



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 PROPAGANDO

Malnova nia deziro - eldoni numeron de la revuo dediĉitan al propagando - efektiviĝis. En tiu ĉi numero, vi karaj anoj, trovos la opiniojn de la asesoroj pri nia asocio kaj revuo. Nek unu el la asesoroj, fidelaj niaj helpantoj en malfacila por-esperanta laboro, esprimis malfavoran opinion pri la asocio kaj la revuo. Niaflanke ni esprimas al ili koran dankon, esperante, ke ankoraŭ ceteraj anoj de nia asocio samopiniis kun ili. * La sento, ke oni komprenas niajn intencojn, ke oni deziras, kiel eble plej multe nin subteni en la plenumado de nia tasko, donas al ni novajn fortojn. * Ĝojige estas tegi la opiniojn de niaj asesoroj malgraŭ tio ke ili estas diversaj. Unu konstato estas tamen komuna, nome la konstato, ke nia asocio kaj nia revuo meritas ekzisti, progresi kaj atingi la celon, kiun ni ĉiuj starigis al ĝi. * Estus erare pensi, ke ni baldaŭ atingos nian celon. La spertoj - preskaŭ kvinjaraj - instruas nin, la estraron, ke ankoraŭ multo estas farota, ĝis ni fine venkos. Nur paŝon post paŝo ni akiras novajn rezultatojn favore al nia movado. Devas esti tiel, ĉar se ni tro rapide progresus, se ni subite atingus la realigon de niaj revoj, ni starus senhelpaj, ĉar ne ankoraŭ ĉio estas preparita, kio poste devos esti preta por uzado. Nia lingvo taŭgas por ĉiuj bezonoj de l' homa vivo, sed tiu taŭgeco devas montriĝi kaj esti finpreparita, por ke ni povu ĝin uzi laŭ neceso. * Kiel ni tion atingos, kiam ni tion atingos, dependas de ni mem. Neniu alia forto helpas nin tiom, kiom ni mem nin helpas. Nia forto ne kuŝas ekster niaj vicoj, sed en niaj vicoj. Ni fidu al ni mem, ni fidu nur al tiu laboro, kiun ni mem faras, faris aŭ faros. * Unue kaj antaŭ ĉio nian forton respeguligos nia revuo. Ĝi estas plej elokventa pruvo, ĝi estas konvinkigilo al nekredemuloj, pri la uzebleco de Esperanto, ne nur en ĉiutaga parolo pri ordinara aferoj, sed ĝi pravas, ke Esperanto taŭgas por fakaj kaj sociaj diskutoj. Vane ni parolados dum horoj al la homoj, se ni havas nenion por montri, ke niaj paroloj ne estas senbazaj. * Ne necesas aparte akcenti, ke ni ĉiuj estas pri tio plene konvinkitaj, ĉar se ne estus tiel, ĉu ni estus esperantistoj-fervojistoj? Certe ne! * Mankas tamen al ni multaj kolegoj, kiuj, ĉu pro nescio pri la ekzisto de nia asocio, ĉu pro iu alia kaŭzo ne ankoraŭ estas niaj kunbatalantoj en la vicoj de I. A. E. F. Al tiuj ni turnu nian atenton, havante antaŭ ni la devizon: Ĉiu fervojisto-esperantisto devas esti ano de I. A. E. F.! Nur kiam estos tiel, ni povos rikolti pli rapide pluajn sukcesojn. * Ekzistas ankoraŭ multege da fervojistoj, kiuj eĉ ideon ne havas pri tio, kio estas Esperanto. Ĉu ili kulpas pri tio? Ne, ni, kaj nur ni - nunaj esp. fervojistoj kulpas. Ni ne donis al ili la okazon ekscii pri tio, kio estas Esperanto, ĉar ni estis inertaj, ĉar ni ne eluzis ĉiujn eblecojn por propagando. * Ni estas profunde konvinkitaj, ke ekz. en Svedujo, kie de post jaroj modele laboras por Esperanto nia sveda asesoro s-ro Eriksson, kie neniun numero de „SIGNALEN“, sindikata organo de svedaj fervojistoj, estas sen artikolo por-, pri- aŭ en-esperanta, ne povas ekzisti fervojisto ne havanta ideon pri tio, kio estas Esperanto. Ĉu tia laboro ne estas imitebla kaj imitinda? Ĉu ĝi estas tiom malfacila, ke ĝi estus neefektivebla? Ni ne povas tion kredi, ĉar ni tre bone scias, kiamaniere s-ro Eriksson faras sian laboron. Malmultaj el inter niaj anoj estas tiom okupitaj je diversaj flankoj de socia vivo, kiom s-ro Eriksson kaj tamen jam de post jaroj „SIGNALEN“ regule ĉiusemajne aperigas artikolojn verkitajn de s-ro Eriksson. Jen, tio estas modela propagando, efektivebla per malmulte da bonvolo kaj per ofero de iometa parto de la disponebla tempo. * Ni ne simlu - laborante por Esperanto - al barelo plena da pulvo, kiu post ekbruligo produktas momentajn bruon kaj fumon, kaj post duonhoron nenio plu estas rimarkebla. Sole konstanta laboro gvidas al la celo. * Fine ankoraŭ ion! Ne atendu, ke ĉion faros unu sola persono. Ne pensu - ke sen vi - se vi staras ekster niaj vicoj - Esperanto venkos! Ni organiziĝu, ni laboru celkonscie kaj la rezultatoj estos tute aliaj, ol ili nun estas. Hodiaŭ nur kolektivo prezentas la forton. Necesas malfermi la okulojn kaj rigardi iomete ĉirkaŭ si por konstati, ke tiuj, kontraŭ kiuj ni batalas, estas organizitaj, fortaj, dume granda parto da ni vivas en iluzio, ke venos iu miraklo, kiu sen batato venkos la organizitajn kontraŭulojn aŭ indiferentulojn. * Se ni tiel daŭrigos, se ni ne organiziĝos, neniam ni venos al la celo. Ĉiu fervojisto-esperantisto estu ano de nia asocio, ĉiu fervojisto-ne esperantisto fariĝu esperantisto kaj poste ano de nia asocio. * Sole tiel ni atingos pli rapide nian celon!

ILIJA F. PUHALO.

C. C. Fears, Louisville, Ky, Usono

ADMINISTRAJ ORGANIZAJOJ ĈE USONAJ FERVOJOJ.

Por bone kompreni la fervojajn metodojn de lando oni bezonas iom kompreni la administran organizaĵon de tiu lando. Por tia kompreno kaj pro la amplekso de la temo, ne estas necese doni detalan priskribon de la devoj de ĉiuj estroj de la fervojo. Tial ni provos klarigi en ĝenerala maniero kiel la estroj de usonaj fervojoj estas organizitaj kaj kiel ili administras la diversajn fervojajn agadojn, speciale akcentante la karakterizaĵojn de la organizaĵo, por ke oni povu kompari kun sia propra.

Oni devas ĉiam memori, ke en Usono estas plimulte ol 250.000 mejloj (402.400 k. m.) da fervojo ekspluatata tute de privataj kompanioj. Iuj kompanioj ekspluatatas nur ĉirkaŭ 100 mejlojn da fervoja linio, sed la plejmulto de la fervojaro estas ekspluatata de kompanioj havantaj kelkilojn da mejloj da linioj. La plej granda fervojo en Usono, kiu estas unuigo de du kompanioj, havas pli ol 18.000 mejlojn da linioj, kaj tiuj linioj sin etendiĝas super vastaj distancoj. Oni povus kontrasti la vastajn distancojn de usonaj fervojoj kun la Great Western (Granda Okeidenta) Fervojo en Anglujo, kiu ekspluatatas ĉirkaŭ 3.000 mejlojn da linioj, kiujn oni povus tute ĉirkaŭigi per cirklo havanta radiuson de 125 mejloj. Tiuj ĉi distancoj multe influas la formon de la administra organizaĵo en Usono.

Administra organizaĵo en diversaj landoj preskaŭ ĉiam sekvis unu el du planoj, la fakan, aŭ la divizian. Kompreneble tiuj ĉi planoj diferencas nur laŭ la manieroj en kiuj la administrado de fervojaj agadoj estas farata. La faka organizaĵo metas sub apartajn grupojn konsistantajn el estro kaj subestroj ĉiun apartan specon de agado de la tuta fervojo, kaj ĝenerale tiuj fakoj kuniĝas nur ĉe la plej alta estro de la fervojo. Ĉe fervojo, kie la distancoj ne estas grandaj, tiu metodo tre bone servas, sed oni nun sin demandas ĉu la divizia aŭ ne divizia metodo farus plibonigon ĉe kie la distancoj ne estas tiom grandaj.

En Usono la divizia organizaĵo estas preskaŭ la sola, kaj estas karakteriza de la lando. Tamen, ĉiu aparta kompanio havas sian propran ideon pri la temo, kaj ĉiu kompanio funkcias sub malsamaj kondiĉoj, tial la organizaĵo varias ĉe diversaj fervojoj, kaj ne estas tute kaj absolute divizia, sed havas iom de la trajtoj de la faka.

Ĉe la supro, kompreneble, staras la akciuloj, kiuj elektas sian direktantaron. Tiu ĉi decidas la politikon de la kompanio supozeble laŭ la volo de la akciuloj, kaj elektas la prezidanton, kiu estas la ĉefestro de la tuta fervojo kaj administras ĉiujn agadojn de ĉiuj fakoj.

La ĉefa agado de iu fervojo povas esti dividata en du partojn: transporto de varoj kaj personoj, kaj la havigo de transportotaj varoj kaj personoj. Ĉiu el tiuj ĉi du agadoj ĉe usonaj fervojoj estas apartaj fakoj, nome la funkciiga fako kaj la trafika fako (tiel nomitaj). Tio estas, la funkciiga fako efektive funkciigas la fervojon, movigas la trafikon, kaj la trafika fako ĝin havigas al la fervojo. Tio ĉi iom diferencas de la eŭropa praktiko. Ĉe multe da eŭropaj fervojoj la havigon de trafiko prizorgas la funkciiga fako (kelkfoje nomita «ekspluatata fako»). Aliaj agadoj, kiuj subtenas la agadon de la funkciiga fako, estas kont-kaj kasista, leĝa, aĉetado de materialoj, konservado, k. t. p. Nenja pozitiva regulo povas esti donata pri tio en kiun fakon iu agado estas metata ĉe usonaj fervojoj. Ĉe iuj fervojoj, ekz., la kont-kaj kasista estas unu fako, ĉe aliaj la du agadoj formas

apartajn fakojn, aŭ eble unu el ili estas kombinita kun iu alia agado aŭ aliaj agadoj. Sed tio ĉi estas negrava punkto.

La ĉefa karakterizaĵo de la divizia organizaĵo kuŝas en la divido de la linioj de la fervojo en diviziojn havantajn tian ekonomian longecon, ke unu estro povas administri ĉiun agadon necesan al bona funkciado de tiu parto de la fervojo en transporto de varoj kaj personoj. La longeco de divizio varias ĝenerale de 150 mejloj ĝis 400 mejloj — mezlongeco ĉirkaŭ 300 mejloj — kaj la agadoj necesaj estas konservado de trakoj, vagonoj, lokomotivoj, domoj, k. t. p., kolekto kaj pago de mono, aĉeto en malgrandaj kvantoj kaj disdono de materialoj, kiel ankaŭ la agadoj de trajnistoj, lokomotivistoj, telegrafistoj, staciestroj, k. t. p. Tio ĉi ne signifas, ke ĉiuj tiuj ĉi agadoj apartenas al la sama fako, sed nur ke la praktikaj agadoj de la anoj de diversaj fakoj estas metataj sub la administradon de la divizia estro, la superintendantato, kie bezone, kaj la estro de la fako en kiu apartenas tiu agado ankoraŭ disponas pri la metodoj de laboro kaj normoj. Do, tiu ĉi sistemo de administrado havas sian fakan organizaĵon, aŭ pli bone, fakajn organizaĵojn, kiuj estas modifitaj laŭ praktikaj bezonoj de la aparta fervojo.

Oni povas tuj kompreni la avantaĝon de tiu ĉi plano. Ĉe absolute fakaj organizaĵoj la diversaj agadoj, kiuj estas efektive komplementaj, estas sub apartaj sendependaj estroj kaj subestroj, kiuj havas la saman rangon en la organizaĵo, kaj kiuj multfoje sin interesas plejparte pri la efiko de sia agado sur sia propra fako anstataŭ pri la efiko sur la tuta fervojo. Tiu ĉi rezulto estas speciale sentata en okazo de urĝbezono, ekz., superakvego, kiam tuja kaj rapida agado estas bezonata. Se, ekzemple, en tia okazo la superintendantato devas komuniki unue kun sia supera estro, kaj tiu kun sia supera estro, k. t. p. ĝis la plej alta estro de tiu fako (ekstrema supozo, kompreneble), kaj tiam la ĉefestro de tiu fako devas komuniki kun la ĉefestro de la koncernata fako — diru la konserva — por havigi riparojn al trako, multe da tempo estas malgajnita. Kaj kiam la riparoj estas farataj, la konserva fako tre kredeble faros tiujn riparojn, se ili ne emas konsideri la tutan fervojon, en tia maniero, ke la kosto de la riparoj estas plej malgranda. Dume, eble multe da mono, kaj bonvolo ĉe la publiko, estas malgajnata pro la malfruigo de trafiko pro la tempo necesa por fari la riparojn en tiu maniero. Sed se la superintendantato direktas la faradon de la riparoj, li konsideras la funkcion de ĉiuj fakoj kaj agas laŭ la bezonoj de la tuta fervojo. Estas same ĉe la ordinara agadoj de la fervojo, kaj tio ĉi estas ja la plej grava trajto de la divizia plano de organizado.

Kvankam ne estas la celo de tiu ĉi artikolo diskuti la relativajn meritojn de la du planoj, ni povas cedi, ke la faka organizaĵo estas valora en la edukado de specialistaj estroj. Tamen, la subtenantoj de la divizia organizaĵo plano kredas, ke estroj edukitaj en diviziaj organizaĵoj havas pli larĝan edukadon, kaj povas ankaŭ havi la necesan specialistan edukadon.

Sub la prezidanto estas la estroj de la diversaj fakoj, ĝenerale nomitaj vicprezidantoj. Tiuj ĉi estroj estas super la tuta fervojo en sia fako, kaj ĉiu havas helpantojn, subestrojn, laŭlonge la linioj kie estas bezone. En tiaj fakoj, kiaj estas kont-kaj kasista, la tuta estraro eble estas ĉiuj ĉe unu loko, sed tiaj fakoj, kiaj estas funkciiga kaj trafika, havas organizaĵon tre ampleksan dividitan laŭ divizioj, distriktoj, kaj regionoj.

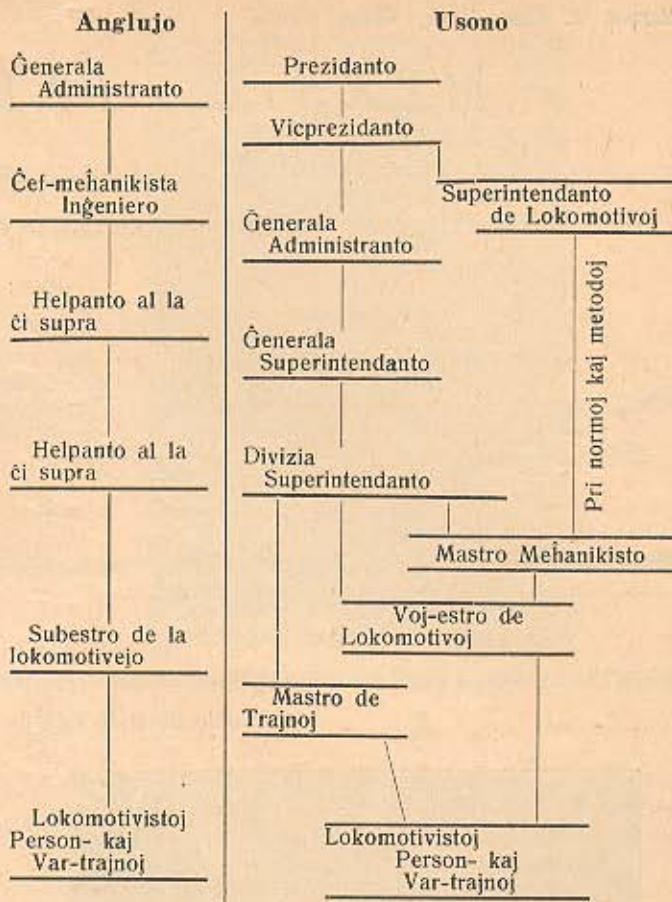
Ni diskutos la funkciigan fakon por ilustrati la dividon de la linioj kaj la organizaĵon, ĉar la tuta organizaĵo sin konformas al tiu ĉi divido. Se la fervojo estas granda havanta tre multe da linioj, oni eble dividus ĝin en du aŭ tri partojn kaj super ĉiu

parto estus ĉefestro de la funkciiga fako, la ĝenerala administranto. En tia okazo, estus ĉefestro de la tuta fervojo en la funkciiga fako, vicprezidanto, kaj la parlon de la fervojo administratan de la ĝenerala administranto oni nomas regiono. Se la fervojo ne estas sufiĉe granda por tia divido, la vicprezidanto, estro de la funkciiga fako por la tuta fervojo, kredinde estus ankaŭ la ĝenerala administranto.

Ĉe ĉiuj fervojoj kun iom granda liniaro, la fervojo, aŭ la regiono se tia ekzistas, estus dividita en distriktojn. Super ĉiu distrikto estus ĝenerala superintendanto. La distrikto ankaŭ sin dividas en diviziojn, kiuj estas la funkciigaj unuoj, kiel dirite ĉi supre, kaj administrataj de superintendantoj. Laŭ la teorio de divizia organizado la superintendanto devus esti kvazaŭ la ĝenerala administranto de sia divizio kaj havi tute sufiĉan povon por ebligi al li agi pozitive pri ĉiuj aferoj necesaj al la transportado de varoj kaj personoj. La ĝenerala superintendanto estas la rekta ĉenero inter la ĝenerala administranto kaj la superintendanto multe veturante inter la diversaj oficejoj de la superintendantoj de sia distrikto, kaj akordigante la laboron de tiuj superintendantoj.

Sub la superintendanto estas mastro meĥanikisto kiu estas la estro de lokomotiveistoj, vagon- kaj lokomotiv-riparistoj, (sed ne ĉiam de vagonriparistoj) kaj lokomotivistoj. Oni atentu, ke la mastro meĥanikisto estas en la meĥanikista fako kaj estas respondeca al la estro de tiu fako pri metodoj kaj normoj, sed li estas respondeca al la superintendanto pri siaj praktikaj agadoj. Sammaniere, la divizia inĝeniero, kiu estas en la fako por konservado de trako kaj konstruaĵoj (konserva fako) estas respondeca al la estro de tiu fako, ĝenerale la ĉefinĝeniero, pri metodoj kaj normoj, kaj al la superintendanto pri siaj praktikaj agadoj. Li estas la divizia estro de trak-kaj konstruaj-riparistoj. La mastro de trajnoj, rekte sub la superintendanto estas estro de ĉiuj trajnistoj (var- kaj persontrajnistoj) kaj ankaŭ administras la agadojn de lokomotivistoj kiam ili veturas sur la linio. Ankaŭ rekte sub la superintendanto, la «ĉefdispatĉero» (ĉefekspedisto aŭ ĉefdirektadisto) estas la estro de dispatĉeroj kaj telegrafistoj. La staciestroj respondecas rekte al la superintendanto, kaj al ĉefdispatĉero se ili estas ankaŭ telegrafistoj.

Por komparo inter la faka kaj divizia organizaĵoj, notu la jenajn diagramojn:

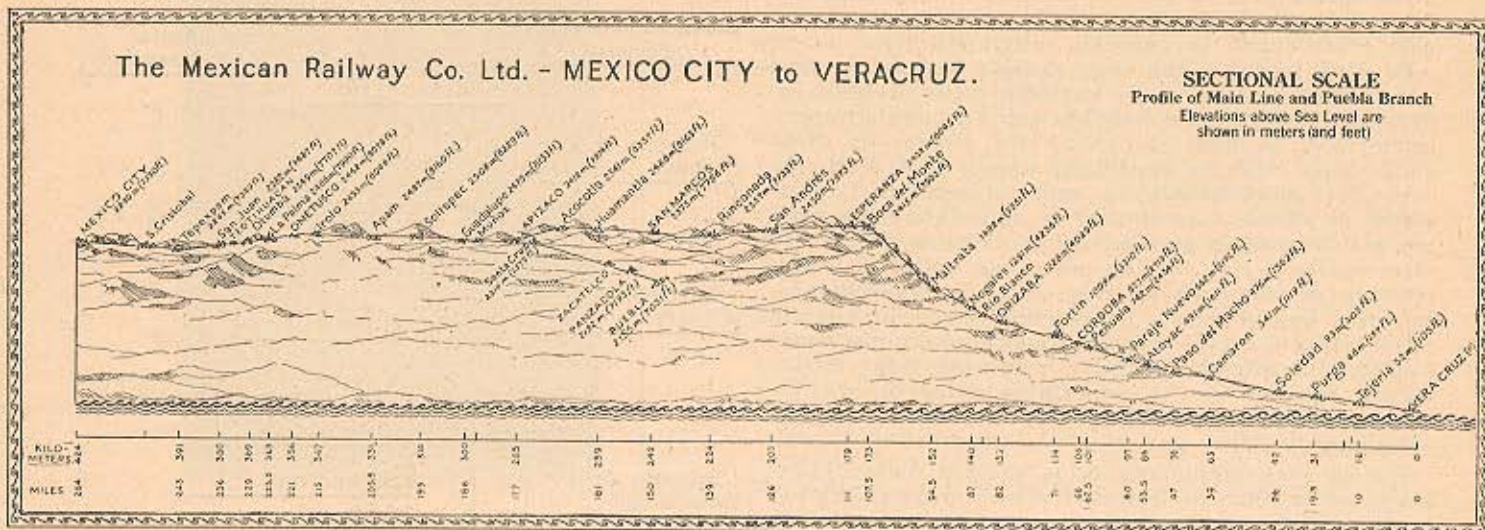


La 2-a diagramo klare montras kiamaniere la meĥanikista fako estas interligita kun la funkciiga fako. Tamen, ne ĉiuj fakoj estas tiel interligitaj kun tiu fako. Sed ĉiuj, kiam estas bezone, uzas la servopovon de la deĵorantoj de la funkciiga fako, ĉar tiu fako estas la plej ampleksa el ĉiuj. Staciestroj, ekz., kunlaboras kun la trafika fako pri la havigo de nova trafiko, kaj pri specialaj metodoj de prizorgo kaj rapidigo de ĉia trafiko. La «Superintendanto de Transportado», t. n., (multfoje ankaŭ nomita «kontisto de vagonoj») estas estro ĝenerale rekte sub la ĝenerala administranto en la funkciiga fako, sed efektive estas reprezentanto de la trafika fako en tiu fako. Li faras la kalkulon pri la nombro de vagonoj sur siaj linioj, atentante la nombron apartenantan al sia fervojo kaj al aliaj fervojoj, kaj li kalkulas la monon pagotan pro vagonoj apartenantaj al aliaj fervojoj kaj sur iaj linioj, kiel ankaŭ monon ricevotan pro vagonoj apartenantaj al lia fervojo kaj sur la linioj de aliaj fervojoj.

Oni devus speciale atenti la karakteron de la trafika fako ĉe usonaj fervojoj, ĉar ĝi tiom diferencas de la fako nomita «trafika» en Eŭropo. La trafika fako en Eŭropo multe similas kombinon de la usonaj trafika kaj funkciiga fakoj, tial estas tre facile, ke eŭropanoj konfuziĝos pri ili. Krom speciala prizorgo de trafiko kaj havigo de nova trafiko, la trafika fako en Usono ankaŭ ĝis iuj limoj fiksas la tarifprezojn kaj eldonas la tarifojn. Ĝi havas apartajn subfakojn por person- kaj var-trafiko kaj estas ĝenerale organizita laŭ distriktoj kaj divizioj, sume kiel la funkciiga fako.

VARBU NOVAJN ANOJN

MEKSIKA FERVOJVETURO



Profilo de la fervojo de Meksiko urbo-Veracruz



Urbo San Francisco, California



Indianoj ĉe Santa Clara urbo elmontrante fajencon al veturantoj



„Fred Harvey“ manĝejo ĉe survoja manĝistacio, Barstow, California



Vagonmanĝejo en „La Ĉefulo“ trajno

Plej mirinda fervojveturo de la mondo oni sendube nomas la veturon de Vera Cruz al Meksiko Urbo — de tropika al mezvarma zono — de marnivelo ĝis alteco de 7450 futoj dum duontaga veturo tra rava pejzaĝaro, distance 264 mejloj.

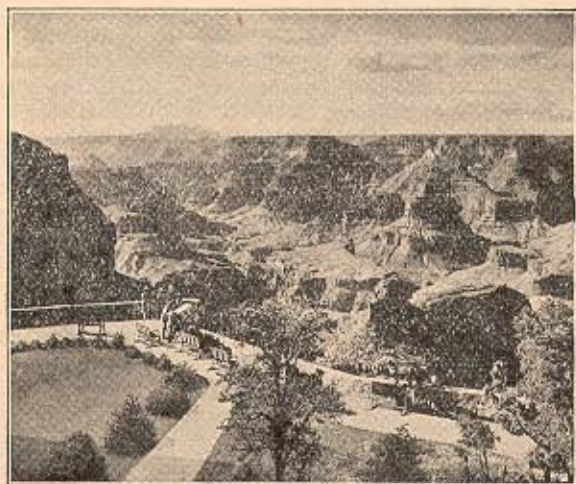
La tuta amplekso de natura belegeco disvolvigas siajn allogajn vidaĵojn ĉe tiu ĉi mallonga veturado — montoj nubkapigitaj, grandegaj fendaĵoj, gigantaj klifoj, larĝaj produktaĵ altplataĵoj kaj bruantaj riveroj.

Vera Cruz (Vera Kruz), estas la finstacio marborda de la Meksiko Fervojo kaj estas la plej malnova kaj plej grava havenurbo laŭlonge la Meksika Golfbordo.

Oni forlasas Vera Kruz en modernaj vagonoj. Unue oni vidas tipan tropikan pejzaĝon kie kreskaĵaro estas granda kaj densa, interrompata de grandaj kampoj tabakaj, sukerkanaj kaj bananaj. Post paso de 47 mejloj, ĉe Paso del Macho oni forlasas vaporpovon kaj per elektropovo oni veturas 60 mejlojn de Alteco 1562 futoj ĉe Paso del Macho ĝis 8045 futoj ĉe Esperanza. De tie ĉi oni povas bone vidi la neĝkapigitan monton Citlaltepelt, ĝenerale konata kiel la »Monto de la Stelo«. Oni povas vidi tiun monton, je hela tago, de la malproksima marbordo. Tiu monto estas alta 8.564 futoj kaj unu el la plej altaj en Nordamerika kontinento.

Ĉe Esperanza oni ree havigas vaporlokomotivon oleobrolantan kaj oni daŭrigas altecan veturon ĝis urbo Acocotla, 8.337 futoj super marnivelo.

De Esperanza ĝis Meksiko urbo oni trapasas pinajn kaj piceajn arbojn kaj maizo kaj tritiko — oni estas forlasinta la regnon de la palmo, sukero, mango, kafo kaj banano. Baldaŭ ni vidas la neĝkapigitajn vulkanojn de Popocatepetl kaj Ixtaccihuatl, kiuj superombras la valon de Meksiko Urbo.



„Granda Kanjono“ de hotelo El Tovar

Kaj do tiel per tre interesa kaj komforta veturado ni atingas unu el la reĝinaj urboj de la Amerika kontinento — Meksiko Urbo.

Ernst Eriksson, Stockholm, Svedujo

STATISTIKO PRI LA SVEDA FERVOJISTARO.

La ŝtatfervoja administracio faris statistikon pri la nombro de oficistoj kaj laboristoj ĉe la fervojoj en Svedio. La statistiko koncernas la kvinjaran periodon 1923—1927, sed ni notas ĉi tie nur la lastenomitajn jaron.

La tuta nombro de personoj okupitaj en la fervoja servo dum la jaro 1927, estis 50.861. El ili estis 27.609 personoj okupitaj ĉe la ŝtatfervojoj, kaj 23.252 personoj okupitaj ĉe privataj fervojkompanioj.

La statistiko ankaŭ montras la nombron de la personoj en diversaj kategorioj. Oni dividas la personaron en tri kategoriojn, oficistoj, laboristoj en uzinoj kaj riparejoj, kaj laboristoj de la linioj. La oficistojn oni ankaŭ dividas en tri kategoriojn, firme dungitajn, nefirme dungitajn, kaj provizore deĵorantajn.

La nombro de personoj en la diversaj kategorioj estas: oficistoj, firme dungitaj, ŝtatfervojoj 20.782, privataj fervojoj 14.040, entute 34.822,

nefirmo dungitaj, ŝtatfervojoj 1.189, privataj fervojoj 2.658, entute 3.847 provizore deĵorantaj, ŝtatfervojoj 1.152, privataj fervojoj 1.531, entute 2.683, uzinlaboristoj, ŝtatfervojoj 2.383, privataj fervojoj 2.727, entute 5.110, linilaboristoj, ŝtatfervojoj 2.103, privataj fervojoj 2.296, entute 4.399.

Se oni dividas la personaron laŭ statistikaj fakoj, kiel kutimas la svedaj fervojoj, la rezulto estas jena:

	ŝtatfervojoj	privataj fervojoj	entute
Administra fako	799	315	1.114
Linia fako	5.615	6.081	11.696
Maŝina fako	10.202	7.635	17.837
Trafika fako	10.993	9.221	20.214
Entute	27.609	23.252	50.861

D I V E R S A J O J

La honoron esti la plej maljuna fervoja dungito en la mondo sendube meritas Thomas Gallagher, Flushing, N. Y., kiu havis aĝon cent jaroj je 17 Augusto, 1928. Li fariĝis pensiulo en 1908, naskiĝis 1828 kaj eklaboradis ĉe Pensilvanio Fervojo je jaro 1860.

»Vigle laboradu, travivu honeste« avizas li al junaj fervojdungatoj. »Ne trinku alkoholaĵojn«, sed li diras li uzadas tabakon de post sia dekkvara jaro. Pri mondaĵ okazantaĵoj li opinias ke la estinto kaj estanto estas samaj, sed en la estinto ĉevaloj ne estis tiel danĝeraj kiel la transportiloj hodiaŭaj.

Spiralaj tuneloj troviĝas ĉe la Kanada-Pacifika Fervojo en provinco Brita Kolombio, Okcidenta Kanado. Veturante okcidenten, oni eniras tunelon, 3200 futoj longan, sub Katedrala Monto, kaj en ĝi la trakoj tute cirklas sub si. Elirinte, oni transiras Kicking Horse riveron, kaj eniras la duan tunelon sub Monto Ogden, 2910 futoj longa. Ree la trako cirklas sub si kaj elirinte de la monto ree transiras la Kicking Horse riveron. La plej apuda stacio estas nomata »Field« (Kampo).

Dutraka tunelo fervoja Connaught (Kanat), longa pli ol kvin mejloj (26.517 futoj) troviĝas apud Glacier (Glacimonto) stacio ĉe la Kanada-Pacifika Fervojo en Brita Kolombio provinco, okcidenta Kanado. Ĝi estas 24 futojn alta kaj 29 futojn larĝa. Ĉu estas pli longa dutraka tunelo fervoja?

Homoj plejparte pretendas pri grandaj aferoj sed Sinjoro H. Handley (Hendli), de urbo Kingston, stato Ontario, Kanado, pretendas alie. »Mi kredas ke mi estas la plej malgranda fervoja deĵoranto en Ameriko«. (Eble en la mondo?)

Li havas altecon 51 coloj kaj pezas 95 funtojn. Lia deĵorperiodo ampleksas dekkvin kaj duono da jaroj. Li komencis kiel gardisto kaj nun estas oficisto stenografa.

H. W. Kline

Studvojaĝo en Norvegujo.

En la monato aprilo svedaj kaj danaj kolegoj faris studvojaĝon en Norvegujo.

Proksimume 80 danoj kaj 30 svedoj partoprenis la vojaĝon. La gastigintoj estis norvegaj kontoroficistoj.

La unuan tagon ili vizitis la stacion Oslo O kie la staciestro Falkenberg faris paroladon pri la elektra komutilaro en Oslo. Tiu-ĉi komutilaro estas tute moderna.



W. L. WATTERMAN, asesoro, Aŭstralio

Poste la gastoj vojaĝis pluen trans la altmontaro al Bergen. La unuan nokton ili pasigis en la hoteloj sur la altmontaro. La postan tagon la ilaro por neĝforigo estis prezentita al ili. La diversaj plugiloj t. e. la rotacia neĝoforigilo kaj la neĝoskrapilo. Poste estis aranĝita ski-saltado. Vespere la partoprenantoj alvenis al Bergen kie ili estis renkontitaj de norvegaj kolegoj sub sia standardo. La sekvantan tagon okazis festo sur la konata ekskursloko »Flöien« kie distriktestro s-o Esmark faris paroladon pri la altmontara fervojo »Bergensbanen«. Vespere okazis festo en la moderna hotelo »Grand Hotel Terminus«, kiu situas apud la stacio.

La sekvantan matenon la gastoj forvojaĝis hejmen, laŭŝajne treege kontentaj je la vojaĝo.

Dume la vintro en Svedujo, Danujo kaj la pli sudaj landoj estis malvarma kun multe da neĝo, en Norvegujo la stato estis pli bona. Sur »Bergensbanen«, la altmontarfervojo inter la du plej grandaj urboj dum tiu-ĉi vintro falis tiom malmulte da neĝo, ke la rotacia neĝoforigilo preskaŭ ne estis en laboro. La trafiko iris tute regule, escepte en la plej suda parto de la lando, kie laŭlonge de la marbordo falis tiom da neĝo, ke la vagonaroj haltis kelkajn tagojn. En la okcidenta parto, kie ordinare tre multe pluvigas, ni dum longa tempo estis benitaj per tre bona kaj konstanta vetero kvankam la temperaturo estis sufiĉe malalta. Espereble la somero estos pli varma kaj seka ol la pasintan jaron, tiel ke la venontaj turistoj havos pli bonan feriovojaĝon.

R. Horrland

Malhelpoj sur la hispanaj limoj. Satata spediĉista firmo el London plendis ĉe »A. T. A.« en Wien jene:

»La 1-an oktobron 1928 aliĝis — kiel konate — ankaŭ Hispanujo al la internacia konvencio pri fervoja fretaĵtrafiko kaj de post tiu tago povas esti ekspeditaj sendaĵoj per senpera fretletero ankaŭ al la interno de Hispanujo. La ekspedo ĝis la destina stacio per senpera fretletero rezultigas en ceteraj transportrilatoj ĉiam la avantaĝon, ke la sendaĵoj povas esti dogane pritraktataj — eventuale je kunhelpo de la akceptonto — aŭ en la destina aŭ en iu stacio situanta en ties proksimeco. Sola escepto ek-

zistas koncerne la trafikon al Hispanujo, ĉar ĉe sendaĵoj enliveritaj per internacia fretletero al iu hispana stacio devas esti dogane pritraktataj senescepte sur la limo kaj sole de la hispanaj doganoficejoj, interveno de limstacia spediĉisto estas malpermesita. La dogana pritraktado sur la limo rezultigas — kiel pruvas la praktiko — troplenigon de la limstacioj precipe Irun kaj Port Bon, kie la dogana liberigo povas esti efektivigata nur post prokrasto daŭranta semanojn ĉe monatojn. Se ne ĉeestas senescepte ĉiuj doganpaperoj ekzemple atestoj pri la origino ktp., la sendaĵoj ne estas dogane liberigataj, ili restas deponataj kaj laŭ la koncerna regulo estas vendataj post tri monatoj. Senpera ekspedo al la interno de Hispanujo ŝajnas laŭ la menciitaj cirkonstancoj nepre ne konsilinda, male estas rekomendinde adresi la sendaĵojn — same kiel antaŭ la 1-a oktobro 1928 ankaŭ plue — al hispana limspediĉisto, kiu povas akceli kaj prizorgi la doganan liberigon. La avantaĝo, kiun la senpera ekspedo estas rezultigonta al la fretiganto, kompreneble perdiĝas.

Estas nekompreneble kial la hispana doganestraro ne instalas enlandajn doganejojn en ĉefaj enlandaj lokoj (Barcelona, Madrid ktp.), kiel estas kutime en aliaj landoj, por efektivigi doganan liberigon, kiu kaŭzas malfacilaĵojn sur la limo des pli, ĉar la transŝarĝado de sendaĵoj el normalvojoj en larĝvojjajn vagonojn kaj inverse rezultigas jam amasiĝon de sendaĵoj pro nesufiĉa ekipo de la limstacioj per necesa ilaro (gruoj ktp.), kiu amasiĝo dum densa trafiko (ekzemple dum sezono de sudfruktaj transportoj) fariĝas preskaŭ katastrofa. Poste ne estus ankaŭ necese fermi la limstaciojn dum kelke da semajnoj por ĉiu trafiko ĝuste dum la ĉefa sezono, kiel okazis antaŭ nelonge koncerne la trafikon trans Port Bon.

La nuna plendo celas, alvoki la hispanajn fervojojn kaj doganestarojn al helpo kontraŭ la menciita anomalaĵo por forigi fine la ne plu defendindan situacion, ke sendaĵoj restas retenataj dum monatoj en la limstacioj, pli frue ol ili estas plusendataj al la destinaj stacioj.

Tiom la plendo!

Supozeble estis oportune sur la limo dogane liberigi sendaĵojn, dum kiam ankoraŭ ne estis eble ekspedi ilin per senpera fretletero ĝis la destina stacio, ĉar la spediĉisto peranta la pluan enliveron sam-



Josef ZINK, asesoro, Aŭstrujo

tempe prizorgis la doganajn aferojn, sed nun, post Hispanujo aliĝis al la nova konvencio pri fervoja fretaŭtrafiko ne plu estos eble tro longe prokrasti instalon de enlandaj doganejoj, kiujn postulas la moderna komerco. Niaj hispanaj kolegoj eble klarigos al ni la aferon pli detale.

Kartofilo

La ordonstangeto montriĝas praktika novaĵo. De la 1-a februaro 1928 la ordono pri forveturo de la personrajno estas donata per ordonstangeto en ĉiuj stacidomoj de la linioj Zigelbrücke—Thalwil—Zürich—Bern—Lausanne. Ĝis nun tiu-ĉi sistemo donis bonajn rezultatojn. Dank al la publiko, informita per afiŝoj en la stacidomoj kaj en vagonoj kaj per artikoloj publikigitaj en la ĵurnaloj, tiu-ĉi novaĵo funkcias bone tuj de la komenco, ne kaŭzinte menciinde gravajn okazintaĵojn. Se okazas kelkfoje, ke malgraŭ invito envagoniĝi pasaĝero maltrafas la trajnon, li devas sin mem riproĉi. Generale, ŝajnas ke la pasaĝeroj plene komprenis kaj aprobis la intencon de fervoja administracio pli rapidigi la ekspedon de la trajnoj; estus dezirinde, ke tiu-ĉi kompreno disvastiĝu ankaŭ ĉe pli vasta publiko.

Ne estas ĝuste, ke la uzado de la ordonstangeto postulas la fermadon de la peronoj, kiel oni tion asertis en la gazetaro. Eĉ kiam estas amasiĝo da publiko sur la perono, la lokomotivestro vidas tre bone la signalon al li donitan per la ordonstangeto, ĉar la oficisto, kiu zorgas pri la ekspedo de la trajnoj, levas ĝin kiel eble plej alten. Estas pli facile rimarki tiun-ĉi signalon ol aŭdi fajfon, perdiĝantan en la konfuzego, kiu regas sur la peronoj. Por enkonduki la sistemon de la fermado de peronoj estus necese fari en stacidomoj apartajn instalaĵojn, kiuj postulus elspezon de multaj milionoj da frankoj, ĉar la svisa federala fervojo (S. F. F.) havas pli ol 740 stacidomoj por pasaĝera trafiko. La pasejoj uzataj kiel en- kaj elirejoj de la publiko devus esti sendube gardataj, sed malgraŭ tio estus necesa kontrolo en la trajnoj. La elspezoj kaŭzitaj de biletkontrolo ne estus malaltigataj. Cetere estas certe, ke la fermado de la peronoj ne estus ŝatata de svisa publiko. Tiu-ĉi aranĝo do estos aplikata nur provizore en kelkaj stacidomoj je eksterordinaraj okazoj.

Fritz Hugl



Gustaaf BEIRENS, asesoro, Belgujo



H. J. BUSTIN, asesoro, Britlando

Deviga asekuro de vojaĝantoj en Hispanujo. Per reĝa dekreto estis enkondukita en Hispanujo asekuro de fervojaj vojaĝantoj. Tian intencon oni havis jam de kelka tempo, sed ĝian efektivigon malebligis komence malhelpoj, kiuj nun estas forigitaj. Je veturbiletoj ĝis la prezo da 2 pesetoj (proksimume rmk. 1,50) ne estas enkasigata surtakso por la asekuro, super ĉi tiun prezon devas la vojaĝanto pagi sumon, kiu altiĝas ĝis 2 pesetoj ĉe veturprezo da 60 pesetoj. Ĉe daŭra aŭ intertempa nekapableco labori pro fervoja akcidento ricevas la vojaĝanto kompenson kaj en okazo de mortigo estas pagataj 30,000 pesetoj. La fervojistoj ne pagas asekuran depagon; se ilin trafas akcidento dum deĵoro, ili rajtas postuli la duonan kompenson sumon, kiu estas pagota al pagantaj vojaĝantoj. Asekura okazo ekestis jam ĉe lokomotivestro de la Norda fervojo, kiu mortis dum deĵoro pro akcidento, kaj liaj postrestintoj ricevis la kompenson sumon. Vojaĝantoj suferintaj akcidenton devas havigi al si ateston pri la okazintaĵo de la kondukto aŭ de gardistaro akompananta ĉiun trajnon kaj sendi la ateston al asekura komisario en Madrid. Al eksterlandanoj estas rekomendate pretendi siajn postulojn per konsuloj de sia lando. Kiel aparta avantaĝo de la asekuro estas akcentata la cirkonstanco, ke la asekura sumo estas pagata senprokraste post fina aranĝo de nepre necesegaj formalajoj. Hispanujo estas laŭŝajne la unua lando enkondukinta tian asekuron.

Giuseppe Carofano.

E L S O C I A V I V O

LA POSTMILITA SITUACIO DE LA ELZASAJ-LOTARINGAJ FERVOJOFICISTOJ.

K iam la giganta mondimilito finiĝis la elzasalotaringa fervoja administracio staris antaŭ grandegaj taskoj. La trajnmaterio kaj la relaro suferis multe dum la milito ĉar la elz-alotaringaj provincoj estis lokitaj grandparte en la militzono, de la okcidenta fronto. Laŭ la Versailla pakontrakto Elzaso-Lotaringio estis redonata al Francujo kaj ĉiuj ŝtataj aŭtoritatoj devis esti likvidataj senĉese. Pro tio la plej granda parto de la superaj kaj mezaj fevojoficistoj germandevenaj devis forlasi la landon je la plej eble rapida templimo.

La reprezentanto de la franca registaro, la »Commission des Chemins de Fer de Campagne (militkomisiono de la fervojoj), staris antaŭ problemo: la rekrutigado de la anstataŭuloj. Pere de la lokaj gazetoj oni faris alvokojn al la elzasaj junularo invitinte ilin je kunlaborado. La faritaj promesoj estis brilaj kaj la estonteco plene ridis al la novaj kandidatoj. Multaj forlasis tiam ilian studadon kaj oficejojn por transiri je la fervojista kariero. Okupinte la novajn oficejojn ili nenian instruadon ricevis; ili simple devis sen antaŭpreparado anstataŭi la forveturitajn germanajn oficistojn.

Dum la unua tempo de la funkciado de tiuj-ĉi junaj oficistoj la skribaj interrilatoj administraciaj fariĝis plejparte en germana lingvo t. e. la gepatra lingvo de 90% de ĉiuj elzasanoj. Sed post ĉirkaŭ unujara administrado la estraro deziregis ke la korespondado estu farata en la oficiala franca lingvo. Kun mirinda adapteco niaj kolegoj plenumis la administraciajn postulojn; nature iliaj konoj de la franca lingvo ne alvenis al ili sen ia peno. En vesperkursoj, pere de privataj lecionoj ili larnigis kaj perfektigis la lingvajn bezonaĵojn, tiel hodiaŭ funkcias la administracia aparato sen iaj malfacilaĵoj.

Se iu nun pensus ke tiuj laboremaj servantoj de la fervojaro estas ricevintaj la meritantan rekompencon, nu tiu grave erarus. Antaŭ la ekposedado de la fervojoj per la franca registaro la elzasaj-lotaringaj fervojistoj havis propran modernan laborkontrakton, bazitan je la germana »Reichsbeamtengesetz« (Leĝo pri germanregnaj oficistoj), kiu donis al la oficisto la plej eblan sekurecon en oficejo kaj certigante al li post longedaŭra servado aŭ pro malsaneco antaŭe fiksitajn pensiojn. Tiu-ĉi pensio estis leĝe garantiata, sen ke ia depreno sur la salajro de la oficisto povis esti farata. La promocioj je pli alta grado fariĝis laŭ servojaroj kaj kapableco por ĝi. Nun tiuj-ĉi rajtoj grandparte ĉesis ekzisti post enkonduko de la franca laborkontrakto monata »Statut Tissier« la 1. 4. 1921. Tiu statuto komuna al ĉiuj grandaj fervojaroj povas esti konsiderata kiel plibonigado de la sociaj vivkondiĉoj por la cetera franca fervojistaro, sed aplikante ĝin al ni, ĝi estas kaj estos repaŝo. Anstataŭ nomigadon de ĉiuj oficistoj laŭ servojaroj, la statuto donis al ni »la promociion laŭ elekto« (promotion au choix) tiel ke la sorto de la oficisto dependas ege de la pli aŭ malpli bonaj opinioj de la superuloj pri li.



Ignjat NIKOLOV, asesoro, Bulgarujo



Bretislav PITTNER, asesoro, Ĉeĥoslovakujo

Dum sub la malnova administracio la oficisto povis kalkuli kun preskaŭa certeco kiam li ricevos promociion en sia kariero, la nova franca statuto tute ne donas al li tiun-ĉi eblecon. La promocioj dependas nun ĉefe de la meritnotoj kiujn la fervojisto ricevis dum la pasinta administracia jaro same kiel infanoj ĉe finiĝo de lerneja tempo. Pro tio la personardelegitoj tuj je enkonduko de tiu-ĉi sistemo kaj ankaŭ poste postulis ĝian nuligadon kaj restarigon de la iamaj personarleĝoj, sed vane. Se almenaŭ la elzasaj-lotaringaj oficistoj estus iom profitintaj de tiu kontrakto, iliaj plendoj ne estus tiel akraj, sed ili ne havas ian esperon je pli bela estonteco ĉar la plej bonaj oficejoj estas barataj al ili; granda aro da gvidantaj kaj estraraj oficejoj estas okupataj de oficistoj venintaj de aliaj francaj fervojaj administracioj. Tiu-ĉi oficistoj ne konis »lingvajn barojn«: la oficiala lingvo estas la franca kaj ili ne estis devigataj lerni la germanan. Estas evidente ke oni bezonis iom je la komenco helpantoj kaj kunlaborantoj de aliaj fervojoj pro la bona funkciado de la servo, sed ne estis necese doni al ili ĉiujn utilojn kaj preferojn je la malprofito de la indiĝenoj.

Ankoraŭ hodiaŭ la de aliaj fervojoj venintaj funkciuloj ricevas fortan krompagon por lingvaj malfacilaĵoj kiujn ili tute ne havas ĉar kiel supre dirite la korespondado fariĝas ĉiam en la oficiala franca lingvo. Mi ne volas preparoli tie-ĉi pli vaste ĉiujn novaĵojn kiujn la administracio trudis al ni (i. a. enketa konsilistaro por disciplinaj aferoj, adaptigo de la malnovaj gradoj al novaj francaj de la Tissier-statuto ktp.). Guste la lasta punkto, la plej malfavora de ĉiuj »reorganizaĵoj«, igis la tutan personaron je akraj plendoj en amaskunvenoj, prespublikaĵoj kaj parlamentaj debatoj ĝis kiam la ministro de la publikaj laboroj en Parizo devis interveni en la jaro 1926. Tiam miksitaj komisionoj konsistantaj el delegitoj de la administracio kaj de la personaro starigis en Strasburgo, kiu sub prezido de ŝtata juĝisto ekzamenos la postulojn de la koncernaj oficistgrupoj. Ĝis hodiaŭ nenia paŝo antaŭen estas farita, kvankam la komisionoj en multaj okazoj devis pravigi la plendojn de la oficistaro. Kiel oni diras malkaŝe inter la fervojistaro la administracio havas grandan financon intereson je la malsukceso de tiuj-ĉi laboroj kaj bone komprenas prokrastigi, sub ĉiuj eblaj kaj ŝajnaj pretekstoj la komisiajn kunvenojn.



Martin PALSBERG, asesoro, Danujo

Je tiuj plendoj pli aŭ malpli regionecaj decas ne forgesi la postulojn de la tuta franca fervojistaro: plialtigo de la nesufiĉa salajro, pliigo de libertempo (nun 12 tagoj jare por la oficeaj fervojistoj kaj 15 tagoj por la stacia kaj alia personaro), plibonigado de la nunaj asekurecaj servoj, altigo de la pagataj pensioj, 8 hora labortago, forigado de la mezepoka punsistemo, forigado de la infanecaj meritnotoj, reformado de la jaraj gratifikacioj, redungado de la fervojistoj maldungitaj pro politikaj motivoj ktp.

Nur firma kunlaborado de ĉiuj fervojistoj je sindikata bazo povos elkonduki nin el la haoso en kiu ni nun troviĝas. Tial estas dezirinda ke ĉiuj kolegoj aliĝu al profesia sindikato laŭ la principo ke unu-eco estas la forteco.

Elzasano

D-ro Jovan Dobrodolac, sanitara ĉefo ĉe Ministerio Trafiko, Beograd, Jugoslavujo.

ALKOHOLO KAJ TRAFIKO.

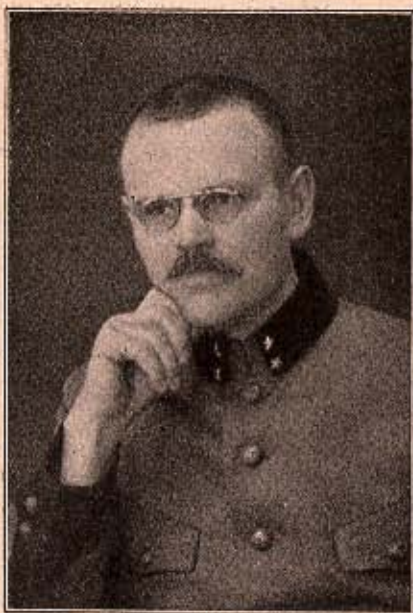
Se in volus precize citi ĉiujn kaŭzojn de malbona fervojfunkciado aŭ de trafiko ĝenerale, li vane tion farus kaj vane konsiderus de materiala vidpunkto nesufiĉan kvanton de trafikiloj kaj linioj, klimatajn akcidenton, pluvegojn, riveregojn, teren-akcidentojn, elĉerpitecon de la personaro, strikojn, pasivan rezistecon ktp. Ĉio-ĉi estus vane citita, kontraŭ tio ni hodiaŭ vane batalus, se ni forgesus, ke gravan rolon en la trafiko ludas ne nur bona konstruo de ĉiuj trafikiloj, ne nur bonaj korpa kaj spirita konstrueco de nia personaro, ĝiaj persisteco kaj eltenebleco, ne nur ĝia spirita stato kaŭzita de ofica kaj eksteroficaj, familiaj aferoj, sed ke unu el la ĉefaj roloj kaj plej grandan malhelpon al la trafiko faras: alkoholo. Tute egale estas, ĉu la oficisto havas altan pozicion en la ofico, aŭ li estas lasta kaj pleje subigita organo en la trafiko, ĉar konfuza ordo de alta oficisto alportas samtiom da malutilo kiel ankaŭ mallerta manipulado per rekomutilo. Jam de longe oni ekkonis en ĉiuj eŭropaj kaj ekstereŭropaj landoj, ke la damaĝo kaŭzita pro alkoholo estas plej granda malamiko de la trafiko, ke materiala damaĝo kaŭzita pro alkoholo atingas 75% de la tuta damaĝo ĉe la fervojo; jam de longe oni vidis, ke estas necese energie kontraŭstari al tiu malbono — sed oni tion ĉi ne vidis egalmesure en ĉiuj ŝtatoj. Dume antaŭmi-

lita Serbujo scipovis taksi abstinentecon de sia personaro kaj ĝi havis sian abstinentan fervojistan asocion, la reĝlando de Serboj, Kroatoj kaj Slovenoj (Jugoslavujo, Red.) nun ĝin ne havas, ĝi cedis la funkcion de la instruanto en tiu rilato al la leĝo por trafika personaro kaj al ĝiaj severaj ordonoj kontraŭ la kulpuloj, ĝi ne havas instruanton, sed ĝi havas por nekonsciaj lernantoj severajn punojn. De la j. 1924. per mia iniciato estas aranĝitaj multaj prelegoj kontraŭ alkoholo por fervoja personaro (la ŝip-personaro malofte ĉeestis), mi deziris tiamaniere plifaciligi la kreon de abstinenta fervojista asocio t. e. almenaŭ iel kompensi la instruadon, kiun faras en aliaj landoj la abstinantaj societoj. La prelegoj estis faritaj de niaj fervojaj kuracistoj en ĉiuj partoj de nia ŝtato, kaj kiel ĉie, tiel ankaŭ ĉe ni: plej grandparte senpage, la rekompenco estis ke ili havis sufiĉe da dankemaj aŭskultantoj! Mi ne eraris, apoginte min je miaj kolegoj, kiuj kun mi paroladis kontraŭ alkoholo, mi fidis al tiuj prelegoj, mi supozis, ke la prelegoj kreos fundamenton sur kiu oni povos pluen labori. Kaj mi ne eraris, ĉar nun spontanee aŭdiĝas el la vicoj de nia personaro la voĉoj postulantaj kreon de abstinenta societo. Ĉe la administracio oni malmulte atentis tiun movadon, estis sennombraj aliaj gravaj problemoj, kaj oni ne havis tempon por tiu-ĉi, sed tiun ĉi jaron la personaro mem kaj speciale plej grandparte la malpli alta personaro — sekvas mian inviton, kaj de alta forumo oni kun simpatio rigardas la abstinentan movadon.

Por vigligi la movadon venis pasintjare en marto la prezidanto de Internacia Asocio de Abstinantaj Fervojistoj s-ro K. Weber el Zürich kun sia sekretario kaj persone intervenis postulante, ke ankaŭ ĉe ni oni kreu kaj restarigu la abstinentan societon. Ilin akceptis la helpanto de Trafika Ministro (anstataŭ la malsaniĝinta Ministro), akceptis ilin Generala Direktoro, akceptis ilin la Ministro de Popola Higieno kaj ĉiuj promesis helpi la movadon. La promeso efektiviĝis. S-ro S. Milosavljeviĉ, tiama Ministro de Trafiko, sen unu vorto aprobas mian agadon kaj sendas min kiel oficialan delegiton kaj reprezentanton de niaj ŝtataj fervojoj al la jarkunveno de Internacia Asocio de Abstinantaj Fervojistoj en Chur (Svisujo) kaj dank' al s-ro Ministro mi povis ĉeesti ĉiujn kunsidojn. En Svisujo mi vidis multajn aferojn imiteblajn ĉe ni per malmultaj monoferoj kaj multe da bonvolo.



August SÖNNÖ, asesoro, Estonujo



Hugo SALOKANNEL, asesoro, Finnlando

Internacia Asocio de Abstinantaj Fervojistoj havis siajn kunsidojn de 22—24. de junio pas. jare. La unuan tagon oni diskutis pri la laboro de la asocio kaj pri novaj entreprenoj, kiel disvastigi la abstinantan ideon. Estis multaj proponoj: ekz. presigi flugfoliojn kontraŭalkoholajn kaj meti ilin en infanludilojn po unu aŭ pliajn ekzemplerojn. La infano elprenus la paperon kaj pli aĝaj legus ĝin. Tiamaniere oni propagandas nedonadon de la alkoholaĵoj al la infanoj, en ĉiu infana kaj por lernantaj libroj estu flugfolio enhavanta kelkajn vortojn kontraŭ alkoholo. Mi opinias, ke tio-ĉi estas bona propagandmaniero, nur la teksto mem devas esti mallonga kaj klara, ĉar longajn instruojn oni ne volonte legas. Mi rekomendis ke en ĉiuj fervojaj lernejoj oni pli energie laboru kontraŭ alkoholo, por bone memori al la junularo, ke alkoholo estas ĝia malamiko. Da infanoj ekzistas sufiĉe ne nur en lernejoj, sed ankaŭ en laborejoj, kie ili havas la okazon vidi detruigan efikon de alkoholo je pliaĝuloj! Anstataŭ afiŝoj en vagonoj propagandantaj multekostajn vinojn kaj likvorojn estu elpendigataj la afiŝoj pri senalkoholaĵoj montrantaj per kelkaj vortoj ilian utilon. Oni propagandu turismon kaj sporton, ĉar tiuj estas plej grandaj malamikoj de alkoholo. Estas pli bone kaj pli utile, se en vagonoj, atendejoj kaj peronoj estas pendigitaj bildoj de belaj regionoj de nia patrujo anstataŭ la bildoj de nudaj virinoj ĝuantaj likvoron aŭ la abomena bildo de Gambrinus apud la biero.

Multe da tempo forrabis al la kunveno la diskuto pri kontraŭbatalado de alkoholismo ĉe ferv. personaro ĝenerale, kaj speciale en Jugoslavujo kaj Belgujo, ĉar tiuj 2 landoj ne havas fervojistan abstinantan organizon. Al mi oni komisiis la taskon pluen labori por organizigi, internacia asocio helpas siajn delegitojn disponigante al ili senpage librojn, prelegojn, flugfoliojn, markojn, kartojn, insignojn ktp. nur oni devas ĉion ĉi traduki, ĉar la enhavo estas franc-kaj german-lingva kaj krome konformigi ilin al niaj cirkonstancoj. Tiamaniere mi prelegis por fervojistoj en Kruševac, Zaječar, Skoplje, Beograd ktp. kaj la prelegoj estis bone vizititaj; la prelego en Zagreb ne okazis pro kelkaj malhelpoj, sed ĝi eventuale okazos dum tiu-ĉi vintro.

Interesaj estis la prelegoj de D-ro Hercoda, direktoro de Internacia Kontraŭalkohola Oficejo kaj de D-roj Jonescu kaj Buja (Rumanoj). Ĉiuj parolis pri diversaj batalmetodoj kontraŭ alkoholo kaj per kon-

kretaj ekzemploj pruvadis siajn asertojn. Mi havis la prelegon pri «alkoholo kaj disciplinpunoj» kaj mi petas la permeson mallonge ĝin reprodukti ĉi tie:

«Observante la historion de alkoholpenetrado en la popolon, ne nur nian, sed ĝenerale, ni vidas, ke uzado de alkoholo fariĝas ĉiam des pli granda ju pli ni alproksimiĝas al nuntempo kaj tial la scienco studas la alkoholismon kaj ĝiajn malutilajn sekvojn, ĉar tiu malsano ne plu estas malsano de unuopulo, sed ĝi fariĝas malsano de amasoj. Tekniko progresas en ĉiuj formoj, kaj ankaŭ la tekniko de alkoholproduktado, ne nur, ke estas eble produkti pli da alkoholo, sed ankaŭ ĝia prezo falis, ĉar alkoholo fariĝis «amasartiklo» kaj fariĝinte tia ĝi trovis al si la vojon eĉ en plej izolecajn lokojn, kie alkoholo antaŭe ne estis konata aŭ ĝi estis konsumata nur okaze de gravaj festotagoj. La progreso de tekniko ebligis pli grandan alkoholproduktadon, sed ĝi helpis ankaŭ al pli facila kaj pli malkara transporto kaj nun la alkoholo triumfas, ĉar ĝi estas venkinto. Rapide oni vidas kaj sentas sekvojn de tiu forta alkoholpenetrado, ili estas sentblaj ĉie, sed pleje ĉe fervojo. Alkoholo malrapide sed konstante mortigas tiujn belajn ecojn de fervojistaro: laboremon, seriozan kaj rapidan komprenon de l' situacio, eltenemon, komprenon de l' devoj. Ĉion ĉi detruas alkoholo kaj tio kaŭzas domaĝon, ne nur moralan, sed ankaŭ materialan. Por protekti fervojojn de respondeco kaj domaĝo, kaŭzitaj senpripense kaj pro malzorgemo fariĝintaj sub influo de alkoholo la leĝdonanto estis devigita en la leĝon pri trafika personaro enmeti destinojn por krimoj faritaj dum ebria stato. La leĝo malpermesas konsumadon de alkoholo dum, sed ankaŭ antaŭ la ofico. La leĝo tion malpermesas, por protekti la institucion de domaĝo kaj respondeco, dume la abstinanta asocio povas unuopulon instrui kiel malutila estas la alkoholo por lia sano.

Mi kolektis informojn pri la punoj de ferv. personaro ricevataj pro kulpoj faritaj dum ebria stato en lastaj 4 jaroj kaj mi venis al ĝojiga rezultato, ke la nombro da punoj falis minimume por 30%, do ĉar estis malpli da punoj oni ankaŭ malpli trinkis. Ĝenerale, nia fervoja personaro malpli trinkas ol ĝiaj kolegoj saminteligitaj el aliaj profesioj, ĉu pro timo de la puno aŭ pro iu alia kaŭzo — mi ne scias. Sed tiel estas. Kaj se nia fervojisto havus malpli da okazo rigardi kiel aliaj trinkas, li kontentiĝus per citronakvo, malvarma akvo, sinalko (senalkohola



Charles KANMACHER, asesoro, Francujo

trinkaĵoj) ktp. Ni ne ankoraŭ enkondukis tion — kiel Svisoj — ke ni al nia personaro donu senpage teon kaj citronakvon — laŭ sezono — sed ni estas survoje fari tion kaj mi estas certa, ke nia personaro trinkos malpli da alkoholaĵoj.

Poste mi citis paragrafojn el nia leĝo pri trafika personaro, kiuj estas kontraŭ alkoholo kaj mi citis statistikajn informojn pri la punoj. La informojn mi ankaŭ pluen kolektos por kompletigi statistikon.

Tre bela kaj kortuŝa estis la momento, kiam prezidanto de svisa asocio disdonadis honordiplomojn al la anoj, kiuj seninterrompe dum 25 jaroj estas en la societo. Tiuj ĉi veteranoj kun larmoj en la okuloj akceptadis diplomojn ĵurante denove, ke ili propagandos abstinantajn ideojn.

Vojaĝante en Svisujo kun la asocio mi multe interesiĝis pri «popolaj domoj» havantaj senalkoholajn restoraciojn. Mi prezentis al mi, kiel ankaŭ aliaj eksterlandanoj, venintaj kiel delegitoj de diversaj eŭropaj ŝtatoj, ke ni trovas «popolajn domojn: malriĉaspektajn kiel ili ekz. ĉe ni aspektus. Sed ni ĉiuj eraris! Popolaj domoj estaj puraj, belaspektaj, respondantaj al niaj pli bonaj hoteloj kaj ne nur ke ili estas puraj kaj belaj, sed ili estas elegantaj k. ekz. tiu en S. Moritz, Luzern, Zürich ktp. La nutraĵo estas unuaranga, malpli kara ol en hoteloj, kaj kio estas plej grava, senalkohola. Kiu ne volas trinki akvon, ricevas senalkoholan vinon faritan el vinberoj, pomoj, piroj, imitaĵon de ĉampano kaj ĉio havas eksterordinaran guston, belan aspekton kaj estas malkara.

Malpli grandaj ol tiuj domoj estas komunumaj domoj kaj ĉambroj en malgrandaj lokoj, kie ne estus eble havi grandajn domojn; tiuj komunumaj hejmoj havas la taskon disponigi siajn ejojn por legejoj, prelegoj, amuzoj, kursoj, gimnastikaj societoj, alivorte tiu ĉi domo devas esti centro de socia vivo. La restoracioj kompreneble ne havas alkoholon. Pro forĉesto de alkoholo en la domoj, ne ekzistas tie politiko nek religia maltoleremo.

En Sarnen mi vizitis «Pension Vonderflüh», la pensiono estas sanigejo por alkoholistoj. Ĝi estas religibaza, estro estas sro Schaffhauser, katolika pastro, tre inteligenta, diligenta kaj afabla sinjoro komprenanta la psikon de siaj flegatoj, bona mastro, ĉie trovebla, ĉar li devas en tiu institucio ne nur administri, sed ankaŭ gvidi grandan ekonomion, ĉar principo de l' sanigejo estas okupi la homon per laboro.



Emilio del BARRIO MARTIN, asesoro, Hispanujo, sekretario de Hispana Ligo de Esperantistaj Fervojistoj

por ke li ne pensu je trinkaĵo. En tiu sanigejo estas praktikataj diversaj metioj, la flegatoj laboras mem ĉion: hakas lignon por vendado en la urbo, laboras en ŝtonhakejoj, ili havas bone aranĝitan presejon, sekigas fruktojn, laboras en ĝardeno, nutras porkojn, plugas, falĉas ktp. Por amuzo ili havas legejon kun fortepiano kaj aliaj muzik-instrumentoj; en la domo estas ankaŭ kapeleto. La administranto kaj kuracisto de l' urbo Sarnen influas per siaj prelegoj la malsanulojn, je dispoŝo ili havas bonajn filmojn kontraŭ-alkoholnenhavajn. Ĉefe la kuracado konsistas el sugestio, plifortigoj de l' volo kaj karaktero kaj alukutimigo je konstanta laboro. Laŭ la regularo de svisa fervojo oni povas devigi fervojan ofichavanton iri en tian sanigejon, se li estas plurfoje punita pro krimoj faritaj dum ebrieco, se li ne volas lasi la alkoholon. Kiam la malsanulo estos ellasita el tiu instituto dependas de la decido de aparta komisiono. Se iu estas ellasita el la instituto kiel resaniĝinta, por ĝi ankaŭ pluen zorgas la fervojo, la administranto iras al siaj flegatoj kuraĝigante ilin elteni en abstinenteo. La rezultato de kuracado estas bonega, pri tio mi propraokule konvinkiĝis.

Fine mi menciis, ke en Svisujo ekzistas kutimo, ke vilaĝano abstinento prenu en sian hejmon vilaĝanon alkoholiston, kiu restas ĉe li tiom longe, ĝis li ne dekutimiĝas de alkoholkonsumado. Vilaĝano abstinento prenas je laboro nur abstinantajn laboristojn.

Svisa asocio de abst. virinoj, kiu antaŭ nelonge festis sian 25 jaran jubileon, estas unu el la plej agemaj abst. societoj en la mondo, ĉiu anino laboras kolektante novajn aninojn.

Interesa estas ankaŭ la societo «das Wiegenband», (l'espoir de berceau) la patro aŭ la patrino propramane suskribas la promeson, ke ili ne donos al sia infano alkoholtrinkaĵojn nek permesos, ke iu alia donu. Tuj post la naskiĝo de la infano venas iu anino kaj persvasas la patrinon, ke ŝi aliĝu al «Wiegenband». La infano ĝuas post aliĝo certajn avantaĝojn.

Ĉie en Svislando, tion mi vidis okaze de mia restado, estas la geanoj de abst. societoj fanatike konvinkitaj pri la bono de sia agado kaj ĉiuj serioze kaj konsciencie plenumas bonvole akceptitan devon, sed el ĉiuj-ĉi societoj la fervojistaj abstinantaj societoj estas la unuaj, helpante tiamaniere al si kaj al trafika institucio.



Alfred PETZOLD, asesoro, Germanujo, prezid. de Germana Asocio de Esperanto-Fervojistoj



Emil LÖBL, asesoro, Hungarujo

LA SVISA FERVOJISTO KAJ LA MUZIKO.

Dank' al la bona influo, kiun ĝi faras je la homa spirito, la muziko estas eble pli ol aliaj aferoj taŭga por ĉarmi la ĉiutagan vivon. En Svislando la fervojistoj komprenis tion jam de longe ĉar en 1872, okaze de la 25-a datreveno de la malfermo de la unua fervojo en nia lando, la »Asocio ĥora de la fervojistoj de la Nord-Est-a fervojo« plibeligis la feston per siaj kantoj. Depost tiam, la muziko ĉiam progresis inter la svisaj fervojistoj. Mildigante la kontrastojn kaj vekigante la spiriton de bona kaj sincera kamaradeo, la muziko certe dolĉigas la neeviteblajn malagrablojn de malfacila deĵoro kaj ĝi plifortigas la senton de la devo.

La Direkto de niaj fervojoj ankaŭ komprenis, ke, dank'al la kontakto, kiun havas la kantistoj diversrangaj inter si, la deĵorilatoj estas ofte faciligataj dum la rilatoj inter la personaro kaj la Administracio estas favorigataj. Tial ni vidas ĉe ĉiu festo de muzikasocio oficialajn reprezentantojn de niaj Fervojoj, kiuj eĉ faris jam donacojn okaze de datrevenoj. Sed tio ne estas specialaĵo de la Svisoj kaj ni bone pensas, ke estas same en aliaj landoj.

Ni havas nun en Svislando: 16 fanfarojn aŭ harmoniojn, 13 ĥorajn asociojn kaj 2 orkestrojn.

Unu milo da fervojistoj dediĉas grandan parton de la libera tempo por la muziko kaj ĉirkaŭ 7000 aliaj kolegoj subtenas la muzikistojn per donacoj aŭ kiel pasivaj anoj.

Malgraŭ la malfacilaĵoj pro malregula deĵoro, niaj fervojistmuzikasocioj estas bonrangaj inter la aliaj asocioj.

Tre ofte ili aranĝas koncertojn okaze de diversaj manifestacioj kaj kunvenoj de niaj sindikataj grupoj. Ĉiujare havas ĉiu asocio sian feston (por aktivaj kaj pasivaj anoj) kun koncerto, teatraĵoj, baletoj, balo, ktp. Plie preskaŭ ĉiuj faras vojaĝon ĉu en la lando mem, ĉu eksterlanden, kaj en tiaj okazoj estas eble, ke kelkaj samideanoj rekontiĝos ifoje! Tiam, al la proverbo, kiu diras »Kiam la voĉoj harmonias, la koroj ankaŭ akordiĝas!« povos esti aldonata: kaj dank al nia kara lingvo internacia ĉiu interkompreniĝas!

W. Perrochon, Bern, Svislando

NOMBROJ POR MEDITADO!

Laŭ statistiko, kompilita de la akcidenta asekuro en la aŭstria ŝtataj fervojoj, sufiĉe konsiderinda aro da akcidentoj kaj akcidentiĝintoj estas konstatebla. Skizeto el jaro 1927 indikas ne malpli ol 10.264 akcidentojn administritajn de la asekuro. Kompare al 97.000 aktivaj fervojistoj ĉe la aŭstria ŝtata fervojo rezultiĝas, ke dekonon de la personaro en supre citita jaro akcidentis. Efektive 10.264 personoj estis trafataj de tiu sorto malfeliĉiga, inter ili nur 1727 estis mone subtenitaj de la asekuro. Laŭleĝe akcidentiĝinto nur post 4 semajnoj rajtas ĝui ian subtenon de akcidenta asekura asocio kaj por la unuaj 4 semajnoj la malsanula kaso subvencias la membrojn. Estas konsiderinda fakto, ke la nombro de 1727 prezentas nur la pli aŭ malpli vunditajn aŭ malsanajn personojn, kiuj post 4 semajnoj ankoraŭ ne kapablis plenumi iliajn laborojn. Dekalkulante de la nombro da 10.264 akcidentiĝintoj 1727 subvenciitajn, restas 8537 (personoj k. t. p.) personoj kiuj jam antaŭ 4 semajnoj denove deĵoris. Supozante, ke ĉi lastaj nur dum 10 tagoj restis en malsaneca stato, (versajne la konkludo ne estas troigita,) rezultiĝas perdo de 85.370 labortagoj. Se oni taksas la 1727 subtenatajn malsanulojn de akcidenta asekura asocio, po 42 tagoj en malsaneca stato, rezultiĝas perditaj labortagoj ne



Josip ZUPANIČ, asesoro, Jugoslavujo

malpli ol 72.534 en jaro 1927. Resume kaŭzis 10.264 akcidentoj perdon de 157.904 labortagoj. Nia esploro instigas nin al preciza kalkulado kaj cedante ĉi sugestojn ni tuj volas skizi la anstataŭantojn bezon-eblajn por la malsanuloj, akcidentiĝintaj dum jaro 1927. Konsiderante la jaron nur je 300 labortagoj, necesas 500 personoj por anstataŭi la malsanulojn kaj kripliĝintojn. Okulvidebla estis la plialtigo de nombroj je akcidentoj en jaro 1928. Indikis la jaro 1927 je akcidentoj 10.264, ne postrestas ĉi lasta jaro (1928) kaj laŭ statistiko akcident-asekura asocia oni nombras 11.400. Ĉi eltranĉo el la ĉiutagaj elspezoj por malsaniĝintaj fervojistoj klare skizas la danĝeron en nia metio kaj malgraŭ tio niaj fortoj estu dediĉitaj al nia grava deĵoro.

Ei »DER EISENBAHNER« trad. Josef Zink, Wien, Aŭstrujo

ĈU VI ESTAS ANO DE I. A. E. F.?

ĈU VI PAGIS LA KOTIZON POR KURANTA JARO?

Ernst Eriksson, Stockholm, Svedujo

NIA PLEJ PROKSIMA TASKO.

Nia lingvo Esperanto havas plej grandan valoron en la kampo de l' praktiko. Kiel ajn alloga povas esti la revo pri la «interna ideo», kiel ajn grava la lingvo povas esti kiel interpopola rimedo por reiproka interfratigo, tamen la plej valora rezulto de nia movado estas ties praktika utilo. Kiam tiu praktika valoro estos plene videbla por ĉiu ajn homo, la venko de nia lingvo ja estos tre proksima.

Sed, dum la nunaj cirkonstancoj nia laboro devas esti ĉefe propaganda. Kaj en tiu laboro ni devas nin turni al ĉiuj, kun kiuj ni povas havi komunajn interesojn iaflanke. Pro tio profesiaj organizoj esperantistaj povas esti iloj taŭgaj por puŝi nian movadon antaŭen. Tiuj profesiaj organizoj estas agitatoj por la lingvo kaj ligiloj inter diverslandaj samprofesiuloj.



Nikolao BLUMBERGS, asessoro, Latvuj

Tamen iu organizo mem ne sufiĉas. Ĝi estas nura morta maso ne povanta antaŭenpuŝi la movadon. Pro tio ĝi nepre devas havi ilon, parolilon. Tia parolilo estas nia revuo, nia «La Fervojisto».

Estas fakto, nerefutebla fakto, ke nia profesia asocio esperanta estas ege malforta. Eĉ la plej esperplena el ni devas konfesi tiun fakton. Sed mi estas certa pri tio ke sen nia revuo, la asocio jam antaŭ longa tempo estus mortinta. La revuo, malgraŭ sia modesta formo, malgraŭ sia malregula aperado, tamen vivigis la asocion. Kaj mi povas diri, laŭ sperto el mia propra lando, ke la pli regula aperado de la revuo en la agadjaro 1927/1928 plivigligis la intereson por nia asocio, kaj por Esperanto ĝenerale.

Pro tio mi opinias, ke nia plej urĝa tasko nuntempe estas certigi la regulan aperadon de nia revuo. Kaj la agadkampo tiurilate estas duflanka, la ekonomia, kaj la kunlaboro.



A. PELDER, asessoro, Nederlando

Estas tute hazarde, ke mi dum kelkaj jaroj troviĝis en la mezo de l' problemo ekonomia. Jam frue mi povis konstati ke nia asocio ne povis prosperi nek vivi sen revuo. Due mi samtempe povis konstati ke la nombro da anoj ne estis sufiĉa por ke nur la kotizoj povu garanti al ni la regulan aperadon de la revuo. Pro tio jam en la jarkunsido en Dancigo en la 1927-a jaro, mi faris proponon ke oni sin turnu al profesiaj organizoj fakaj, petante ilin provizore doni ekonomian subtenon. Kompreneble mi opiniis ke tiu subteno devas daŭri nur ĝis la nombro de la anaro kreskos tigrade ke la enspezoj de la asocio povos porti la kostojn de la asocia laboro, inkluzive eldonadon de la revuo.

Nu, kvankam la rezulto de tiu agado ne estis impona, tamen ĝi helpis nin iom. Same mia posta propono pri starigo de «Garantia Kapitalo». Sed, ŝajnas al mi ke la anoj ne emas iri laŭ tiu vojo, ne volas agi kiel mi proponis. Tial, laŭ mia kompreno, sur la ekonomia kampo nur ekzistas unu vojo por ni irebla, nome varbado de sufiĉe granda kvanto da anoj en la asocio aŭ abonantoj de la revuo, kiuj pagos ĉiu po unu dolaron, por ke nia asocio tielmaniere havu tiom da mono kiom necesas. Do la vivo de nia revuo kaj la prospero de nia asocio dependas de tiu varbado.

Mi supozas, ke oni samopinias kun mia nuna propono. Tamen, mi ankoraŭ ne finis la proponon. La nepra kondiĉo estas ke la varblaboro ne devas esti farota nur de la aseroroj kaj la delegitoj. Mi ja supozas ke ili ĉiam kaj konstante laboras, kolektante de ĉiuj interesuloj dolaron. Do ilia rikoltkampo jam estas derikoltata. Sed estas nepra tasko de ĉiu nia ano agi sammaniere. Kiam la oficilaj delegitoj intersiaj konatuloj ne plu povas trovi novajn adeptojn, tiam ĉiu ano devas fari sian devon kaj la rezulto certe estos bona. Agante tielmaniere oni ja kreas senĉesan ĉenon, — ĉiu ano varbas po unu novan anon, ĉiu nova ano varbas po unu, kaj la anaro konstante kreskas duoble, kvaroble... okoble... Kaj kiam la anaro estos kelkmilnombra la ekonomia problemo ja estos solvita.



Jozef KUCHARZ, asesoro, Pollando

Ne malpli grava estas la problemo pri kunlaboro en la revuo. Tamen, ĉar mi jam parolis multe pri la ekonomio, mi lasas al iu alia paroli pri la kunlaboro, paroli kun la kunlaborantoj.

Antaŭ ol mi finas mi ne volas preterlasi fari rimarkon ke mi antaŭvidas tempon kiam nia asocio, nia revuo kaj nia profesia laboro ne plu estas necesa. Tiu tempo venas kiam sufiĉe forta internacia organizo prenas Esperanton en sian servon. Ekzemple »Internacia Transportlaborista Federacio«, (ITF). Ĝi havas nun en siaj vicoj proksimume 1,200,000 da fervojistoj. Kaj la tuta anaro en la organizo estas pli ol 2,000,000. Kiam tiu granda organizo eldonos propran revuon en nia lingvo, Esperanto estos propraĵo de tiom da fervojistoj, ke aparta organizo kaj aparta laboro por la fervojistoj ne plu estos necesa. Tiuj fervojistoj, kiuj ne apartenas al ITF, aŭ ne simpatias kun tiu organizo, certe trovas ke la ĝenerala Esperanto-organizoj sufiĉas por ili. Kaj la teknikaj revuoj en Esperanto tiam venos de si mem.

Sed, ĝis tiam ni bezonas IAEF-on kaj »La Fervojisto«.

LA SIGNIFO DE I. A. E. F. (Opinioj de niaj asesoroj).

Ĉiuj profesiaj unuigoj kreiĝas por plibonigo de materia kaj spirita stato de siaj anoj. Ni rigardu ĉu I. A. E. F. plenumas tiun postulon aŭ ĝi sukcesos tion fari estonte. Se ni rigardas estontajn grandajn perspektivojn staras antaŭ nia asocio. Ĝi devas enteni ĉiujn entreprenojn de naciaj fervojistaj unuigoj kaj superi la lastajn. Tio estas komprenebla, ĉar naciaj sindikatoj unuigas nur fervojistojn de apartaj nacioj, sed nia asocio celas unuigi ĉiujn fervojistojn de la tuta mondo. Nia asocio iam havos bankon kun filioj en diversaj landoj. La filioj brile plenumos funkciojn de ŝparaj kaj pruntedonaj kasoj de nunaj naciaj profesiaj unuigoj, tielmaniere helpante la anojn de nia asocio finance. Same kiel nun naciaj fervojistaj sindikatoj havas unu aŭ kelkajn sanigejojn, nia asocio havos estonte multajn sanigejojn aŭ ripozdomojn en diversaj partoj de la mondo. Tio ebligas al niaj anoj sin kuraci aŭ pasigi libertempon en la sanigejo de tiu lando, kies klimato ĝuste necesas por la resanigo. Forta financa bazo donos eblon al nia asocio pagi subvenciojn al niaj anoj okaze de

akcidentoj, subitaj malsaniĝoj ktp. Ne estas eble citi ĉiujn ŝancojn de agadkampoj de nia asocio. Vi diros, ke tion jam plenumas la naciaj sindikatoj. Tio ne estas refutebla, sed ĵu pli forta estas la organizo de pli efika estas ĝia helpo por aparta ano. Vi diros: la revo pri estontaj estas bona afero, sed kian utilon donas al ni nun I. A. E. F.? Ĉu plivastigo de nia spirita horizonto trans limojn de nia patrujo ne estas profito? Ĉu akiro de profesiaj scioj dank' al nia revuo valoras nenion, Dank' al akiritaj scioj ni povos pli bone kaj pli konsciencie plenumi nian laboron. Nia asocio kreas fortan kolegecon inter ĉiuj anoj de I. A. E. F. Ĉu ĝia ano povas esti certa, ke li trovos helpemon ĉe siaj eksterlandaj kolegoj en okazo de vojaĝoj aŭ ekskursoj. I. A. E. F. — anoj povas interkonsenti pri reciproka gastado dum libertempo.

De ĝenerala Esperanta vidpunkto funkciado de nia asocio havas grandegan signifon. Neniu internacia entrepreno estas pensebla sen trafiko. Fervojo kiel trafikilo neniam perdos sian signifon por evoluo de civilizacio. Ĝin ne forkonkuros eĉ brile progresinta aviado, ĉar ŝarĝaĵoj estos ĉiam transportataj per fervojo. Fervojistoj estante laŭ sia profesio perantoj inter diversaj nacioj posedas avantaĝon treege akceli disvastigon de Esperanto, se ili mem Esperanton parolos aŭ ĝin aplikos. Do, fervojistoj — esperantistoj Vi portas grandan respondecon pri triumfo aŭ fiasko de Esperanto. Kaj ne forgesu ke samtempe kun venko de Esperanto triumfos ankaŭ la interna ideo, nome pacismo. Se vi lasos Esperanton malprogresi aŭ fiaski vi mem preparas la vojon por sangaj militoj. Se vi ne deziras, ke viaj filioj, viaj nepoj estu mortigataj aŭ kripligataj dum homa frenezo nomata milito, tiam plenumu la testamenton de Dro Zamenhof kaj estu ĉiam fidelaj esperantistoj kaj restu fidelaj anoj de nia asocio ĝis kiam vi vin nomas fervojistoj.

N. Blumbergs

Kio estas I. A. E. F. ni ĉiuj tre bone scias kaj sentus tion pli bone, se ni havus pli da kapitalo kaj fakaj kunlaborantoj. Sed precipe tiuj ĉi mankas. Niaj novaj statutoj (ĉap. I. § 4.) tre bone parolas pri tio, kio estas kaj kion signifas I. A. E. F. en la estonteco. § 4. estas, oni povas diri, nia programo — tiel simpla sed aliflanke tiom enhava, ke neniu alia societo kapablas ĝin reprezenti kaj praktikadi ol I. A. E. F. Tiu-kaŭze ni bezonas unue seriozajn kun-



Ernst ERIKSSON asesoro, Svedujo

laborantojn, propagandistojn kaj necesan monon por povi disvolvi ĉiujn fortojn de I. A. E. F. ĝis nun kaŝitajn plej parte en la kapableco kaj en la programo de la asocio mem. Ĉefa kaŭzo, ke ni ankoraŭ ne staras tie, kie ni povus stari estas, ke oni ne ple-numas la devojn al I. A. E. F. kiel necese kaj mal-abunde uzas ĝiajn servojn. Tiun ĉi cirkonstancan ni klopodu ĉiam kaj persiste forigadi. Estas jam farita grandega kaj meritplena laboro, de kiu ni povas ĝoĝi precipe de nia revuo, kiun mi ĉiam admiras.

B. Pittner

Laŭ via peto — sendi mian opinion pri I. A. E. F. kaj ĝia rolo en la faka kaj esperanta sferoj, mi havus diri multegon, kolektiĝintan en kelkaj jaroj, sed pro manko da tempo kaj aliaj limigitaj eblecoj mi devas esprimi mian opinion nur per kelkaj linioj.

Jam la Majstro mem diris klare kaj rekt sian opinion pri Esperanto: «Ne al glavo sangon soifanta, ĝi la homan tiras familion, al la mond' eterne militanta, ĝi promesas sanktan harmonion».

La multlingveco estas plej unua kaj grava kaŭzo de malkompreno. Por kompreni sian najbaron oni devas lerni lian lingvon. Sed aperas tuj la demando: Kiajn lingvojn oni devas lerni por esti komprenata de multaj. Oni diras, ke la anglan, ĉar ĝin komprenas kaj uzas grava parto de l' homaro. Sed pli multaj estas parolantaj la ĉinan lingvon. Germano deziras, ke fremdulo alparolu lin germane, franco — france, polo — pole kaj tiel plu, senfine. Ni vidas, ke jam simpla uzado de ia fremda lingvo kaŭzas politikajn kaj aliajn rilatojn. Mi rakontos jenan okazintaĵon:

Reveturante de Esperanto — kongreso en Pollando en vagonaro mi alparolis polan kolegon unue germane. Miaj vortoj estis por li — pura aero; mi provis ruse, respondo sonis pole; mi vin ne komprenas. Nun min helpis mia kamarado, kiu balbutis kelkajn vortojn pole. Nur tiam vekigis la intereso de nia pola kolego, eksciinte, ke lin alparolas liaj kolegoj fervojistoj el eksterlando. Poste li klarigis ridante, ke li komprenas ankaŭ germane kaj ruse, sed pro kelkaj kaŭzoj li ne volis en publika loko paroli tiujn lingvojn.

Tion saman ni vidas en internacia trafiko. Kia malkompreno kaj malharmonio en lingvoj. Kaj rezultato? Pli fortaj kaj multnombraj altrudas siajn lingvojn al malgrandaj. Ĉu tio ne estas evitebla per Esperanto? Ĉu tin Babelo ĉiam daŭros? A. Sönno



Jules PERLET, prezid. de Svisa Asocio de Esperanto-Fervojistoj, Svisujo



H. W. KLINE, asesoro ĉe Pensilvania Fervojkompanio, Usono

«La Fervojisto» estas tre bela rimedo por konatiĝi kun la internaciaj fervojista movado, trafiko ktp. kaj ĝi ankaŭ zorgas, ke fervojistoj lernintaj Esperanton konservu intereson por Esperanto. Samtempe «La Fervojisto» faras propagandon por la internacia esperanta movado kaj donas imitindan ekzemplon al aliaj internaciaj asocioj.

A. Pelder

«La Fervojisto» estas ne nur ligilo inter la membroj, sed ankaŭ varbilo inter neesperantistoj. La ideo de helplingvo inter fervojistaro nur tiam disvastiĝos, se la kamaradoj — esperantistoj abonos nian revuon kaj kunlaboros sendante artikolojn pri novaĵoj ktp. Ĝis nun la revuo prezentis multajn tradukaĵojn, se la samideanaro fervojista deziras ankaŭ originalajn raportojn, sciigojn pri korespondado, salajro, forpermeso, interŝanĝo de infanoj, komencu mem sendi al redakcio tiajn sciigojn.

A. Petzold

Daŭrigota.

OFICIALAJ SCIIGOJ

JARKUNVENO.

Konforme al §§ 61 kaj 69 de niaj statutoj, la estraro kunvokas ĝeneralan jarkunvenon de nia asocio okaze de XXI. U. K. en Budapeŝt (2—9 aŭgusto 1929). Precizaj tago kaj horo estas sciigotaj poste, ĉu pere de «La Fervojisto», aŭ en Budapeŝt pere de kongresa programo.

La tagordo estas jena:

1. Elekte de jarkunvena estraro (se necese) kaj 3 membroj por aŭtentikigo de jarkunvena protokolo.
2. Raporto de la estraro.
3. Difino de la kotizoj por A. A. kaj A. S.
4. Proponoj de la estraro kaj aliaj anoj (laŭ § 63 alvenintaj).

La anoj intencantaj viziti la kongreson estas petataj informi nin pri tio kiel eble plej baldaŭ. Same ni petas tiujn, kiuj intencas viziti la IX-an SAT-kongreson en Leipzig sendi al ni la informon.

La estraro.

SCIIGOJ DE LA ESTRARO

Pro manko de kunlaboraĵoj unuflanke, kaj pro troa okupo de la presejo aliflanke, estas kun la maja numero ekspedata ankaŭ la aprila numero, ĉar la aprila numero aperis nur kelkajn tagojn pli frue kaj ni preferis atendi iom por ne elszezi dufojan afrankon.

Ni plej insiste petas ĉiujn anojn sendi al ni kunlaboraĵojn por junio kaj sekvantaj numeroj, ĉar sen kunlaboraĵoj ni ne garantias por regula aperado de la revuo. Ne kulpigu nin, sed pripensu, ĉu vi ion faris por akceli la regulan aperadon.

La maja n-ro enhavas bildojn de niaj asesoroj en diversaj landoj. Ni ne ricevis la bildojn de ĉiuj kaj pro tio ni aperigos poste la bildojn de tiuj, kiuj ne ankoraŭ sendis. Same la n-ro enhavas la opiniojn de niaj asesoroj pri la asocio kaj la revuo. Ni akcentas, ke la opinioj publikigitaj estas opinioj privataj kaj ne oficiala opinio de la estraro.

De tiu-ĉi numero ni presigis pli grandan kvanton kaj sendas ĝin laŭ peto por propagandaj celoj. La anoj dezirantaj havi kelkajn ekzemplerojn por propagando estas petataj informi nin pri tio.

Ni krome informas, ke tiun ĉi numeron ricevis nur tiuj, kiuj la kotizon pagis aŭ pri kiuj ni estas certaj, ke ili la kotizon pagis. Ĉiuj nericevintoj bonvolu unue pagi la kotizon kaj nur tiam ni povas la gazeton ekspedi.

Al tiu-ĉi n-ro ni aldonas gvidfolion «Ĉiu unufoje en Berlino» por la anoj en ĉiuj landoj krom Germanujo.

INSIGNO



En la j. 1926. ni aperigis enketon pri la insigno por esperanto-fervojistoj. Tiu-tempe la asesoroj per plimulto da voĉoj (14 kontraŭ 2) akceptis la proponitan insignon kaj restis nur por ekzameni, kie la insigno estus fabrikata je plej malalta prezo. Nia svisa eksasesoro arbitre mendis la insignon ĉe svisa firma je la prezo 2.50 sv. fr. po peco (ne enkalkulante poŝtelspezojn), ne atente

dinte la prezofertojn de aliaj firmoj al kiuj ni nin turnis. Menditaj estis la insignoj nur por svisaj ferv. esp. kaj ili la insignon jam posedas. Konsiderinte la prezon tro alta, la estraro de I. A. E. F. prokrastigis propagandon por la mendo je pli oportuna tempo.

Nun ni povas informi la anojn pri la stato de la afero.

Pasintjare turnis sin la estraro al la svisa firma proponante ke ĝi malaltigu la prezon. La firma konsentis malaltigi je 2 sv. fr. po peco kaj la estraro akceptis. Nia sveda asesoro s-ro Eriksson pruntedonis por tiu celo necesan sumon kaj la insigno estas mendita ĉe fabriko.

Ni invitas ĉiujn niajn anojn nun mendi la insignon. La prezo estas ĉe la mendo de:

1 peco ekspedata rekomendite	2.75 sv. fr.
2-5 pecoj " " je unu adreso po peco	2.50 "
6 kaj pli " " " " " "	2.25 "

por eviti pagadon de sufiĉe altaj poŝtelspezoj ni rekomendas sekvantan arangon:

1. La anoj loĝantaj en unu loko aŭ proksime unu al alia mendu la insignon kune, tiel ke ĝi estu ekspedata je unu adreso.

2. Dum la XXI. U. K. en Budapeŝto kaj IX. SAT-Kongreso en Leipzig okazos certe la kunvenoj de niaj anoj, kaj verŝajne ankaŭ in el svisaj anoj partoprenos la kongresojn. Do, la ano el Svislando prenos la insignon antaŭmenditajn por la ĉeestontaj anoj de tiuj kongresoj kaj donos la insignon al la mendintoj. Tiukaze la prezo estos 2.25 sv. fr. po peco.

La signo estas fabrikita el oksidita arĝento kun verda stelo el emajlo, la grandeco estas la sama kiel la supra bildo montras. Ĝi estas havebla kun pinglo aŭ por butontruo.

Mendoj estas akceptataj nur kun samtempa pago sendota aŭ al la estraro aŭ al la adreso de na svisa ano:

sro William Perrochon, Neufeldstrasse 34, Bern, Svislando. S-ro Perrochon konsentis aranĝi la dissendadon.

Akceptata estas pago per poŝt-respondekuponoj aŭ per bankbiletoj en la valoro de la mendita kvanto.

La estraro.

LA ESTRARO: PREZID. Stevan V. STOJNIC, sup. kontrol. Kolonija Min. Saobraćaja 17/I. BEOGRAD, Jugoslavujo. — VICPREZID. REDAKTORO: Ilja F. PUHALO, fervojf. Strojarska cesta ZAGREB, Jugoslavujo. — SEKRETARIO: Ludoviko PREBIL, fervojicisto, Korošćeva 8, MARIBOR, Jugoslavujo. — KASISTO: provizore vakas. — LA REVIZORA KOMITATO: PREZIDANTO: Ivan NOVAK, inspektoro, Direkcija željeznica, ZAGREB. — REVIZOROJ: Katica KUKEC, fervojficistino, KOPRIVNICA. — Hinko MRAK, fervojficisto, skladište, ZAGREB-SAVA.

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, * BELGIJO: Gustaaf Belrens, Gazometerstr. 106, ST. NICOLAAS/Vaas * BRAZILIO: Ary Zamora, Rua Santos Pedrosa 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. * ĈEHOSLOVAKUJO: Bretislav Pittner, Grébova ul. 3/I. OLOMOUC. * DANUJO: Martin Palsberg, Nyborggade 3, AARHUS. * ESTONUJO: August SÖNNÖ, staciostro, RISTI. * FINNLANDO: H. Salokannel, staciostro SALMINEN. * FRANCUJO: Charles Kamacher, 6 rue du Marais Vert, STRASBOURG. * GERMANUJO: Alfred Petzold, Scharnhorststr. 43/I. r. LEIPZIG S. 3. * HISPANUJO: Emilio del Barrio Martín, Apartado 820, MADRID. * HUNGARUJO: Emil Löbl, Mészáros u. 19, BUDAPEST. * ITALUJO: Audagna Bernardo, str. Perrero n-ro 1 TORINO. JUGOSLAVUJO: Josip Zupanić, Krunska 13/III. BEOGRAD. * LATVUJO: Nikolao Blumbergs, Dīka iela 24, dz. 1, JELGAVA. * NEDERLANDO: A. Pelder, Rijn en Schikade 61, LEIDEN. * NORVEGUJO: R. Hørrisland, Nestun ap. Bergen. * POLLANDO: Jozefo Kucharz, Na Blonie 54/a, LWOW. * SOVETIO: Petro Soroko, stacio POPOVKA. * SVEDUJO: Ernst Eriksson, Västeråsgratan 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“. 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 poŝtĉeko 35908.

Responda redaktoro: Ilja 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.

21a UNIVERSALA ESPERANTO-KONGRESO, BUDAPEST

Telegrafo adreso: „ESPERANTO-KONGRESO“
Banko: MAGYAR ÁLTALÁNOS HITELBANK
(Hungara Ĝenerala Kreditbanko) BUDAPEST



GRAVAJ INFORMOJ

1. Tuj post la ricevo de la kotizo la Loka Kongresa Komitato sendos provizoran karton al la kongresano. Iu, ne ricevinta en bona tempo sian provizoran karton, estas petata sciigi tion al la komitato.

2. Ĉiu kongresano ricevos senpagan abonon al »Hungara Heroldo« dum 1929. Tiu revuo publikigos la kongresajn informojn, la nomaron de la aliĝintoj, laŭ ilia alveno, la raporton pri la kongreso, k.t.p.

3. Ĉiu kongresano ricevos la kongresajn dokumentojn senpage, sed nur post la pago de sia enskribiĝo kun pago. La tiam jam aperintaj dokumentoj estos sendataj nur laŭ ebleco. Frua enskribo estas do rekomendata.

4. En konvena tempo ĉiu kongresano ricevos diversajn mendilojn por loĝado, kongresaj eldonaĵoj, k.t.p.

5. Ĉiujn leterojn kaj pagojn al la Kongreso oni sendu nur rekte al la Kongresa adreso:

21a KONGRESO DE ESPERANTO

BUDAPEST (Hungarujo)

Por antaŭkongresoj en Praha kaj Wien uzu apartajn aliĝilojn!

Rezervita por la kongresa oficejo:

Ricevita: Mono:

Al Banko:

Provizora karto sendita:



Informojn por vojaĝantoj donas la Fremduloŝicejo de la Ĉefurbo
Budapest, V., Deák Ferenc-utca 2. — U. E. A. Entrepreno.

BUDAPEST • 2 ĝis 9 Aŭgusto 1929 • HUNGARUJO

ALÍGIO

Vidu dorsflanken !