pola Soc. Partio, suferis multfoje persekutadon, malliberejon kaj ekzilon. Estinta laboristo, per propra laboro li akiris sciojn. En la sama urbo, kie li iam, kiel infano komencis labori en fabriko — la laborista centro Lodz — nun en 1919 li estis elektita urbestro.

Esperantigis J. Morand, St. Nazaire, Francujo.

Inĝ. M. Neugebauer, Hannover, Germanujo

SINJORO BIERO-ŜMIT.

Sinjoro Ŝmit, Fric Ŝmit el Somerfeld, granda spritulo, bier-vojaĝisto, pro tio de ni mallonge nomita »Biero-Ŝmit«, estas la teruro de la fervojistoj.

Ŝmit volas reveturi de Sagan al Somerfeld. Li venas tro frue; la trajno veturas je la 16·18 h kaj nun estas nur 15·30 h. La trajno jam staras sur la perono. Kion fari, pensas Ŝmit. Li promenas sur la perono kaj renkontas la staciogardestron, la viron kun la ruĝa ĉapo. Bieroŝmit lin demadas: »Bonvolu pardoni, sinjoro estro, ĉu tiu ĉi trajno veturas al Somerfeld?« »Jes, sinjoro« diras la gardestro tre ĝentile kaj foriras. Ŝmit longtempe observas la trajnon kaj skuas la kapon. La gardestro revenas, Ŝmit lin haltigas kaj diras: »Sinjoro estro, mi do ne eraras, tie ĉi do estas la trajno al Somerferld?« »Jes, tion mi diris jam antaŭe, mi ne eraras!« diras la gardestro. Ŝmit iras a la veturindikilo kaj legas, tiam li legas la ŝildojn ekstere de la vagonoj. La gardestro ree preterpasas Ŝmiton kaj tiu lin ree haltigas: Sinjoro estro, do tiu estas la trajno, kiu forveturos 16·18 h al Somerfeld?« demandas Ŝmit. »Jes« diras la gardestro akre, »bonvolu eniri!« Bieroŝmit ankoraŭ ne eniras, li promenas ĉiam ankoraŭ sur la perono. La gardestro, kiun li volas plue demandi, preterpasante al li alvokas: »Mi ne havas tempon!« La peronhorloĝo indikas la 16·10 h. Ŝmit vidas eniri en la kupeon maljunan, humore aspektantan sinjoron kaj li eniras en la saman kupeon. Tuj Ŝmit komencas insulti pri la malĝentileco kaj maldelikateco de la fervojistoj. »Ne, sinjoro« diras la maljunulo, »tion mi ne povas kredi; ĝis nun mi renkontis neniun malafablan fervojiston, kontraŭe mi asertas, ke la fervojistoj estas la plej afablaj oficistoj de nia patrujo!« »Ho, sinjoro, vi eraras kaj mi pruvos, ke mi pravas!« diris Bieroŝmit. Li malfermas la kupeofenestron kaj demandas treege ĝentile la tie starantan gardestron: »Bonvolu pardoni, sinjoro estro, ĉu tiu trajno veturas al Somerfeld,« Furioze ekkrias la gardestro: »Fulmo, tondro kaj, jes, ĝi veturas 16·18 h al Somerfeld, fermu la fenestron!« kaj insultante li foriras. Ridante Bieroŝmit adresas al la maljunulo »Kiu nun pravas?« »Jes«, diras la maljuna sinjoro, »mi neniam kredus, ke ekzistas ankaŭ tiaj malĝentilaj fervojistoj, cetere tiu estas la unua, kiun mi renkontas!«

E L M O V A D O

ALVOKO

al inĝenieroj-esperantistoj pri Internacia Teknika Kongreso.

De s-anoj: K. Takahaŝi, civ. inĝ. Del. de UEA kaj Minoda, civ. inĝ. adreso: ĉe Tecudo Kjokai (Fervoja Asocio) Juraku-ĉo, TOKIO — Japanujo, ni ricevis la peton publikigi sekvantan alvokon:

»Vi eble scias, ke internacia teknika kongreso okazos en Tokio sub la patronado de L. M. princo Ciĉibu kaj la honora prezidanteco de la ĉefministro Barono Tanaka (la agada prezid. Dr. Barono Fusuiĉi) dum du semajnoj de la 29-a de Okt. 1929.

Laŭ la programo estos 23 fakaj kunsidoj kaj antaŭ-, dum- kaj postkongresaj ekskursoj al diversaj lokoj.

Estas informite, ke jam estas 350 aliĝintoj el Eŭropo kaj Ameriko. Kvankam ni ne scias kiom da esperantistoj sin trovas inter la aliĝintoj kaj pluaj aliĝontoj, ni opinias, ke venas al ni la plej bona okazo ne preterlasebla por vigligi nian movadon.

Ni do nun turnas nin al vi, samideanoj-inĝenieroj, petante, ke se vi estas partoprenontoj, bonvolu subskribi kun ni ĉi-subajn proponojn, kiujn ni intencas prezenti al la kongreso, kaj se sin trovas partoprenontoj inter viaj konatuloj, volu konsili al ili ankaŭ subskribi, eĉ se ili ne estas esperantistoj.

Jen la provizora teksto de la proponoj, kiun revizii, se necesas, ni estas pretaj laŭ viaj konsiloj:

Proponoj al la Internacia Teknika Kongreso, Tokio, Okt.—Nov. 1929.

Konsiderante la rapidan progreson de la internaciaj rilatoj pro la lastatempa evoluiĝo de interkomunikado,

Konsiderante la mirindan facilecon de la internacia lingvo Esperanto, precipe ĝian neŭtralecon plej grava,

la subskribintoj proponas:

1. ke la oficiala lingvo de la internacia teknika kongreso estu de nun Esperanto, kaj ĉiu partoprenanto estu tiel egale rajtigita kiel aliaj uzi sian propran lingvon laŭvole, kondiĉe, ke oni nepre aldonu tradukon en Esperanto.

2. ke por akceli praktikan uzadon de Esperanto por interŝanĝi sciojn kaj por interamikiĝi inter si inter inĝenieroj tutmondaj, kiel la plej efika rimedo estu nomata agada komitato por komisii jenajn taskojn:

a) kompili sub aŭspicoj de la Esperantista Akademio en Parizo vortaron de inĝeniera terminaro,

b) eldoni organan gazeton kaj inĝenierajn librojn en Esperanto.

Rilate al la libroj estas rekomendinde, ni opinias, ke oni traduku antaŭ ĉio inĝenierajn poŝlibrojn, kiuj pritraktas plej vaste pri diversaj branĉoj de inĝeniera scienco, ekz. »Des Ingenieurs Taschenbuch« de »Hütte«, ktp.

Estimataj samideanoj! Bonvolu subteni nin en la projekto kaj komuniki al ni la nomon, naciecon kaj specialaĵon ekz. mehanikisto, ĥemiisto, arkitekto, ktp. de la subtenantoj, por ke ni povu prezenti la proponojn kiel eble plej frue al la komitato koncernanta.

Samideane Viaj:
K. Takahaŝi, civ. inĝ. Del. de UEA
T. Minoda, civ. inĝ. ĉe Tecudo Kjokai

Korespondaĵojn akceptas s-ano T. Minoda, ĉe Tecudo Kjokai, Jurakuĉo, Tokio, Japanujo.

SCIIGOJ DE LA ESTRARO

XXI. UNIVERSALA KONGRESO DE ESPERANTO

Budapest (2.—9. aŭgusto 1929) Hungarujo.

Al tiu-ĉi nro ni aldonas aliĝilojn por la Kongreso. La informoj pri kongresaj aranĝoj aperas en »Hungara Heroldo«, kiun ĉiu aliĝanto ricevas de la Kongresa Oficejo rekte. Pro tio ni ne publikigos tie la informojn sed nur tiujn informojn pri nia asocia jarkunveno kaj pri ceteraj aranĝajoj interesiĝantaj nur nin fervojistojn.

Niaj asesoroj ricevis po 1 ekz. de la kongresa afiŝo kaj ni petas ilin uzi ĝin propagandcele. Pluaj ekz. estas riceveblaj ĉe »Fremdulofiĉejo de la ĉefurbo« Budapest, V., Deák Ferenc u. 2.

Spite al nia decido regule aperigi tiun-ĉi nron de la revuo, ne estis eble al ni ĝin atingi pro manko de taŭgaj kunlaboraĵoj. Ni insiste petas niajn malnovajn kunlaborantojn, kiel ankaŭ ĉiujn aliajn helpemajn anojn, ke ili bonvolu helpi al ni per alsendo de artikoloj, ĉar sen materialo ni ne povas garantii regulan eldonadon de la gazeto. Tiu-ĉi alvoko estas speciale direktita al niaj svisaj kaj germanaj samideanoj, ĉar de ili nur malmultaj kunlaboras.

Maja n-ro de L. F. aperos fine de majo, se ni ĝustatempe ricevos kunlaboraĵojn por ĝi. De maja nro ni presigos pli grandan kvanton propagandcele kaj sendos ĝin al asesoroj kaj al ceteraj anoj, kiuj ĝin petos.

La asesoro en Aŭstrujo.

Ni informas la anojn, ke k-do Josef Zink, Dampfgase 21/6, Wien X. bonvolis akcepti la funkcion de la asesoro por Aŭstrujo. Kiel estis videble el la antaŭa n-ro de L. F. k-do Zink organizis ferv. fakgrupon en la kadro de A. L. L. E. kaj ni esperas, ke li daŭrigos laboron por la progresigo de esp. movado inter aŭstriaj fervojistoj. La sukceso, tre atentinda, estas, ke sindikata organo de aŭstria fervojpersonaro »Der Eisenbahner« konsentis aperigadi esperantajn kaj por- esperantajn artikolojn.

Ĉi- okaze ni ankaŭ sciigas la anojn, ke aŭstria Ministerio de Komerco kaj Trafiko eldonis jam duan fojon gvidfolion, tre belaspektan, kiu estas senpage ricevebla de »Internacia Esperanto-Muzeo« en Wien, I. Annagasse 5. La interesiĝontoj bonvolu ĝin peti de la nomita muzeo. La estraro.

OFICIALAJ SCIIGOJ

LA JARRAPORTO DE LA ESTRARO DE I. A. E. F. POR LA ASOCIA JARO 1927/28

(Daŭrigo).

Svedujo: Signalen.
Svislando: Fortschritt* (gazeto de abstin. fervojistoj). **Le Cheminot. Der Eisenbahner.**
Usono: The Pennsylvania News.
Aŭstralio: A. R. U. Gazette.
Danzig: Danziger Eisenbahner Zeitung.*

Stato de la membroj de I. A. E. F. en la asocia jaro 1927/28.

	Aktivaj	Subtenantoj	Abonantoj	Entute
Anglujo:	5	—	—	5
Aŭstrujo:	1	—	—	1
Belgujo:	2	—	—	2
Bulgarujo:	1	—	—	1
Ĉehoslovakujo:	26	3	2	31
Dannlando:	1	—	—	1
Estonujo:	9	—	1	10
Francujo:	3	—	—	3
Germanujo:	59	—	—	59
Hispanujo:	2	—	—	2
Hungarujo:	13	—	—	13
Italujo:	3	—	3	6
Japanlando:	1	—	—	1
Jugoslavujo:	25	12	—	37
Latvujo:	4	—	—	4
Nederlando:	11	—	—	11
Pollando:	3	—	—	3
Svedujo:	23	—	6	29
Svislando:	28	—	1	29
Usono:	4	—	—	4
U. S. S. R. (Sovetio):	—	—	7	7
	224	15	20	259

Bilanco.

Enspezoj:	Dinaroj: para
1. Kotizoj de 224 aktivaj anoj Kotizoj de 15 subten. anoj Abono de 20 abonantoj	12.564.—
2. Donacoj por Garantia Kapitalo	6.717.06
3. Donacoj kaj subtenoj al L. F.	7.919.30
4. Donacoj por decembra nro de L. F. . .	574.66
5. Donacoj por skribmaŝino	127.60
Entute:	**27.902.62**

Elspezoj:	
1. Presado de 11 nroj de L. F. (96 paĝoj) 600 ekz. de ĉiu nro	19.254.30
2. Poŝtelspezoj por korespondaĵoj (611 pecoj) de vicprez.	1.191.50
3. Afranko de 11 nroj de L. F. (Vidu la liston)	1.685.75
4. Elspezoj por aĉeto de inventaro: leterujo	40.—
tondilo	45.—
kartotekujo	220.—
5. Elspezoj por kovertoj kaj kartoteko . .	520.—
6. Poŝtelspezoj de prezid. dum la j. 1926/27	379.85
7. Repago de ŝuldo al vicprezidanto el la jaro 1925/26	1.872.32
8. Repago de ŝuldo al vicprezidanto el la jaro 1926/27	973.34
9. Diversaj aliaj elspezoj por oficejo, administrado ktp.	994.24
Entute:	**27.176.30**
Restas en la kaso	**726.32**

Zagreb, la 27-an de Julio 1928.

Reviziis: Katica Kukec. Vicprezidanto: Ilija F. Puhalo.

La inventaro
de la Internacia Asocio de Esperantistaj Fervojistoj.

	Aĉetvaloro Din
1. Skribmaŝino »Smith Premier« modelo 60, nro X2 50.601	6.250.—
2. 2 skribotabloj	2.950.—
3. 2 seĝoj	560.—
4. 1 ŝranko	800.—
5. 2 inkoensorbiloj	60.—
6. 2 tablolampoj elektraj	180.—
7. 1 maŝino por truigi paperon	35.—
8. 2 longaj stampiloj de la asocio	60.—
9. 1 metala ronda stampilo	150.—
10. Schlomanna vortato V-a vol.	196.—
11. 1 leterujo	40.—
12. Tondilo por papero	45.—
13. Kartotekujo	220.—
Entute:	11.546.—

Konsiderado pri la bilanco.

La bilanco montras, ke la kotizoj de 259 pagintoj eĉ ne sumiĝas je duono de la elspezoj faritaj dum la asocia jaro. Jes, eĉ venas plia konstato t. e. ke la sumo pagita ne sufiĉus por regula eldonado de la gazeto.

La sumo pagita por kotizoj, abonoj kaj de subtenantaj anoj estas: . . . . Din 12.564.—

La reston t. e. pli ol la duonon de la elspezoj ni kovris el donacoj al L. F. kaj el Garantia Kapitalo.

Subtenojn donis al L. F.:

Sveda Fervojista Asocio	Din	1.425.—
Svenska Statbanornas Befälsförbund	Din	1.133.25
Sveda Lokomotivista Asocio	Din	755.50
Sro Ernst Eriksson	Din	4.409.25
	Din	7.723.—
kaj kelkaj aliaj anoj donis entute .	Din	196.30
Entute:	Din	7.919.30

Donacoj por Garantia Kapitalo atingis dum tiu ĉi jaro la sumon . . .	Din	6.717.60
de kiu sola sro Eriksson pagis . . .	Din	5.413.60
kaj la reston	Din	1.304.00

pagis aliaj anoj.

Do, por ebligi unuavice funkciadon de la asocio kaj speciale la regulan eldonadon de la gazeto ni devis krom la ricevitaj subtenoj preni ankaŭ de Garantia Kapitalo la necesan sumon tiel, ke la stato de

Garantia Kapitalo nun estas . . .	Din	726.32
do estas prenite	Din	5.991.28

kiu sumo nepre devas esti repagita tiun ĉi jaron.

Inter aliaj elspezoj oni vidas ankaŭ la sumojn repagitajn al vicprezidanto. Ili sumiĝas je . . . . Din 2.845.66

Se nia asocio ne estus havinta ŝuldojn la bilanco aspektus multe pli bone: Jen:

La enspezoj:	Din	27.902.62
La elspezoj:	Din	24.330.64
Restus por Garantia Kapitalo . . .	Din	3.571.98
Do estus de Garantia Kapitalo prenite	Din	3.145.62

(Daŭrigota.)

STATUTOJ

(Fino.)

VII. Havaĵo.

§ 24. La havaĵo de I. A. E. F. konsistas el kapitalo, inventaro kaj vendotaĵoj.

La kapitalo konsistas el cirkulanta kaj rezerva kapitaloj.

§ 25. Cirkulanta kapitalo servas por administraj elspezoj en kiuj estas enkalkulataj la eldono de la fakrevuo kaj ĉiuj oficialaj eldonaĵoj.

Cirkulanta kapitalo konsistas el: a) kotizoj de A. A. kaj A. S., b) rentumo de cirkulanta kapitalo, c) ĉiuj aliaj enspezoj speciale destinitaj por cirkulanta kapitalo, ĉ) ⅔ da diversaj neantaŭviditaj enspezoj. En la cirkulantan kapitalon estas kalkulataj ankaŭ la elspezoj destinitaj por specialaj celoj. La resto de tiuj ĉi enspezoj estos konsiderata kiel neantaŭvidita enspezo.

§ 26. Rezerva kapitalo servas por atingi la konstantan kapitalon, kies rentumoj devas plialtigi resp. certigi la cirkulantan kapitalon. Rezerva kapitalo konsistas el: a) kotizoj de A. B., b) ĉiuj enspezoj speciale destinitaj por rezerva kapitalo, c) ⅓ da rentumo de rezerva kapitalo, ĉ) ⅓ da diversaj neantaŭviditaj enspezoj.

§ 27. Malaltigon de rezerva kapitalo por kiu ajn celo, povas aprobi laŭ propono de la estraro asocia jarkunveno nur per decido de 4/5 (kvar kvinonoj) da ĉiuj voĉdonrajtaj anoj.

§ 28. La estraro deponas ambaŭ kapitalojn en solida (prefere ŝtata) banko, aparte la cirkulantan kaj aparte la rezervan kapitalon. La rajto elpreni la monon devas esti rezervata (vinkulata) tiel, ke nur laŭ la skriba ordono de la estraro oni povos elpreni monon.

§ 29. La pligrandigon al la rezerva kapitalo laŭ punkto c) de la § 28. la kasisto elkalkulos nur ĉiu duonjare, kiam li ekscios de la banko la sumon de rentumo.

§ 30. Ĉiu alia mono apartenanta al la rezerva aŭ cirkulanta kapitalo devas esti deponata en la banko tuj post la ricevo, escepte se la mono por cirkulanta kapitalo ne estos necesa por tujaj elspezoj.

§ 31. La eksestraro transdonos la cirkulantan kapitalon al la nova tuj okaze de la jarkunveno.

§ 32. La transdonota cirkulanta kapitalo devas esti minimume tioma, ke ĝi sufiĉu por elspezoj de 1-a nro de la fakrevuo.

§ 33. Rezerva kapitalo restas deponata en la sama banko, ĝis kiam la asocia jarkunveno decidos ĝin transdoni al alia banko.

§ 34. Ĉiuj aĵoj necesaj por la administrado de la asocio, kiujn la estraro aĉetas aŭ ricevas, estas registrotaj en la asocian inventar-libron, kiu havas sekvantajn notojn: dato de la aĉeto, aŭ ricevo, ĝia nomigo, prezo kaj eventualaj rimarkoj.

§ 35. Okaze de estrarŝanĝo estas la inventaro transdonota, resp. forsendota al la nova estraro, kiu per skriba kvitanco al prezidinto kaj per noto en la in-

ventarlibro atestas la ĝustan ricevon de la asocia inventaro. Tiun-ĉi noton devas subskribi ankaŭ la malnova estraro.

La nova estraro prenas sur sin kune kun la inventaro ankaŭ eventualajn ŝuldojn de la estinta estraro faritajn por la inventaraĵoj. Pri tio-ĉi estas farota rimarko en la inventarlibron okaze de la transdono. Je tiu-ĉi okazo estas aldonotaj ankaŭ la fakturoj de koncernaj inventaraĵoj.

VIII. Reprezentado kaj administracio.

§ 36. La estaro de I. A. E. F. konsistas el: a) administranta estraro (mallongigite »estraro«); b) konsilanta estraro (konsilantaro) kaj c) revizora komitato.

§ 37. Administranta estraro konsistas el: a) prezidanto, b) vicprezidanto, c) sekretario, ĉ) kasisto, d) asesoro de la lando el kiu estas la administranta estraro, e) redaktoro de la fakrevuo.

§ 41. Reelekto de la administranta estraro kaj revizora komitato estas permesata.

§ 42. Administranta estraro mem elektas siajn helpantojn, se tio montriĝus necese. (Ekz. duan, trian sekretarion, kasiston ktp.).

§ 43. Se la posteno de la prezidanto antaŭ la jarkunveno fariĝus vakanta, ĝin anstataŭus la vicprezidanto.

§ 44. Se la posteno de la vicprezidanto ankaŭ fariĝus vakanta, tiam la sekretario kunvokos kunsidon de la ceteraj estraranoj, kiuj renovigas la estraron.

§ 45. Se la posteno de iu alia estrarano fariĝus vakanta, tiam la estraro okaze de sia unua kunsido elektos novan estraranon.

§ 44. La prezidanto reprezentas la asocion ĉiuflanken. Li subskribas oficialan korespondaĵon kune kun ankoraŭ unu estrarano, prezidas la kunsidojn de la estraro kaj jarkunveno, transdonas la laboron al aliaj estraranoj, kontrolas ilian agadon kaj zorgas pri la progreso de la asocio.

§ 45. La vicprezidanto helpas al la prezidanto kaj anstataŭas lin en ĉiuj agadoj, kiam la prezidanto estas malhelpita.

§ 46. La sekretario faras la tutan korespondadon kaj gvidas la protokolon okaze de estrarkunsidoj kaj jarkunveno. Krom tio li faras la statistikon pri la anaro. Li gvidas ankaŭ la asocian inventarlibron.

§ 47. Okaze de publikigo de estrara jarraporto oni devas publikigi ankaŭ la nomojn de asociaj A. B. kaj A. H. La mortintaj de tiuj ĉi anoj devas esti signotaj per kruceto.

§ 48. La kasisto administras la kason, zorgas pri regula kolektado de la kotizoj, raportas al ĝenerala jarkunveno pri la stato de la havaĵo, kaj faras budĝeton por venonta asocia jaro. La farota raporto pri la stato de la havaĵo konsistas el la du sekvantaj partoj:

A. Resumo de la havaĵo:

1. aĉetvaloro de la inventaro . . . . . .
2. la cirkulanta kapitalo . . . .
3. la rezerva kapitalo . . . .
4. la vendovaloro de la aĉetaĵoj . . . . .

La sumo: . . .

B. Resumo de la unuopaj kontoj:

a) konto de la asocia inventaro
b) konto de la cirkulanta kapitalo
c) konto de la rezerva kapitalo
ĉ) konto de la vendotaĵoj

El ĉiu unuopa konto devas esti videblaj: a) la stato ĉe la komenco de la asocia jaro, b) enspezoj dum la asocia jaro, c) la sumo, ĉ) elspezoj dum la asocia jaro), d) resto por la venonta jaro.

La kontoj estas bilancotaj la lastan tagon de tiu monato, ke inter tiu-ĉi tago kaj la tago de la asocia jarkunveno restu unu kompleta monato.

§ 38. Konsilanta estraro konsistas el: a) administranta estraro (§ 37.), b) asesoroj de aliaj landoj, kaj c) revizora komitato (§ 39.)

§ 39. Revizora komitato devas esti en la lando de administranta estraro. Ĝi konsistas el: a) prezidanto, b) 2—3 revizoroj.

§ 40. Administranta estraro kaj revizora komitato estos elektata de la asocia jarkunveno por 2 jaroj. Kandidatlisto de elektota estraro kaj revizora komitato devas esti proponita al la asocia estraro kiu ĝin publikigos kune kun la tagordo de la jarkunveno. Se neniu skriba propono estos ĝustatempe antaŭ la jarkunveno ricevita kaj publikigita la elekto de la estraro okazos laŭ buŝa propono de la ĉeestantaj anoj.

§ 49. La asesoro krom la laboroj en landa organizo devas helpi al aliaj estraranoj en ilia laboro, se tio estas necese.

§ 50. Por pridiskuti kaj decidi pri diversaj organizaj kaj aliaj aktualaj demandoj la estraro kunvokas laŭbezone estraranajn kunsidojn. Kunvoki la kunsidon povas prezidanto aŭ vicprezidanto. Se aliaj du estraranoj skribe postulas la kunvokon de la kunsido, la prezidanto aŭ vicprezidanto devas ĝin kunvoki.

§ 51. Okaze de estrarkunsidoj devas ĉiu ĉeestanta estrarano subskribi la protokolon.

§ 52. La estrarkunsido rajtas fari la decidojn se tri estraranoj ĉeestas.

§ 53. La estrarano, kiu trifoje ne partoprenas la kunsidon kaj ne povas pravigi sian foreston, estos konsiderata kiel eksiĝinta el la estraro.

§ 54. La tasko de la konsilantaro estas pritraktado kaj decido de pli gravaj asociaj demandoj. Tio okazos en la konsilantaraj kunsidoj, kiujn kunvokas laŭ bezono la estraro per skriba cirkulero, ĉu aparta, ĉu aperonta en la asocia organo.

La invito al la konsilantara kunsido estas farota almenaŭ unu monaton antaŭ ĝia okazo, indikante ĝian tagon, lokon kaj tagordon.

§ 55. La propono estas konsiderata kiel akceptita, se la plimulto de la konsilantoj ĝin akceptos voĉdonante ĉu persone, ĉu skribe.

§ 56. La asociaj asesoroj estas: a) la prezidantoj de diverslandaj ligoj de esp. ferv. kluboj, aŭ de alia landa organizo de esp. ferv. aliĝinta al I. A. E. F. b) kie ne ekzistas ligo aŭ alia landa organizo de esp. ferv. la prezidanto de klubo de esp. ferv., kiun la estraro elektos kiel asesoron. c) en landoj, kie la anoj ankoraŭ ne estas organizitaj laŭ propono de § 14. la estraro elektos asesoron el aktivaj anoj de la asocio en tiu lando.

§ 57. En la landoj, kie ekzistas pluraj fervojoj aŭ fervojaj direkcioj la estraro povas laŭ bezono elekti ankaŭ plurajn asesorojn. En tiu-ĉi okazo la ekzistanta asesoro konforme al la punktoj a) kaj b) de § 56. fariĝos ĉefasesoro kun la samaj devoj kaj rajtoj kiel aliaj asesoroj. Kontaktmanieron kun diverslandaj asesoroj reguligos la estraro.

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

§ 58. La estraro povas laŭ bezono elekti en la lando, kie jam ekzistas asesoro unu aŭ eĉ pli da delegitoj de I. A. E. F.

La asociaj delegito aŭ vicasesoro povas partopreni la kunsidojn de la konsilantaro kaj doni siajn opinion, konsilon kaj konkretan proponon, sed ĝi ne decidas.

§ 59. La devoj de la asesoroj kaj delegitoj estas:

a) proponi kaj konsili al estraro pri propagando de Esperanto kaj progresigo de la asocio, b) en sia lando propagandi Esperanton kaj pri tio raporti al la estraro, c) kunlabori en faka revuo, ĉ) respondi al la demandoj aperintaj en la fakrevuo kaj en cirku-

leroj, d) prizorgi interrilaton kun fakaj revuoj nacilingvaj kaj naciaj fervojfakaj kaj aliaj organizoj, kunlabori kun ili celante la efektivigon de la celoj de I. A. E. F. (§ 4.)

§ 60. La revizora komitato devas almenaŭ du foje en la jaro kontroli la staton de la asocia havaĵo kaj tion atesti en la kaslibro kaj fari raporton pri la stato de l' havaĵoen la asocia jarkunveno.

§ 61. La estraro kunvokas, se estas eble, dum Universala Kongreso asocian ĝeneralan jarkunvenon.

Per ĉiu dua jarkunveno finiĝas la mandato de administranta estraro kaj revizora komitato.

Se pro troa malproksimeco de la lando, kie okazos U. K. aŭ pro aliaj neantaŭvideblaj kaŭzoj ne estus eble aranĝi jarkunvenon okaze de U. K. tiam la konsilantaro decidos, kie la jarkunveno okazu. La invito al la jarkunveno devas esti publikigita en la faka revuo kune kun la tagordo almenaŭ 10 (dek) semajnojn antaŭe. La jarkunvena raporto de la estraro estas publikigota en la asocia organo dum la lasta monato antaŭ la jarkunveno. (Vidu § 42).

§ 62. En la jarkunveno oni povas decidi nur pri la proponoj, kiuj estas en la tagordo.

§ 63. La proponoj por la tagordo devas alveni al la estraro almenaŭ 12 (dek du) semajnojn antaŭ jarkunveno.

§ 64. Por la decidoj de la jarkunveno estas necesa absoluta plimulto de ĉeestantaj voĉdonrajtaj anoj kaj anoj neĉeestantaj, kiuj skribe voĉdonas aŭ transla voĉdonrajton al alia asociano.

Esceptaj estas la okazoj menciitaj en §§ 6, 11, 27, 66.

§ 65. Ano pri kies propono oni decidas ne rajtas voĉdoni.

§ 66. Por ŝanĝo aŭ kompletigo de tiuj-ĉi statutoj estas necesa decido de 4/5 (kvar kvinonoj) da ĉiuj voĉdonrajtaj anoj.

§ 67. En la jarkunveno oni faras protokolon subskribotan de la prezidanto, sekretario de la jarkunveno kaj 3 membroj elektitaj por tiu-ĉi tasko.

La asociaj prezidanto kaj sekretario resp. iliaj estraranaj anstataŭantoj estas prezidanto kaj sekretario de la jarkunveno. Se la estraro estus malhelpata ĉeesti la jarkunvenon, tiam la ĉeestantoj elektas la jarkunvenan prezidanton kaj sekretarion.

§ 68. Okaze de estrarŝanĝo en la jarkunveno ĉeestantaj nove elektitaj kaj estintaj estraranoj aŭ iliaj anstataŭantoj reguligos- kie, kiam kaj kiamaniere estos transdonotaj la estrara ofico kaj la asocia havaĵo. Se montriĝus necesa estu farata pri tio skriba protokolo. La arĥivo restu ĉe la eksestraro, kiu estas morale devigita doni al nova estraro necesajn klarigojn.

§ 69. La jarkunvena tagordo estas jena: 1. Elekto de jarkunvena estraro, se estus necesa laŭ § 67. kaj tri membroj por aŭtentikigo de la jarkunvena protokolo; 2. Raporto de la estraro; 3. Elekto de novaj administranta estraro kaj revizora komitato (ĉiun duan jaron); 4. Difino de la kotizo por A.-A. kaj A. S.; 5. Proponoj de la estraro kaj aliaj anoj.

IX. Likvidacio.

§ 70. Post decido laŭ § 6. pri ĉesigo de la asocio, la sama jarkunveno elektos tri membrojn kiel likvidacian komitaton.

§ 71. La jarkunveno povas decidi, ke la ĝistiama estraro efektivigu la likvidacion.

§ 72. La likvidacia komitato kune kun la revizora komitato de la estraro efektivigos la likvidacion laŭ la regularo (leĝoj) de koncerna ŝtato.

§ 73. Tuj post la elekto de likvidacia komitato, la estraro devas transdoni al ĝi protokole la tutan havaĵon; per tio la funkcio de la estraro ĉesas.

§ 74. Se dum la likvidacio la kunvoko de la eksterordinara jarkunveno montriĝus necesa, ĝin kunvokos la likvidacia komitato konforme al § 61—67.

§ 75. Por tiu kunveno oni devas inviti ĉiujn anojn, kiuj havis rajton voĉdoni okaze de la decido por disigo (ĉesigo) de la asocio.

§ 76. La voĉdonado ĉe tiu kunveno estas la sama kiel ĉe aliaj ordinaraj jarkunvenoj.

§ 77. Okaze de disiĝo de la asocio aŭ se ĝia supera forto malpermesus ekzistadon de la asocio, la kapitalon kaj eventualan alian havaĵon ricevos la Konstanta Reprezentantaro de Naciaj Societoj.

La deponlibron de la rezerva kaj cirkulanta kapitaloj ricevos la supre nomita asocio sed kun rimarko, ke ĝi povas elpreni nur la rentumojn de la kapitaloj.

Okaze de refondo de Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj sur la bazo de tiuj ĉi statutoj devas la Konstanta Reprezentantaro de Naciaj Societoj redoni al refondita asocio ambaŭ kapitalojn kiel ankaŭ la eventualan havaĵon ricevitan de likvidita I. A. E. F.

Rimarko.

La statutoj akceptitaj okaze de ĝen. jarkunveno en Ĝenevo en la j. 1925. estas ŝanĝitaj kaj kompletigitaj laŭ la propono de la estraro por la asocia jarkunveno okaze de XX. U. K. en Antwerpeno. La decido okazis konforme al la § 20. de la statutoj laŭ maniero proponita en la n-ro 11/12 de »La Fervojisto« de la jaro 1928. paĝo 95 punkto 10. a).

Prezidanto:	Vicprezidanto:
Stevan V. Stojnić	**Ilija F. Puhalo**
Beograd.	Zagreb.

ASESOROJ DE I. A. E. F.

AŬSTRALIO: W. L. Waterman, 60 Koekbuck Street, MILLE END, Suda Australio. ∗ AŬSTRUJO: Josef Zink, Dampfgasse 21/6, WIEN X, ∗ BELGUJO: Gustaaf Beirens, Gazometerstr. 106. ST. NICOLAAS/Vaas ∗ BRAZILIO: Ary Zamora, Rua Santos Pedroso 6. Porto ALEGRE. Estado de Rio Grande do Sul. ∗ BRITLANDO: H. J. Bustin, 46 Maesteg Road, TONDU, BRIDGEND. S. Wales. ∗ BULGARUJO: Ignat Nikolov, „Aparatnata", gara SOFIA. ∗ ČEHOSLOVAKUJO: Bretislav Pittner, Grégrova ul. 3/I. OLOMOUC. ∗ DANUJO: Martin Palsberg, Nyborggade 3, AARHUS. ∗ ESTONUJO: August SÖNNO, staciestro, RISTI. ∗ FINNLANDO: H. Salokannel, staciestro SALMINEN. ∗ FRANCUJO: Charles Kanmacher, 6 rue du Marais Vert. STRASBOURG. ∗ GERMANUJO: Alfred Petzold, Scharnhorststr, 43/I. r. LEIPZIG S. 3. ∗ HISPANUJO: Emilio del Barrio Martin, Apartado 820, MADRID. ∗ HUNGARUJO: Emil Löbl, Mèszaros u. 19, BUDAPEST. ∗ ITALUJO: Audagna Bernardo, str. Perrero n-ro 1 TORINO. JUGOSLAVUJO: Josip Zupanić, Krunska 13/III. BEOGRAD. ∗ LATVUJO: Nikolao Blumbergs, Dika iela 24, dz. 1, JELGAVA. ∗ NEDERLANDO: A. Pelder, Rijn en Schikade 61, LEIDEN. ∗ NORVEGUJO: R. Horrisland, Nestun ap. Bergen. ∗ POLLANDO: Jozefo Kucharz, Na Blonie 54/a, LWOW. ∗ SOVETIO: Petro Soroko, stacio POPOVKA. ∗ SVEDUJO: Ernst Eriksson, Wästerasgatan 2, STOCKHOLM Wa. ∗ SVISUJO: Svisa Asocio de Esp. Fervojistoj, Poŝtkesto transito 560, BERN. ∗ USONO: Charles C. Fears, 3907 W. Parkway, LOUISVILLE/Ky.

Kotizoj! Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas monate oficialan organon „LA FERVOJISTO". Okazê 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 poŝtĉeko 35908.

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