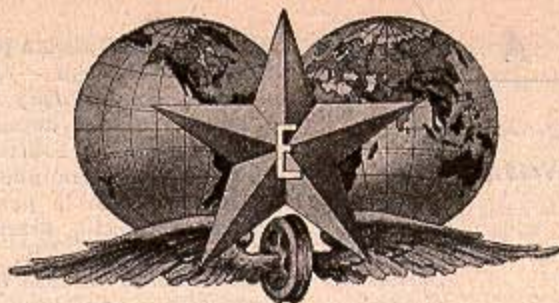




LA FERVOJISTO

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

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

LA KUNLABORO

Sveda asesoro de nia asocio — sro Ernst Eriksson — skribis por maja numero de la revuo artikolon sub a titolo „Nia plej proksima tasko“. Tre bone li atentigis la anojn je ilia devo, je varbado de novaj anoj. Pri tio — post tiaj vortoj — estus superflue paroli kaj mi, opinianta min unuavice tuŝita, volas paroli pri kunlaborado en nia revuo. S-ro Eriksson diris en sia artikolo interalie: „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.“ * Redaktante la revuon dum pluraj jaroj, mi opinias min rajtigita doni al niaj anoj kelkajn konsilojn. * La celo de nia revuo ne estas nur informi la anojn pri fervojaj novaĵoj en diversaj landoj. Por tiu celo la amplekso de nia revuo estas tro malvasta, la kunlaborado ne sufiĉa, kaj plej grava afero estas manko de kapablaj samideanoj — fakuloj, kiuj pri tiaj novaĵoj povus rapide nin informi. Krome gravega estas la manko de faka terminaro por ĉiaj fakoj de la fervojo. Rezultas, do, el tio, ke nia revuo devas esti limigita je kunlaboro de kelkaj pli kapablaj kunlaborantoj, kiuj povas verki — ĉu originalajn artikolojn, ĉu traduki el siaj naciaj fakaj revuoj plej interesajn artikolojn. * Ĉe la elekto de la artikoloj tradukotaj aŭ temoj prilaborotaj originale en esperanta lingvo, niaj anoj konsideru, ke la celo de tiaj artikoloj estas duobla. Unuavice la artikolo devas esti sufiĉe interesa por la legantoj kaj duavice estas dezirinde, ke ĝi temu pri tia afero, kiu prezentas la okazon uzi novajn fakterminojn. La verkonto de la artikolo devos studi, kiel esprimi iun fakan nocion en esperanta lingvo kaj tiel ekestos iom post iom granda kvanto da plej diversaj esprimoj, inter kiuj la kompetentuloj elektos la plej taŭgajn kaj proponos ilin por nia faka terminaro. Per tiaj artikoloj la anoj lernos pli profunde la lingvon kaj ankaŭ ekscios novaĵojn el faka sfero. * Alia, gravega tasko de nia revuo — la informado pri socia vivo de niaj anoj en diversaj landoj, estis bedaŭrinde flanke de niaj anoj preskaŭ plene malatentata tamen tiajn artikolojn niaj anoj povus multe pli facile verki, mi kuraĝas eĉ aserti, ke ĉiu el niaj anoj estas kapabla verki tian artikolon. Necesas nur preni sian sindikatan gazeton el ĝi traduki interesan artikolon, kiu sufiĉe klare montras kiel vivas fervojistoj en la koncerna lando. * Nu, ĝuste tion ne emas fari niaj anoj. En la sindikataj gazetoj, kiujn ricevas nia redakcio kaj kiujn mi komprenas, mi legas ofte tre interesajn artikolojn aktualajn por ĉiu fervojisto en la mondo. Stranga, por mi nekomprenebla afero estas, ke la anoj ne volas aŭ ne scipovas eluzi tiom riĉan fonton por sia ekzercado en la lingvo por doni al alilandaj samfakanoj interesan legaĵon. * For estas de mi la intenco ofendi iun el niaj anoj. Mi volas nur konstati la faktojn, kiuj pruvos al ĉiu, kiom malfacile mi ricevas taŭgajn kunlaboraĵojn, ĝuste de tie, de kie oni ilin povus plej facile ricevi. * Ekz. en Anglujo Ĉeĥoslovakujo, Francujo, Germanujo, Svedujo, Svislando diversaj fervojistaj sindikataj organizoj eldonas bonege redaktitajn gazetojn por siaj membroj. Internacia Transport-laborista Federacio en Amsterdam eldonas sian bultenon en pluraj lingvoj. Kaj tamen, el tiuj landoj, kie la sindikata movado estas tre disvastigita kie bonege progresas la organizoj, kie ni cetere havas kapablajn anojn, ni ne ricevas la artikolojn, kiajn ni deziras, t. e. la artikolojn el socia vivo. * Se ni ricevadus tiajn artikolojn, ĉu originalajn, ĉu tradukitajn, ĉu vi pensas, ke ni domagus al koncernaj landaj sindikatoj? Mi tre dubas! Kontraŭe ni helpus al ili, ni ĉiuj ternus multon, kaj ankaŭ flanke de tiaj sindikatoj ni ricevus certe moralan kaj eventuale ankaŭ financon subtenon. Do, ĉu ni ne faru tion? Ĉu ni preterlasu tiun okazon kaj malatentu ĝin? Ĉu ne estas bedaŭrinde, ke jugoslavo aŭ ĉeĥo devas tradukadi el germana lingvo fakajn kaj aliajn artikolojn, kaj en Germanujo ekzistas multe da fervojistoj-esperantistoj, kiuj povus tion pli facile fari? Nu, pripensu, karaj samideanoj, kaj direktu vin laŭ ĉi-tiu konsilo. Nia revuo fariĝos pli interesa kaj tion ni ĉiuj celas. Ĉu ne?

ILIJA F. PUHALO.

Regna ferv. konsil. Dro Kröner, Nürnberg, Germanujo

PRESKRIPTO EN LA FERVOJA JURO.

Tiu-ĉi artikolo ne presigas dezirante instigi la anojn je pridiskuto de faktaj terminoj fervoj-juraj, kiujn la tradukinto uzas en la artikolo. Ni atentigas je tio kaj petas sendi al ni la kritikojn de la uzitaj esprimoj.

La redakcio.

Preskripto en senco de la civila juro estas laŭjure aprobita neebleco pro la dume pasinta tempo eldevigi pretendon kontraŭ la volo de la kontraŭulo per helpo de la juĝisto. (Staudinger BGB.¹⁾ vol. 1, antaŭrim. 1 al § 194). La preskriptita postulo ne nuliĝas, ĝi ekzistas plu, sed ne povas esti pretendata ĉe la juĝisto, krom se la kontraŭulo rezignus uzis laŭjuran ekscipeion pri la preskripto.

Diversaj kialoj eĉ²⁾ jur-politiaj eĉ ekonomiaj instigis la leĝdonanton aprobi tian efikon de la preskripto. La jurpolitikan econ de la preskripto karakterizas la regna juĝa tribunalo (E³⁾ vol. 106 paĝo 84) per jenaj trafaj vortoj: «Ĉi tiu vidpunkto de la germana leĝo (koncerne la preskripton) estas laŭprincipa. Ĝi rezultas el la opinio, ke la jura institucio de la preskripto nepre utilas ne nur al avantaĝo de individua ŝuldanto, sed al publika bono; ĝi favoru la jurajn pacojn kaj sekurecon malebligante al kreditoro silentinta dum sufiĉe longa tempo, ekpretendi postulojn ĝis nun kaŝitajn kaj malplifaciligi tiamaniere defendon al ŝuldanto en tempo, kiam pruviloj malsargantaj lin jam malklarigis». Sed krom tiu ĉi jurpolitika kialo — faciligi la pruvon — la jura regularo admonas ĉiun per sia (parte tre mallonga preskripta tempo), enkasigi ĝustatempe siajn kreditaĵojn, kaj devigas lin tiamaniere, ke li ĉiam estu informita pri sia negoca mastrumado. Ĉi tiun ekonomipolitikan funkcion de la preskripto devas ekkoni kaj atenti ankaŭ la oficisto de la regnaj fervojoj, ĉu por ekkoni ĝustatempe kreditaĵojn apartenantajn al GFK⁴⁾ kaj por zorgi pri iliaj enkasigoj, ĉu por kontraŭargumenti tuj per la ekscipeio de la preskripto al la postuloj pretendataj kontraŭ la GFK tro malfrue. Sed ĉio tio nepre postulas, ke la oficisto klare komprenu la preskriptajn regulojn, kiuj estas konsiderataj en ĉiu koncerna okazo. La sekvanta pritrakto celas doni ĉi tiun klarecon.

1. La fervojoj estante transportentrepreno⁵⁾ efektivas laŭ sia natura eco plejparte transportnegocojn. En la praktiko estas do plej grava, la preskripto de postuloj rezultantaj el tiuj negocoj.

a) Postuloj de la GFK.

La transportnegocoj de la GFK estas laŭjure regulataj per la EVO⁶⁾. Ĝi enhavas ankaŭ difinojn pri la preskripto, sed krom tio validas pri la preskripto la ĝeneralaj difinoj de la BGB. Ekzemple jam la principa preskripto de postuloj, kiuj rezultas el transportnegocoj por la fervojoj, regulas § 196. cif. 3

¹⁾ BGB = (Bürgerliches Gesetzbuch) = Civiljura kodo.

²⁾ „Sowohl, als auch“ tradukas Slavoj „eĉ, eĉ“, pro kio oni riproĉas lin dirante, ke „eĉ“ estu uzata por la germana „sogar“ ĉefe „i“; sed la germana „sowohl, als auch“ tekstas ĉefe „i“, tial ni tradukas ĝin per „eĉ, eĉ“, kio — se oni alkutimiĝas — sonas pli agrable, ol „kiel, tiel“ estante krom tio tre mallonga.

³⁾ Entscheidungen in Zivilsachen (Decidoj (verdiktoj) en civilaferoj).

⁴⁾ Germanregna fervoja kompanio = DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft).

⁵⁾ Por la germana „befördern“ estus uzota „transigi“, ĉar temas pri plejlarĝa nocio; „befördern“ oni povas portante, veturigante, fretigante, flugigante ktp.

⁶⁾ EVO = Eisenbahn Verkehrsordnung = fervoja trafikregularo.

BGB. Laŭ ĝi validas principe — ni priparolos ankoraŭ kelkajn esceptojn — dujara preskripta limtempo por postuloj de fervojaj entreprenoj koncerne la veturprezon, frajton, depagojn por alveturigo kaj depagojn al sendito, inkluzive la elspezojn. La preskripta limtempo komenciĝas ĉe tiuj ĉi postuloj ne en la momento, kiam la postulo estiĝis, sed laŭ § 201 BGB en la momento, kiam pasis la jaro, en kiu estiĝis la postulo de GFK. Do ĉe fretkontrakto interkonsentita la 20. I. 1925 estas la unua tago de la dujara preskripta limtempo la 1. I. 1926, la fino de la preskripta limtempo estas la 31. XII. 1927. Sed, se la preskripto estu kalkulata tiamaniere, oni supozas, ke ĝi ne estas haltigata aŭ interrompata. El la haltigaj kialoj, kiujn komplete citas la leĝo, estas konsiderinda por ni maksimume la kialo menciita en § 202. BGB. Laŭ ĝi la preskripto estas haltigata, dum kiam la prestaĵo estas kreditata aŭ dum kiam la ŝuldanto pro iu alia kaŭzo rajtas intertempe rifuzi, plenumon de sia devo. La tempo, dum kiu la preskripto estas haltigata, ne estas enkalkulata en la preskriptan limtempon (§ 205 BGB). Ĉe la negocoj de la GFK estos la ĉefe konsiderinda (haltiga kialo la kreditado) bankkreditiga aranĝo. Ĉi tiu haltiga kialo estos ja grava en la praktiko laŭ la cirkonstancoj sole en la komenco de la preskripta limtempo. Nome ĝi estas grava sole, se la preskripta tempo finiĝas tiel, ke ĝi etendiĝas de decembro de unu jaro ĝis januaro de la sekvanta jaro. La efiko estas poste, ke la preskripta limtempo estas kalkulata nur de la momento, en kiu la haltigo ĉesas. Tiukaze la limtempo estas kalkulata laŭ §§ 186, 187 BGB. Ekzemple, se ekestis pretendo el fretkontrakto la 20. XII. 1925, sed la pago estis kreditata ĝis 2. I. 1926, la preskripta limtempo ne komenciĝas la 1. I. 1926 aŭ eĉ 1. I. 1927, sed la 3. I. 1926 kaj finiĝas laŭ § 188 BGB, kiam pasis la 2. I. 1928. Se la limtempo de la kredito finiĝas plejmalfrue la 31. XII. de la jaro, en kiu estiĝis la pretendo, poste ĝi havas signifon nek por la komenco nek por la fino de la preskripta limtempo.

Se ekestas haltiga kialo nur, dum kiam la preskripta limtempo jam fluas, kio ja laŭsajne malofte okazas, oni kalkulas la preskriptan limtempon laŭ §§ 201, 187 kaj 188 BGB ne enkalkulante la tempon de ĝia haltigo; oni alkalkulas la tempon, dum kiu la haltigo ekzistis. Ekzemple: la postulo de GFK estiĝis la 20. III. 1925, la preskripta limtempo komenciĝis la 1. I. 1926. La postulo estis kreditata de 15. III. ĝis 1. IV. 1926. La preskripta limtempo ne finiĝas ĉi tiukaze tuj, kiam pasis la 31. XII. 1927, sed nur post kiam pasis plua limtempo da 18 tagoj egala al la kreditperiodo, do post kiam pasis la 18. I. 1928.

Krom haltigo influas la preskripton ankaŭ ĝia interrompo. La preskripto estas interrompata aŭ, se la ŝuldanto jesas la postulon de GFK ĉu pagante parton de la ŝuldo aŭ rentumojn, ĉu donante kaŭcion, ĉu alimaniere (§ 208 BGB. aŭ se GFK ekprocesas⁷⁾ (§ 209 BGB.) Same kiel la ekproceso efikas laŭ § 209 alineo II. BGB.: Enmanigo de pagordon en admono procedo, peto pri interpacigo, anoneco en bankroto kaj fine dum proceso kompensacio aŭ sciigo pri ekproceso aŭ efektivigo de ekzekucio. Sed atente estas, ke la interrompo per ekproceso aŭ per unu el la samvaloraj agoj estas konsiderata kvazaŭ neokazinta en certaj okazoj cititaj en §§ 211—216 BGB. La ĉefaj kazoj de la menciita speco estas: repreno de la akuzo aŭ de la peto pri interpacigo, de la anonco en la bankroto kaj de la ekzekucia propono. Ĉe jeso de la postulo oni atentu, ĉu la jeso koncernas la tutan pretendon. Ekzemple per la pretenco pagi elkalkulitan partan sumon la preskripto

⁷⁾ Se oni volas diferencigi inter la krimjura „Anklage“ = akuzo kaj la civiljura „Klage“ (france „action“), oni devas fiksi fakan terminon; kelkloke mi uzis „ekprocesi“.

estas interrompata sole koncerne la jesitan parton, sed ne super ĉi tiu sumo. (EEE. 44/60).⁹⁾

Male al la haltigo la interrompo efikas, ke la tuta antaŭ la interrompo pasinta tempo estas sen influo koncerne la preskripto; la preskripta tempo ekfluas denove post finiĝo de la interrompo. Se la preskripto ekfluis jam antaŭ la interrompo, la komenco de la nova preskripta limtempo ne estas kalkulata laŭ § 201 BGB. Ekzemple pretendo de GFK estiĝinta 20. III. 1925 komenciĝas preskriptiĝi la 1. I. 1926. La 1. VI. 1926 oni pagas parton de la ŝuldo. La nova preskripta limtempo komenciĝas poste ne la 1. I. 1927, sed 2. VII. 1926 kaj finiĝas, post kiam pasis la 2. VII. 1928.

La principoj ĉi tie priparolitaj pri la haltigo kaj interrompo de la preskripto validas por ĉiuj ankoraŭ priparolotaj okazoj de la preskripto, tial ni pri-traktis ilin iom pli detale.

De la dujara preskripta limtempo laŭ § 198 cif. 3. BGB estas farita durilata escepto nome en § 60 al. 5 EVO ĝenerale por la surtakso al la frajto kaj je certaj kondiĉoj en § 71 EVO por la pretendoj de la fervojo pri postpago de ne sufiĉe enkasigitaj frajtoj kaj depagoj. Unuavice la preskripta limtempo estas mallongigata ĝis 1. jaro kaj krome ĝi ne komenciĝas, nur post kiam pasis la jaro, en kiu la postulo estis plenumota. La preskripto de la postulo pri pago de surtakso al frajto komenciĝas, kiam la frajto estas pagita, aŭ — se frajto ne estas pagota — post kiam la komercaĵo estas elmanigita. Postulo pri postpago de ne enkasigitaj frajtoj kaj depagoj komenciĝas preskriptiĝi, post kiam pasis la tago, je kiu estis pagite. Sed ĉe la mallonga preskripta limtempo por la laste menciita speco de postuloj estas supozate ke la postulo pri postpago estas motivata per malĝusta apliko de la tarifoj aŭ per eraroj okazintaj ĉe la kalkulado. La unua okazo ekestas se estas aplikata takso de tarifo, kiu ne estas aplikebla laŭ la frelletera deklaro, aŭ se oni malĝuste deklaris aplikota ĝeneralan tarifdifinon. (Verdikto de la supera landa tribunalo Naŭmburg de la 8-a decembro 1925). Eraro ĉe kalkulado ekzistas, se okazis eraro (ekz. kalkula aŭ skriba eraroj) ĉe uzo de tariftakso per si mem ĝusta. (Rg.⁹⁾ vol. 64 paĝo 285). Sed se la malĝusta kalkulo de la frajto rezultas el malĝusta deklaro, validas koncerne la rezultan postulon pri postpago la dujara preskripta limtempo laŭ §§ 198 cif. 3, 201 BGB. Ĉu la malĝusta deklaro bazas sur intenco aŭ sur malzorgemo de la sendinto, restas en ĉi tiu okazo indiferente (LZ.¹⁰⁾ 1915 paĝo 1099 nro. 25). Postuloj pri postpago de trenajdepagoj ankaŭ ne estas submetataj al la mallonga preskripta limtempo de § 71 EVO, ĉar ne temas pri depagoj en senco de EVO. Tiaj postuloj preskriptiĝas nur post du jaroj. (Eger, EVO § 68 rim. 324, § 71 rim. 339).

Resume ni povas diri jenon pri la preskripto de la pretendoj apartenantaj al GFK laŭ la transportkontrakto: Laŭ la difinoj de EVO preskriptiĝas en unu jaro: surtakso ĉiam, malmulte enkasigitaj frajtoj kaj depagoj, se ili rezultas el malĝusta apliko de tarifo aŭ el malĝusta kalkulo. Laŭ la difinoj de BGB preskriptiĝas en du jaroj ĉiuj alimaniere motivitaj postuloj je postpago de ne aŭ tro malmulte enkasigita frajto kaj depagoj, postuloj pri veturprezoj kaj pri surtaksoj al veturprezoj. Ĉar por la la du laste menciitaj pretendoj EVO ne enhavas apartajn regulojn, tial validas por ili la ĝeneralaj reguloj de BGB.

⁹⁾ Egers Eisenbahnrechtliche Entscheidungen (Eger: Fer-vojjuraj verdiktoj).

¹⁰⁾ RG. = Reichsgericht: regna juĝa tribunalo.

¹¹⁾ Leipziger Zeitdinst (Leipziga revuo).

b) Postuloj kontraŭ la GFK. Postuloj el kontrakto pri persontransporto.

La EVO ne enhavas regulojn pri la preskripto de postuloj, kiujn povas pretendi voĵaganto kontraŭ la fervojo el la kontrakto pri persontransporto. Ankaŭ la HGB¹¹⁾ ne havas tiurilatajn difinojn, tial oni devas apliki difinojn de la BGB. Postuloj rezultantaj kontraŭ la GFK el kontrakto pri persontransporto povas esti diversaj: oni povas postuli repagon de veturprezo kaj kompenso de restadkostoj pro fervoja aĉcidento, sed ankaŭ kompenso de damaĝoj okazintaj al personoj kaj objektoj. Por ebligi respondo al la demando pri preskripto de ĉi tiuj pretendoj necesas pritrakti la juran naturon de la kontrakto pri fervoja persontransporto. Ĉi tiu kontrakto ne estas fretkontrakto en senco de §§ 425, 454 HGB, ĝi ankaŭ ne estas kontrakto pri servoj¹²⁾ en senco de § 611 BGB, sed kontrakto pri farotaĵo¹³⁾ en senco de § 631 kaj sekv. BGB. (Eger, rim. 3- paĝo 29, Staub § 472 rim. 3.). La enhavo de la kontrakto estas veturigo de persono de loko al loko, ĉi tiun efektan oni atingas disponigante transportilojn kaj efektivigante servojn. Ĉi tio aplikiĝas kompreneble sole, se oni efektivigas la veturigon je pago; se ĝi okazas sen-pago, temas sole pri «senpaga rezultigo de efekto», do pri speco de kontrakto, por kiu BGB ne havas apartajn difinojn. (Blume-Weirauch EVO paĝo 43.) Laŭ „Zeitung des Veretns deutscher Eisenbahnverwaltungen“ nro 32 de 9. 8. 1928. tradukis DIANTO

Ernst Stern, prokuristo, Wien, Aŭstrujo

LA PROBLEMO PRI TARIFOJ APLIKOTAJ LAŬ LA NOVA IKF¹⁴⁾ OKAZE DE PLUFAKTURADO.

Se okazas plialtigoj de tarifoj, aktualiĝas la problemo pri tarifoj aplikotaj ĉe malkuna kalkulado de frajto en la internacia trafiko sur lini-partoj, sur kiuj la frajto estas malkune kalkulota, ĉar nun la problemo devas esti prijuĝata laŭ la nova IKF.

Loening diras en sia komentario al IKF sur la paĝo 233 en la fino de la rimarkigo 1 al la art. 9 § 3b:

«La plej esencan novaĵon en IKF oni vidas en tio, ke nun estas nedubeble esprimita... ke ĉe ordonita plufakturado estas aplikota la tarifo valida je la tago de la fretkontrakta interkonsento; »plue sur la paĝo 239 en la rimarkigo 3 al la sama loko: «Per ĉi tiu regulo estas fiksita por IKF — alie ol laŭ la efektiviga difino I al la ĝenerala EVO¹⁵⁾ § 68, — ke ĉe ordonita plufakturado ĉiam estas aplikotaj tarifoj validaj je la tago de la interkonsentita fretkontrakto, sed ne la tarifoj validaj je la tago de la plufakturado, »kaj fine sur la paĝo 241 kuraĝas la aŭtoro ĉe aserti, ke per ĉi tiu teksto estas ordonite, ke, se okazas plufakturado, entute estas aplikotaj tarifoj validaj je la tago de fretkontrakta interkonsento: «Laŭlogike estas sole prava la opinio, ke ĉe plufakturado estas aplikeblaj nur tiuj tarifoj, kiuj validis jam je la tago de la interkonsentita fretkontrakto, kiel tion ordonas nun la art. 9. § 3 lit. b)»

La opinio de Loening, ke la problemo estas nun nedubeble regulata per IKF, bazas sur ĵena teksto: «Se la sendinto ordonis en la fretltero sole, kiuj tarifoj estas aplikotaj, la fervojo aplikas ĉi tiujn tarifojn, se la menciita ordono sufiĉas por destini la staciojn, inter kiuj la dezirataj tarifoj estas aplikotaj. — La fervojo elserĉas inter la transportvojoj, sur kiuj validis ĉi tiuj tarifoj je la tago de la fretkontrakta interkonsento, tiun transportvojon, kiun ĝi opinias plej oportuna por la sendinto.

¹¹⁾ HGB (Handels-Gezetzbuch) = KJK (komercjura kodo).

¹²⁾ Locatio conductio operarum.

¹³⁾ Locatio conductio operis.

¹⁴⁾ Internacia konvencio pri fervojtransporto.

Kontraŭe la internacia transportkomitato venas al mala opinio, ke la problemo entute ne estas pritraktata per IKF kaj tial ĝi verkis la unuecigan suplementan difinon al la art. 9: «Se laŭ propono de la sendinto aŭ pro manko de senperaj tarifoj inter la forsenda kaj la destina stacioj la frajtoj estas kalkulotaj malkune por diversaj partaj linioj, estas aplikota por ĉiu liniparto, por kiu estas la frajto malkune kalkulota, tiu tarifo, kiu validas je la tago, je kiu la komercaĵo eniras la teritorion de la koncerna frajton fakturanta liniparto». Ĉi tiu suplementa difino kontraŭas la IKF kaj estus do malvalida, se la opinio de Loening estus ĝusta, kio do nun estas esplorota.

Antaŭ ĉio rezultas el ĉi tiuj cirkonstancoj eraro de Loening tiurilate, ke la problemo estas per IKF nedubeble decidita: se li estus prava, la fervojoj reprezentataj en la internacia transportkomitato ne estus povintaj ekhavi la opinion, ke la problemo entute ne estas pritraktata; sed evidentigas ankoraŭ plua eraro de Loening en la tria menciita loko, ke ĉe plufakturado entute estas aplikotaj la tarifoj validaj je la tago de la interkonsentita fretkontrakto, ĉar ĉi tiu konkludo laŭ la teksto de § 3 b povus esti ĝusta nur, se la sendinto ordonis en la fretletero, kiuj tarifoj estas aplikotaj. Tio instigas jam al pripenso; se laŭ la opinio de Loening estas laŭlogike sole ĝusta la vidpunkto, ke ĉe plufakturado estas aplikotaj nur tarifoj validaj je la fretkontrakta interkonsento, IKF estus estinta ĝenerallforme espriminta ĉi tiun ĝeneralan principon, se ĝi efektive estus volinta alproprigi ĝin al si, kaj ne estus estinta espriminta ĝin dependa de la premiso, ke la plufakturado estu ordonita en la fretletero; ĉi tiukaze devas ankaŭ okulkapi, ke estas evitata eĉ la esprimo «plufakturado», eĉ ĝia preciza difino — kiel ĝi estas parafrasata en la suplementa difino —, ke difino tiom grava povas esti nur konkludata. Sed la koncerna loko de IKF enhavas ankoraŭ pluan limigan premison en la teksto:

«Se la sendinto menciis en la fretletero nur la aplikotajn tarifojn ktp.» Ĉi tiu limigo povas esti konsiderata sole malo de la ordonita transportvojo, kiun pritraktas la alineo a) krom la aplikotaj tarifoj. Sed se oni atentigas ĉi tiun kontraston, oni povas vidi en la dua frazo de la punkto b) nur kompletigon de la unua frazo, nome reguligon de la problemo de la transportvojo, se la sendinto mem ne donis tiurilatajn ordonojn. — Sed la laste menciitan ordonon oni donas en la internacia trafiko pli ofte ol ordonojn pri aplikotaj tarifoj, kiujn ordonojn donas kutime nur bone informitaj fretigantoj; se tiaj ordonoj estas ĝuste tekstataj, ili enhavas cetere plej ofte implicite ankaŭ vojordonon ekz.: «fakturota laŭ la speciala tarifo nro. ... ĝis Apach frt., tranzittarifo D — 50 ĝis Oderberg, de Petrovice u. B. (Zěbrzydowice) st. hr. pola-rumana ligo, escepta tarifo nro.».

La premo de la punkto b) ne ekzistus do, se la sendinto mencias sole la transportvojon, se li en la ordono resp. krom la ordono pri aplikotaj tarifoj mencias ankoraŭ la transportvojon aŭ se li donas entute nenian ordonon. Sed pro tio ne taŭgas la konkludoj laŭ la dua frazo de la punkto b) kaj oni povas konkludi nur, ke la opinio de la internacia transportkomitato estas ĝusta, ke en § 3b ne estis regulota kaj regulata la problemo pri la tarifoj aplikotaj, se okazas plufakturado, sed sole la problemo pri la transportvojo en certaj precize limigitaj okazoj.

Sed el ĉi tiuj cirkonstancoj rezultas poste la neceso esplori, kiom estas regulata per la suplementa difino la problemo pri la aplikotaj tarifoj mem.

Se IKF ne enhavas difinojn, estas aplikotaj la leĝoj kaj regularoj validaj por la interna trafiko de ĉiu ŝtato; tial la problemo pri la aplikotaj tarifoj estas prijuĝota en okazo de plufakturado unuavice

laŭ la leĝoj kaj regularoj de la ŝtatoj kaj nur dua-vice — se ankaŭ ĉi tiuj havas nenian difinon — laŭ la unueciga suplementa difino 1. Por Germanujo estas do aplikotaj laŭ EVO, § 68. A. B. I., la tarifoj validaj je la tago de la plukartado, same por la Ĉeĥoslovakujo (art. 54, A. B. I.), Hungarujo (§ 81, A. B. I.), Polujo (art. 9 punkto 10), S. H. S. (§ 68, A. B. I.), dum en Aŭstrio laŭ § 68. A. B. I., estas aplikotaj la tarifoj validaj je la tago de la interkonsentita fretkontrakto.

Se do okazas plufakturado laŭ la lokaj tarifoj de la menciitaj ŝtatoj, oni devas apliki — krom Aŭstrio — la tarifojn validajn je la tago de la plufakturado, sed se temas pri plufakturado laŭ la ligaj tarifoj de ĉi tiuj ŝtatoj kun Aŭstrio, la procedo estas varia laŭ la loko, kie la plufakturado okazas: en la direkto al Aŭstrio devas esti aplikata ĉe plukartado laŭ la germana-aŭstria aŭ laŭ la ĉeĥoslovaka-aŭstria ligo ktp. la tarifo valida je la tago de la fretkontrakta interkonsento. El tio povas rezulti diversaj anomalioj, se okazas plukartado de iu tia ligo tarifo al la alia ligo tarifo. Ekzemple se en Aŭstrio okazis plialtigo de tarifo, kiu samtempe ekvalidiĝis en ĉiuj ligaj tarifoj, kiujn Aŭstrio partoprenas, povas rezulti pli malhava frajto por sendaĵo enliverita al transporto al Hungarujo en iu germanlanda neliga stacio antaŭ la ekvalidiĝo de la plialtigo, se ĝi estas plukartata laŭ la aŭstria-hungara ligo sur la german-aŭstria limo, ol se ĝi estas plukartata laŭ la senpera germana-hungara ligo, ĉar en ĝi estas aplikataj jam la plialtigitaj taksoj validaj je la tago de la plukartado, dum en la unue menciita okazo devas esti aplikataj la malnovaj ankoraŭ neplialtigitaj taksoj validintaj je la tempo de la fretkontrakta interkonsento. — Sed la samo validas ankaŭ, se en najbarlandoj de Aŭstrio okazas tarifaj plialtigoj, kinokaze oni povas rezultigi per plufakturado en iu aŭstria tarifstacio, ke estu aplikataj malnovaj neplialtigitaj taksoj de la neaŭstria kvoto validinta je la tago de la fretkontrakta interkonsento. — Sed fine povas ankaŭ okazi, ke sendaĵo enliverita al transporto al Germanujo en Belgrad du tagojn antaŭ ekvalidiĝo de plialtigo de aŭstria frajtkvoto efektivegita en ĉiuj ligaj tarifoj, estas ekspedata en Kelebia-limo laŭ la nova kvoto de la aŭstra-hungara ligo ĝis Wien, sed de Wien ĝi devas esti plufakturata laŭ la neplialtigita germana-aŭstria ligo tarifo validinta je la tago de la fretkontrakta interkonsento.

Pro ĉi tiuj cirkonstancoj prezentiĝas al fretiganto okaze de tarifaj plialtigoj plej diversaj kombinaĵebloj.

El „V. Z.“ nro 22 esperantigis KARIOFILO

JAPANAJ REGNAJ FERVOJOJ.

(2-a daŭrigo.)

La elektrigo permesas sur la dentrada linio la trafikon de 14 vagonaj trajnoj, kun suma pezo de 90 tunoj kaj rapideco de 16 km po hore. La neceso tempo por la veturado povis esti malpliigita de 70 je 43 minutoj kaj ankaŭ la kapableco de la linio responde al tio pliigis.

La elektrigo estis poste ĉe urbaj kaj antaŭurbaj fervojoj de grandaj urboj aplikita, speciale en Tokio, kiun de nordo trairas al sudo kaj de oriento al okcidento la linioj de urba fervojo kaj kiu estas en tiujn liniojn enfermita. Plia disvastigo de la elektrigo estas la problemo kiu okupas pli ol jardekon samtiel la registarajn rondojn kiel ankaŭ la rondojn de fakuloj.

Oni multe diskutis pri praktika kaj ekonomia avantaĝoj de la anstataŭigo de vaporfunkciigo per elektra: montriĝis, ke la vaporfunkciigo en multaj rilatoj venis al sia fino ĝuste tie, kie devis esti pli-altigita la transporta kapablo pro transportpostuloj.

La konstruo de novaj linioj estus pliiginta la transportmalfacilaĵojn sur malnovaj linioj tiamezure, ke la novaj linioj estus kreintaj novan trafikon. La sola eliro el tiu situacio estis elektrigo de la linioj, ĉar la elektra funkciigo, pro pli granda kapableco kaj rapideco de la lokomotivoj, ebligis pli densan trafikon ol la vaporfunkciigo. Ĉar aliflanke Japanlando disponas pri troaj akvofortoj, povis ilia utiligo iomete mildigi la nesufiĉan karboproduktadon de la lando kaj disponigi la karbon al alia industrio.

Tiuj-ĉi kaŭzoj kondukis al favora decido pri enkonduko de elektra trajn-funkciigo, malgraŭ la financaj kaj teknikaj malfacilaĵoj ĉe ĝia efektivigo. La jam starigita programo ampleksas 450 km. da linioj de kiuj jam 195 estis finkonstruitaj. En la j. 1926 estis transdonita al trafiko la parto Ueno (Tokio urba fervojo) Sakuragicho (en interno de Jokohama). Tiamaniere kreskis la nombro da elektra lokomotivkilometroj de 596.000 en la j. 1924—1925 je 1.013.099 en la j. 1925—1926 t. e. je 69%.

La avantaĝoj atenditaj de elektrigo, ne konsiderante la avantaĝojn por personaro kaj pasaĝeroj, estas plialtigo de rapideco de 17—25% kaj plialtigo de kapablo de funkciigo je 50—70% sur la deklivo de 10‰.

C. Veturilaro.

Estas rimarkinde, ke malgraŭ la malpli granda relvojlargeco la veturilaro, dank' al konstantaj plibonigoj, ne postrestas kompare kun tiu de plej granda parto de eŭropaj landoj. La alikonstruo de tuneloj kaj renovigo de relvojoj ebligis la plilarĝigon de veturilaro.

Ne konsiderante la elspezojn por subtenado, kiuj estas kalkulotaj je la funkciiga konto, sumiĝis la elspezoj por konstruo kaj aĉeto de rulanta materialo en la j. 1924—1925, 185.903.064 jenoj kaj en la j. 1925 ĝis 1926 181.714.421 jenoj.

La nombro da lokomotivoj estis:

la 31. decembro 1925.	
3916 vaporlokomotivoj de meza pezo	69 tunoj
65 elektraj vaporlokomotivoj de meza pezo	60 „
la 31. decembro 1926.	
3830 vaporlokomotivoj de meza pezo	60 „
77 elektraj vaporlokomotivoj de meza pezo	70 „
144 lokomotivoj estis nov-ekfunkciigitaj kontraŭ	
223 forlasitaj kaj 7 ceditaj al privataj kompanioj	
resp. al Karafuto-fervojo.	

La nombro da vaporlokomotivoj do malpliĝis por 86 unuoj, sed ilia suma pezo pliĝis je 2216 tunoj, pro pli granda mezpezo, kiu altiĝis de 69 je 70 tunoj: la lokomotivoj liveritaj dum la j. 1925—1926 estis nome de speciale funkciokapabla tipo.

La nombro da elektraj lokomotivoj pliĝis por 12 unuoj, ilia suma pezo por 642 t. Dum la j. estis liveritaj 13 novaj lokomotivoj.

La 31. marto 1925 ekzistis 10.053 personvagonoj kun entuta nombro da 523.046 sidlokoj; la 31. marto 1926 estis 10.032 resp. 551.451. La pliigo estis 249 vagonoj — 28.405 sidlokoj.

La saman tagon la stato de la vagonoj estis:

	31. III. 1925.	31. III. 1926.	pli aŭ malpli kompare al la j. 1925.
Turnstablaj vagonoj	5.909	6.398	plus 489
Kvarradaj vagonoj	3.481	3.152	min. 329
Elektraj vagonoj	642	734	plus 92
Funkciig. veturiloj	18	18	
	10.053	10.302	plus 249

Rimarko: Inter tiuj troviĝas granda nombro da litvagonoj kaj restoracivagonoj.

La nombro kaj la ŝarĝkapablo de ŝarĝvagonoj la 31. marto 1925 kaj 1926 estis

	1925	1926	pli ol en j. 1925
nombro	57.882	59.607	1.725
ŝarĝkapablo en tunoj	723.960	762.939	38.979

La meza ŝarĝkapablo pliĝis de 12.4 t. je 12.5 t.

De la ŝarĝvagonoj ekzistaj en la j. 1925—1926 estis 80 po 12 tunoj liveritaj al Sapporo-fervojo por transporto de fiŝistaj produktoj de insulo Hokkaido al ĉefinsulo, 150 vagonoj en diversaj regionoj por de jaro al jaro kreskanta transporto de bestoj kaj 100 30 tunaj vagonoj ĉe Sapporo-fervojo por transporto de karbo el minejoj de Hokkaido, por kiu jam en la j. 1924—1925 estis novaĉetitaj 150 varvagonoj. Tiuj ciferoj prezentas la bildon pri la signifo de tiu karboregionoj, kiu al Modji-regiono prezentas seriozan konkuren.

Por pliiĝi la funkciigan sekurecon decidiĝis la administracio en la j. 1924—1925 ekipi tutan veturilaron per aerpremo-bremsoj kaj tial entreprenis iom post iom la necesajn laborojn.

Fine de 1926 estis sur ĉefinsulo 1.364 lokomotivoj, 687 personvagonoj kaj 42.255 ŝarĝvagonoj per aerpremo-bremsoj ekipitaj. Sur la insulo Hokkaido estis la aerpremo-bremso muntita en ĉiuj personvagonoj en decembro 1924 kaj sur ĉiuj ŝarĝvagonoj en julio 1925.

Kiel ĉefa plibonigo sur la rulanta materialo de ŝtatfervojoj estu citita la anstataŭigo de ĝisnuna — de post ekfunkciigo uzita — kuplado per aŭtomata kuplado sur la tuta veturilaro senescepte.

Ĉe tiu aliigo oni devis esti preparita je seriozaj malfacilaĵoj, ĉar ĝi, por ne ĝeni la regulecon de transportoj, devis esti farita ĉie samtempe kaj tre rapide. Konsiderante la nombron da veturilaro kaj necesajn laborfortojn, por tiu samtempa aliigo, kelkaj supozis la efektivigon eĉ kiel nebla.

Kiam la aliigo de kuplado en la j. 1928 estis decidita, oni tuj komencis la preparlaborojn je rulilaro, por ke la fina aliigo povu esti kiel eble plej simple kaj dum tre mallonga tempo per sufiĉaj laborfortoj efektivigita. Tiu preparlaboro progresis laŭgrade kaj en printempo 1925 ĝi estis finfarita.

Kiel termino por fina aliigo estis por personvagonoj elektita la 1—16 julio, ĉar pro regula kunmetado de trajnoj samtempa aliigo estis trovita kiel nebezona, por ŝarĝvagonoj de ĉefinsulo kie la aliigo estis pli grava kaj pli malfacila, estis elektita 17 julio. Tiun tagon estis ŝarĝtrajna trafiko de noktomezo ĝis noktomezo tute ĉesigita, por ne malhelpi la trafikon per malregula veturado.

Ĉe persontrafiko ne estis senteblo eĉ plej malgrava ĝeno, eĉ ne la 17. julio, kiam ĉiuj dungitoj por aliigo de kuplado de ŝarĝvagonoj amasiĝintaj sur varrelvojoj, estis okupitaj.

La sama laboro estis entreprenita la 20. julio sur la insulo Kiou-Siou.

Por ĝeneraligi la de aŭtomata kuplado atenditan efikon, estis la aliigo etendita ankaŭ je tiuj apudaj fervojoj, kiuj havas kun la ŝtatfervojo direktan kontakton, la ŝtatfervojo prenis sur sin la duonon de por tio necesaj elspezoj.

Fine oni konstatis, ke 3200 lokomotivoj, 8400 person- kaj 52.000 ŝarĝvagonoj de ŝtatfervojo kaj 5800 da veturilaro de apudaj fervojoj kiel ankaŭ 800 privatvagonoj estis aliigitaj. Sumaj elspezoj estis 25.000.000 jenoj t. e. 3939 jenoj por unuopa rulilo.

Rimarko! Ni ne plu daŭrigos la artikolon unue pro tio, ĉar ĝi enhavas pluen tre detalajn informojn kaj due pro tio ĉar ĝi estas tro ampleksa.

El „ZEITSCHRIFT DES INTERNATIONALE EISENBAHNVERBANDES“
tradukis I. F. P.

KOMENCO DE LA FOSADO POR UNUA FERVOJO EN SVEDUJO.

(80-jara memoro.)

En siaj memoroj rakontas svedo Claes Adelsköld kiel estis kiam komencis fosado por la unua fervojo en Svedujo. Ĝi estis fervojo »Frykstaban» inter la lagoj Fryken kaj Klarälven en la provinco Värmland, ĉe kiu fervojo la verkinto estis oficanta de printempo 1849 j. kiel nivelisto kaj kontrolanto. La verkinto rakontas jenon: Frue printempe en la j. 1849 oni komencis ĉiujn preparojn por la realigo de la destinita fervojo inter la lagoj Fryken kaj Klarälven. Entrepren-kontrakto por realigo de terenlaboroj ktp. estis farita kun konata konstruisto de ŝoseoj, pontoj kaj preĝejoj s-ro Fundler. Mi mem ricevis la oficon kiel kontrolanto ĉe la entreprenisto. Laŭ mia devo, mi energie komencis la preparadon de la laboro ĉe »mia fervojo» por esti la unua, kiu komencis konstrui fervojon en Svedujo. Tamen s-ro Sundler volis prokrasti la laboron ĝis la frostoj malaperus. Fine, komence de majo 1849 mi konsentigis s-ron Sundler sendi al laboro vagonetojn kaj fosilojn. Ĉio alvenis kune kun unu maljunulo, eks-militestro kaj ekspostestro el la urbo Amal. La maljunulo havis nenian scion kiel oni konstruos ŝoseojn aŭ fervojon. Li estis dungita de s-ro Sundler. Foje mi sidis en la gastejo de Illberg kalkulante profilojn, kiam mia maljunulo eniris kaj je mia granda miro prezentis sin kiel »postisto por fervoja konstruado». Tio, nome, estis la titolo por la laborestro de Göta- kaj Trollhätte kanal-konstruado. Li diris: Mi komprenas nenion pri tiu-ĉi okupo, sed li esperis je mia afabla helpo, kiun mi nature donis al li. Samtempe li petis min nomi lin »onklo». Baldaŭ mi estis dirinta al li: »Onklo, ĉu mi nun iru komenci la laboron?» Mi jam markigis kaj profiligis la terenon je unu kvarono da mejlo, kiam li venis al mi malgraŭ tio, ke li antaŭe kontraŭstaris. Do, ni alvenis al la ŝoseo ĉe la gastejo de Illberg, kie la fervojo estis konstruota. Subite la maljunulo ekvidis blankajn markojn numeritajn. Tuj li diris: »Kion tio-ĉi signifas?» Mi respondis, ke tio montras kie la fervojo estos konstruita. »Onklo» vidis la altecon de la estonta fervojo kaj elfluejojn je ambaŭ flankoj kaj kvankam ne estis tie malfacile komenci la konstruadon li diris. »Jes tamen ŝajnas al mi, ke oni devos tien-ĉi alporti milojn da vagonoj da tero por la digo». Mi respondis, ke tie la alteco de la digo ne estos pli ol du futojn, sed ke en aliaj lokoj estos pli malfacile. Poste mi montris al li la lokon, kie oni forfosos la teron kaj li miris, kial oni devas tie-ĉi forfosi la teron, se la tereno estas ebena. Kiel estiĝos, se la pluvo plenigos la kavaĵon. Fininte ĉiujn klarigojn al la honorinda postestro, mi diris al li, ke la plano de la konstruado de fervojo estas preligita kaj ke oni devas tuj komenci labori. Sed la maljunulo respondis, ke s-ro Sundler pereos per tiu-ĉi entrepreno kaj ke li ne estos veninta ĉi-tien, se li estus tion sciinta.

»Nur estu trankvila »onklo» mi diris »ĉio estos bone». Tiun interparoladon aŭskultis kelkaj sciivolemoj kolektiĝintaj tie. Mi ilin demandis, ĉu ili volus labori je fervoja konstruado. Meditante iom ili decidigis komenci la laboron. Mi postulis, ke ili deprenu la jakon kaj komencu la laboron. Mi ekkaptis la fosilon, plenigis per teraĵo la vagonon kaj transportis ĝin al la estonta fervojo. Do, mi povas min nomi »la unua fervoja laboristo de Svedujo». Tio okazis la 5-an de majo en la j. 1849 je la 10 horo ne malproksime de la gastejo Illberg.

La fervoja laborado daŭris seninterrompe kaj »Frykstaban» jam en proksima jaro estis malfermita. Reĝo Oskar I. kune kun sia familio preterpasis la provincon Värmland okaze de sia vojaĝo al Norvegujo kiam la fervojo estis malfermita. Apud tiu

loko troviĝas monumento por memorigadi kie estis komencita la laboro por la unua fervojo. En la ŝtono estas skribite: »Tie ĉi oni komencis la laboron je la unua fervojo en Svedujo la 5-an de majo 1849 je la 10 horo de leutenant C. Adelsköld.

El »Signalen» sveda ferr. sindikata gazeto trad. J. Medtius, Mosas, Svedujo

LA INFLUO DE LA GRANDAJ MALVARMOJ JE LA FERVOJOJ.

La grandaj malvarmoj, kiujn ni havis en Eŭropo dum la lasta vintro estas gravega malhelpaĵo por la fervojoj. Ili malfaciligas la trajneirkuladon; la personaron ili devigas labori en preskaŭ neelteneblaj cirkonstancoj, kaj ili malutilas multe al la materialo.

Ĉiuj laboroj postulis grandajn penadojn, ĉar la ekstere laboranta personaro devis prizorgi la deĵoron en kondiĉoj, kiuj tre malpliigis ĝian laborkapablecon.

La trajnordigistoj pli ol aliaj suferis, ĉar estas nepriskuteble, ke la trajnordigado estas dum grandaj malvarmoj, kaj precipe dumnokte unu el la plej penigaj. Tuj post eliro el sia domo, la trajnordigisto devis batali kontraŭ glacia malvarmo, kiu turmentis lin dum pluraj horoj, kaj kiu rigidigis lin. — La ŝtupoj de la vagonoj kaj la tero tute frostitaj multobligis la glitdangerojn. — La salto dum la irado ne plu estis ebla. La formado kaj la hejtado de la vagonaroj necesigis nekutiman tempon. La malfacila hejtado dum la lasta vintro pruvis tamen novan favoraĵon de la elektrigo, dank al kiu la vojaĝantoj ne frostis, kiel en vaportrajnoj, kie oni eĉ devis varmigi ilin per ŝmirfrotado kaj varmaj trinkaĵoj. La kunigado de la vagonoj, de la hejttuboj, de la brem-siloj, de la balgoj kaj de la pontetoj inter la vagonoj estis treege peniga. Ofte oni devis unue disrompi glacipecojn, aŭ varmigi per fajro, antaŭ povi tion fari. La vaporhejttuboj frostis kaj eĉ eksplodis; la rimenoj de dinamoj por lumigado de la vagonoj rompigis kaj la tiraparatoj ankaŭ iĝis pli rompemaj. La vaporlokomotivoj havis tre ofte frostitajn akvoaŭ vaportubojn, kaj eĉ la fluopren-aparatoj de la elektraj lokomotivoj suferis pro la granda malvarmo. — Sur la vojo, oni konstatis reldisrompiĝojn kaj, kie la tero estis malseka, multnombrajn ŝvelojn da reloj, kiuj estis tre dangeŝaj por la trajnoj. — Ankaŭ la elektraj aparatoj suferis: pro glacio en la tuneloj (apud la kontaktlinioj), pro glaciigo de la oleo en la interrompaparatoj, pro ŝveloj sub aparat-sokloj, ktp.

Se estas vero, ke la malvarmaj ondoj estis kaŭzitaj pro malnormaleco de la »Gulf-stream», kiu kutime iomete mildigas la okcidentajn regionojn de Eŭropo, ni esperu, ke la aerfluoj venonte ne plu trompiĝos, por ke la malvarmo siberia kaj polusa restu tie, kie nek homoj kaj nek bestoj suferos.

Laŭ »Bulletin des C. F. F.» trad. W. Perrochon, Bern, Svislando

D I V E R S A J O J

La tarifo de la fervojaj kaj ŝipaj entreprenoj de Svisujo por la transporto de societoj iĝis depost la unua de majo 1929 ankoraŭ pli favora ol antaŭe por la vojaĝantoj: la postulata minimumnombro da personoj estas malpliigita de 12 ĝis 8, kaj la taksoj, kiujn estis antaŭe po 10% plamalaltaj ol la prezo de du vojaĝoj de simpla irado, estas nun 15% pli malaltaj; fine, la societoj pagas nun nur ankoraŭ la duonan supertakson por rapidtrajnoj, anstataŭ la tutan kiel antaŭe. Tiuj-ĉi malpliigoj estas interesaj kaj permesos al malgrandaj grupoj da personoj fari interesajn kaj ne tro multekostajn vojaĝojn tra nia bela lando.

Dum Majo, ĉie en Svisujo oni parolas pri la «Festo de la narcisoj», kiu okazas ĉiujare en Montreux, sur la bordoj de la lago Lemano, en ĉarmega regiono nomita la «Riviera Suisse». Tiu-ĉi festo, iomete simila al aliaj florfestoj de aliaj urboj, estas ĉiam sufiĉe grava okazaĵo, ĉar krom la foiraj allogaĵoj, krom la «konfeti-bataloj» kaj la iluminado de la urbo kaj de la lagbordoj, belega teatraĵo (Baletoj rusaj, Baletoj vienaj, Baletoj de la Parisa Opero aŭ de la «Monnaie de Bruxelles») kaj ĉefe la «Corso fleuri» (irado da veturiloj ornamataj per floroj, belaj junulinoj kaj ĉarmaj geinfanoj altiras multnombrajn vizitatojn, kiuj necesigas specialajn trajnojn, okazas multe da laboro al la fervojistoj kaj feliĉe ankaŭ alportas monon en la kasojn.

Je la 31-a de marto 1929, la ŝtataj Svisaj fervojoj specialan oficon por la psikoteknikaj ekzamenoj. Tiu-ĉi ofico ekzamenos la junulojn, kiuj deziros iĝi lernantoj en la riparejoj, en la tirservo (lokomotivoj) kaj en la stacioservo. Ĝi devos plie konformigi la psikoteknikajn metodojn al la kondiĉoj de la svisaj fervojoj.

Je la 31-a de marto 1929, la ŝtataj Svisaj fervojoj de Svisujo okupis 33.224 personojn kompare al 33.604 je la sama dato de la lasta jaro, kaj tamen la laboro ne malkreskas ĉar la superresto de la enspezoj estis fine de la lasta jaro po 19.670.432 frankoj pli alta ol fine de 1927!

La instalkostoj de elektra trajntirado ĉe ŝtataj fervojoj en Svislando. La unua kaj ĉefa parto de la instalado de elektra trajntirado estas nun farita en Svislando. Ĝi daŭris de 1907 ĝis 1928. La lasta jarraporto de ŝtataj fervojoj enhavas pri tio resumon el kiu eltiras jenajn detalojn:

1666 km da linioj estas nun elektrigitaj; ili egalvaloras je 57% de la tuta vojaro kaj je 87% de la tuta trafiko. Krom la elspezoj por plifortigado kaj anstataŭado de metalpontoj, pro enkonduko de pli pezaj lokomotivoj, la instalkostoj de elektra trajntirado atingas sume 675 milionojn da svisaj frankoj, kiujn oni atribuas tiel (en milionoj):

ĝeneralaĵoj (plandesegnoj kaj projektstudadoj)	5,5
Akiro de akvo-forto	5,1
Produktejoj de elektra forto	148,2
Fluo-transportlinioj	38,8
Substacioj por la disdono de la fluo	40,6
Kontaktlinioj (3745 km inklusive duoblaj-vojoj en la stacioj)	116,3
Rektifikado de la libera spaco en la tuneloj kaj sub superaj pasejoj	15,4
Aliigado de la instalaĵoj je malforta fluo	72,7
Instaloj en la lokomotivriparejoj, deponejoj, ktp.	10,1
Aĉeto da 392 elektraj lokomotivoj kaj 55 motorvagonoj	222,3

Dum 1928, laproduktejoj de elektraforto liveris 503,6 milionoj da kilovath, kiuj kostis 4,69 centimoj po kilovath. La fervojoj uzis 403,4 milionoj da ili; la reston, oni vendis al privataj entreprenoj.

La elektraj lokomotivoj trairis 29 milionojn da lokomotivkilometroj, tio estas 63% de la tuta irado. La laboro de la elektraj lokomotivoj estas po 8692 milionoj da kilometro-tunoj, dum la sumo da km-tunoj estis po 10.835 milionoj.

W. Perrochon, Bern, Svislando

LA HUNGARAJ FERVOJISTOJ MALSATAS.

Antaŭ kelkaj semajnoj prezentis la hungara financa ministro al la parlamento budĝeton por la jaro 1929/1930. En sia parolado li akcentis, ke la ŝtataj fervojoj estas ĉiam malpli profitodonaj kaj, ke la enspezoj malgraŭ kreskanta trafiko malkreskas. La kaŭzoj de ĉi tiu stato li vidas en altaj salajroj kaj pensioj, en malaltigoj de la tarifoj kiuj jam estis donitaj kaj kiuj en estonto estos ankoraŭ donotaj. Spite al sia antaŭa opinio pri altaj salajroj, kiuj laŭ sia propra elkalkulo estas 52% de la enspezoj, li tamen konfesis, ke la fervojistoj tute ne ricevas tro altan salajron, kaj ke la hungara ŝtato al siaj oficistoj kaj iliaj familioj eĉ ne donas la ekzistan minimumon.

Tiu ĉi sciigo venis sen ke iu demandis. Antaŭ kelka tempo interpelaciis la socialista deputito Daniel Varnai la ministrinon pri la neeltenebla stato de la aktivaj kaj pensiitaj fervojistoj. La ministro diris tiam, ke la financa stato de la fervojoj ne permesas plialtigi la salajrojn de la fervojistoj je 25%, kiel ĝin postulis Varnai. En la plej bona okazo povas esti tiu ĉi plialtigo 8%, kio signifas jam la elspezon de 32 milionoj Pengö (22.5 mil. R. M.) pli ol normale. Por plibonigo de la pensioj ne estas sufiĉe da mono.

Varnai protestis kontraŭ la malgranda promesita altigo, kontraŭ la maljusta divido de la funkcia premio, kontraŭ la malfortigo de ŝtataj fervojaj financoj per nenecesaj malaltigoj de la tarifoj kaj per fretkompensoj. Ĝi nenion helpis.

Tri tagojn post la interpelacio decidis la ministroj de Horthy plialtigi la salajrojn de la fervojistoj je 8%. Ĝi estas guto da akvo sur varmegan ŝtonon. La hungaraj fervojistoj malsatas. La ministro mem diras tion.

El J. T. F. — Bulteno trad. Joža Zupanić, Beograd, Jugoslaviujo

PARLAMENTA DOKUMENTO PRI AŬTOMATA KUPLADO.

La franca parlamento sin okupadis jam plurfoje per la demando de aŭtomata kuplado. En la jaro 1924 prezentis la deputito Aubriot leĝan proponon, pri kiu oni multfoje konference kaj kiu estis fine transdonita al la parlamenta komitato pri publikaj laboroj. Tiu ĉi komitato principe aprobas la proponon de Aubriot kaj rekomendas al la parlamento akcepton de leĝo, kiu devigus la fervojajn administraciojn de Francio kaj de iliaj kolonioj enkonduki aŭtomatan kupladon antaŭ la 1. januaro 1924.

La deputito Jules Moch motivas la proponon per ampleksa, profunda kaj interesa raporto. Li donas koncizan historian resumon pri enkonduko de aŭtomata kuplado en Usono, Japanio kaj en aliaj landoj. La teknikan flankon de la problemoj li klarigas en bonega maniero, ĉe kio li memoras aparte la provojn en Francio. Tie ĉi instigas s-ro Moch, ke la teknikaj instancoj jam foje finu la antaŭ pli ol 25 jaroj komencitajn studojn kaj ke ili sin definitive esprimu. La provoj kaj studoj ne devas plu fari la impreson, ke ili estas oportuna ilo, por ke oni venu ĝenerale al neniu rezultato.

Moch plue konstatas, ke la oficaĵoj riproĉoj pri la elprovitaj aparatoj estas parte formalaj, parte perdas sian konvinkan pruvon kaj poste ili ne estas sufiĉe gravaj por kuraĝigi la oficojn definitive malakcepti la proponitajn inventaĵojn. Li konsideras la opinion de la fervojistoj mem kaj diras ĉe tio: «Ni konfesas, ke ni al la ofte korŝiraj plendoj kaj al la esprimataj deziroj de la fervojistoj atribuas pli grandan gravecon, ol al la instruitaj raporto, kiuj estas verkataj en trankvilo de ofica ĉambro».

Por elkalkulado de la elspezoj supozas la raportanto, ke la veturila parko de la francaj fervojoj nombras 600.000 unuojn, kaj ke la uzadaduro de ku-

plada aparato estas dudek jaroj. Li taksas la aĉetankaj la muntan-prezon por po kuplada aparato 2.000 Frs. (330.— R. M.) kaj la rimedojn por subtenado 30.— Frs. (5.— R. M.) por po kuplada aparato kaj po jaro. Temas do pri unufoja elspezo de 2.4 miliardoj da frankoj (395.4 milionoj R. M.) dividotaj je dek jaroj kaj post finota ekipo de tuta vevurila parko, pri kuranta elspezo de 36 milionoj (5.9 milionoj R. M.) po jaro por la subtenadrimedoj kaj de 120 milionoj (19.8 milionoj R. M.) por la deskriboj.

Aliflanke oni havas elkalkuleblajn kaj neelkalkuleblajn ŝparaĵojn. La elkalkuleblaj ŝparaĵoj je personaro kaj je ordigaj lokomotivoj estas laŭ s-ro Moch por la francaj linioj 80 milionoj frankoj (13.2 milionoj R. M.) po jaro. De la neelkalkuleblaj kaj de eble neatenditaj efikoj li esperas, ke ili tute donos ekvilibron inter la kuranta elspezo kaj la ŝparaĵo. La unufoja elspezo estas laŭ la opinio de la raportanto neniam nevenkebla malfacilaĵo. Ĉe divido je dek jaroj ĝi tenus la budĝeton de la fervojoj en ekvilibro.

En la sociala ĉapitro de la raporto estas atakata unue la regularo pri certeco, kiun malobei estas neeviteble. Poste estas pruvata laŭ la statistikoj, ke post la enkonduko de automata kuplado oni kun certeco devas atendi konsiderandan malaltigon de la akcidentofteco.

Por ke oni ne argumentu, ke antaŭ la realiĝo de internacia interkonsento pri la tipo de la estonta aŭtomata kuplado oni entute nenion povas komenci, decidas la artikolo 2 de la prezentita leĝa propono jenon: «Ne havante iun internacie rekomenditan solvon devas la francaj fervojoj dum la starigita tempolimo ekipi ĉiujn siajn veturilojn je ambaŭ flankoj per unu aŭtomata kupladaparato, kiu per simpla premo ebligas kunkupladon de la tiriloj kaj interligon de la bremsa- kaj de la hejtad-kondukaĵo. Ĝi devas precipe ebligi la kunkupladon kun ĉiuj tiuj veturiloj, kiuj estas ekipitaj per tiriloj, difinitaj laŭ la Berna konferenco».

El „J. T. F.“ — Bulleno trad. Joža Zupanić, Beograd, Jugoslaviujo

V O R T A R O

PRI FAKESPRIMO «FRETI».

Nia korespondanto Giuseppe Garofano aperigante sian artikolon pri «freti» invitis al diskuto pri la taŭgeco de la esprimo. Lia semanta mano sukcesis, la semo falis en fruktodonan humon kaj la fervojistaro ŝuldas grandan dankon al la sperta samideano Grenkamp pro lia inaŭguro de diskuto pri fervojaj fakaj esprimoj en nia revuo. Ni esperas, ke tiu ĉi bona ekzemplo havos multajn imitantojn, ĉar diskuto pliriĝigas niajn sciojn pri diversaj nocioj kaj pliakrigas la limojn inter parencaj nocioj.

G.G. certe ne arogas neerareblecon kaj la redakcio aperigante la artikolon ankaŭ ne intencis forigi la esprimon «frajti» aŭ enkonduki novan esprimon «freti». Ni raportis nur pri la evoluo de ambaŭ esprimoj kiuj aperinte en nia vortar-trezoro komence estis uzataj samsignife kun «kargo» en senco de ŝipa ŝarĝo. Ankoraŭ Christaller indikante la devenon de «frajto» (de Verax) kaj de «freto» (de Fulcher kaj Lang) preferas la esprimon «frajto» en kunmetaĵoj «frajtletero, frajtsumo», sed Karl Minor diferencigas jam inter ambaŭ nocioj uzante «frajto» en senco de «transportkosto» kaj «freto» en senco de «ŝipa ŝarĝo». Same diferencigas la vortaro de Čan-ský-Riedel kaj la bonega vortaro de Bennemann, en kiu jam estas preferata la radiko «fret» en kunmetaĵoj «fretaĵo, fretletero, frettarifo» verŝajne, ĉar pli bele sonas ĉi tiuj kunmetaĵoj, ol «frajtaĵo, frajtletero, frajttarifo» estante krome malpli longaj, kiu cirkonstanco decidas en la komerca vivo.

Raportinte pri la evoluo invitas G.G. al diskuto kaj esprimas mem sian opinion, ke la evoluo tre taŭgas por la fervojistaj bezonoj, kiu opinio kompreneble ne decidas. Ni esperas, ke la diskuton partoprenos ankaŭ la fakvortara komisiono proponante al la fervojistaro la uzotan esprimon, kaj fine decidos la uzo de unu el ambaŭ esprimoj destinante la alian al arkaismo.

La cirkonstanco, ke «fret» estos dusignifa, ne malutilos, ĉar jam en vortaro de Kabe oni trovas tiajn esprimojn kaj same, kiel en naciaj lingvoj ankaŭ en Esperanto ne ekestos miskompreno, se «fret» estos uzata de arkitekturstoj kaj de fervojistoj en diversaj sencoj.

Se fakuloj ne decidus alie, ni rekomendus uzadi la esprimon «frajto» en senco de «transportpago» (france Frais, germane Frachtkosten) kaj «fret» en senco de «transporto de komercaĵoj» (germane verfrachten), ĉar tre oftaj kunmetaĵoj de ĉi tiu esprimo estas pli facile prononceblaj ol la kunmetaĵoj kun «frajte».

La redakcio.

P O R P R O P A G A N D O

Stevan Stofnić, prezid. de I. A. E. F. Beograd, Jugoslaviujo

ORGANIZO KAJ PROPAGANDO.

Gvidado de nia asocio troviĝas jen jam la kvinan jaron en la manoj de jugoslavaj fervojistoj.

Multaj niaj anoj ne scias, kia estis la stato de nia asocio antaŭ 4% da jaroj, kiam ni prenis ĝian gvidadon en niajn manojn. Ankaŭ ili ne scias kia estis la stato de esperanto-movado en nia lando.

La staton de nia asocio ni povus mallonge kaj plej trafe esprimi sekvantmaniere: ĝi estis mortanta.

Kontraŭe, la stato de esperanta movado en Jugoslaviujo troviĝis tiam en plej esperiga komenco. La antaŭbatalanto en ĉi-tieaj fervojistaj rondoj estis nia diligenta vicprezidanto kaj redaktoro s-ro Ilija F. Puhalo, kiu tiam estis delegito de I. A. E. F.

Raportinte al eksestraro de I. A. E. F. la staton de Esperanto-movado en ĉi-tieaj fervojistaj rondoj s-ro Puhalo vigle interesiĝis, kiel oni povus ekvigi nian asocion.

Tiam naskiĝis la ideo, ke tiun-ĉi gravan taskon prenu sur siajn ŝultrojn jugoslavaj fervojistoj.

S-ro Puhalo ekinteresiĝis pri tiu-ĉi afero kelkajn siajn samideanajn kolegojn — inter aliaj ankaŭ la subskribinton.

La akcepto de la propono okazis nur tiam, kiam ni post longa skriba kaj buŝa konferencado detale antaŭvidis kaj fiksis ĉiujn niajn farotajn laborojn kaj eventualajn malfacilaĵojn. Samtempe ni konvinkiĝis, ke laborante laŭ antaŭvidita plano ni trankvile povos preni en siajn manojn la gvidadon de nia asocio.

La plej malfacilan taskon prenis sur sin s-ro Puhalo kiel redaktoro de asocia organo «La Fervojisto», de kies regula aperado dependis la ekzisto de nia asocio.

Memkompreneble, ĉe efektivigo de nia tasko ne mankis ankaŭ la efika subteno de kelkaj niaj asocianoj, pri kiuj helpegoj ni jam kelkfoje estis devigitaj publike danki en nia organo.

La asocio rapide pligrandiĝis kaj la estraro estis devigata krei pli larĝan bazon por plua evoluo de la asocio. La estraro faris tion kunlaborinte kun ĉiuj anoj, de kiuj multaj donis gravajn proponojn okaze de kreado kaj post du jaroj okaze de ŝanĝo kaj kompletigo de niaj statutoj.

Nia opinio estas, ke niaj nunaj statutoj taŭgas por plej larĝe disvastigi la organizon de nia asocio.

Konsiderante, ke ankaŭ la aperado de «La Fervojisto» estas tute kontentiga, ni povas diri, ke la du ĉefaj kondiĉoj de la efektivigo de nia tasko estas plenumitaj.

Nun gravaj pliaj taskoj atendas kiel la asocian estaron tiel ankaŭ ĉiujn niajn laboremajn anojn.

Tiuj taskoj estas organizi la anojn de nia asocio en la «Klubo de Esperantistaj Fervojistoj», kaj la klubojn en la «Landajn Ligojn de la Klubo de Esp. Fervojistaj» (vidu la § 12 de niaj statutoj) kaj propagandi nian asocion kaj kune kun ĝi la lingvon Esperanto en la fervojistaj rondoj.

Ni konsideras la organizon de niaj anoj laŭ dirita maniero esti tre grava, kvankam ĝi ne estas deviga laŭ niaj statutoj. La laboremo de izole starantaj anoj plej parte estas pli malfacile ekmovigebla, ol la laboremo de organizita ano. Krom tio, la propagando estas pli facila kaj pli efika, kiam oni antaŭe bone pritraktas ĉiun entreprenotan paŝon.

La devon de la organizo de niaj anoj laŭ dirita maniero niaj statutoj ne antaŭvidis. La kaŭzo pro tio estis la intenco konservi por nia asocio ankaŭ tiujn gesamideanojn, kiuj ne emas esti organizitaj en la lokaj kluboj, ĉar nia asocio, kaj la esperanta movado ĝenerala ege bezonas la propagandon de siaj anoj egale ĉu ili estas organizitaj aŭ ne.

La propagando de nia asocio devas esti duflanka. La unua fronto de la propagando devas esti direktita kontraŭ niaj gekolegoj, kaj la alia kontraŭ niaj administracioj. Ambaŭ frontoj estas egale gravaj. La unua pligrandigos la anaron de nia asocio kaj per tio certigos ĝian ekziston. La dua fronto alproksimigos nian movadon al ĝia celo.

Por akiri la necesan intereson pri esperanta movado ni devas senĉese bombardi kaj ataki la gefervojistaron per ĉiuspecaj por-esperantaj propagandoj. La iloj uzotaj kontraŭ niaj gekolegoj estas aliaj ol la iloj uzotaj kontraŭ niaj administracioj, kie ofte sidas homoj tre mal-ema al nia movado.

Ĉe niaj kolegoj ni ofte havas la sukceson ĉu buŝe, ĉu skribe alvokante ilin lerni nian lingvon kaj aliĝi al nia asocio.

Sed la plej efika kaj antaŭ ĉio uzinda ilo estas skribi en la fakgazetaro kiel eble plej multe pri Esperanto. La redakcioj ĉiam tre volonte akceptas tradukitajn artikolojn kaj sciigojn pri diverslandaj fervojoj. Nia «La Fervojisto» havas ĝis nun sufiĉe da tiaj artikoloj, kiuj povas interesi ĉiun fervojiston. Donante al la redakcioj la tradukojn de tiuj artikoloj oni ĉiam indiku la fonton de kie ili estas tradukitaj. En la komenco oni indiku pli detale, ekz.: «Tradukita el la lingvo Esperanto el «La Fervojisto» (tie aldonu la nacilingvan esprimon fervojisto) organo de Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj». Ĉe alia traduko aperonta en la sama numero de la fakrevuo oni indiku pli mallonge, ekz.: «Tradukita el internacia helpa lingvo Esperanto» aŭ El «La Fervojisto» ktp. En la sekvantaj numeroj ĉiam ripetu la detalan fonton de la tradukita artikolo.

Tre grava estas por tiu-ĉi celo nia «Faka Enketaro», al kiu temo ni revenos en unu el la sekvantaj numeroj de L. F.

En la nacilingvaj fakaj gazetoj oni do nepre devas aperigi ĉiujn niajn enketajn demandojn alvokante gekolegojn doni respondojn je ili. La tradukoj de la respondoj ricevita je enketaj demandoj, prezentos al ĉiu lernema fervojisto tre bonan materialon. Vi nepre miregos kaj ĝuos, kiel plezure legos viaj gekolegoj tiujn respondojn.

Oni devas konstante klopodi, por ke neniu numero de fakorgano de naciaj fervojistaj organizoj aperu sen indiko pri Esperanto.

Poste la redakcioj volonte donos lokon por skribaj kursoj de Esperanto kaj aliaj sciigoj — ankaŭ espe-

rantlingvaj — pri I. A. E. F., landaj ligoj kaj kluboj de esp. fervojistoj.

La supre priskribita maniero de la propagando donos bonajn rezultatojn ĉe la gefervojistaro, sed ĝi ordinare ne sufiĉos por ekinteresi fervojajn administraciojn pri nia asocio kaj ĝenerale pri la esperanto-movado.

Por akiri tiun-ĉi celon oni devas elekti specialajn armilojn.

Samtempe kun la aperigado de diversaj fakaj demandoj en la fakgazetaro oni direktu ankaŭ al la fervoja administracio petaskribojn pri la samaj fakaj temoj.

La tradukojn de fakartikoloj kaj la supre cititajn petaskribojn oni prezentu ĉiam pere de landaj ligoj, aŭ de kluboj de esp. ferv. aŭ kie ankaŭ tiuj ne ekzistas pere de asesoroj de I. A. E. F., kaj fine kie ankaŭ tiuj ne ekzistas faru tion izola samideano.

Nepre estas necese okaze de korespondado kun fervojaj administracioj uzi la oficialan leterpaperon de nia asocio.

En tiuj-ĉi petaskriboj oni povas doni jam preparitan respondon je la enketa demando, kaj nur peti sian administracion pri la opinio ĉu ĝi konsideras la respondon esti tute preciza por internacia uzado. Oni petu samtempe la permeson por publikigo de la ricevota respondo de administracio.

Tiel agante la anaro de nia asocio pligrandiĝos tiom, ke I. A. E. F. post kelkaj jaroj fariĝos la plej granda kaj la plej grava internacia esperantista asocio. Samtempe pligrandiĝos ankaŭ la intereso de niaj — ĝis nun por esperanto movado plej parte nekompreneblaj fakuloj kaj ni alproksimiĝos al nia definitiva celo.

«La ĝenerala uzado de Esperanto ĉe fervojaj administracioj en ĉiuj internaciaj rilatoj».

LA SIGNIFO DE I. A. E. F.

(Opinioj de asesoroj. Daŭrigo.)

Pri la I. A. E. F. mi opinias, ke ĝi jam nun, malgraŭ ĉiuj malfacilaĵoj, ludas gravan rolon en la esperanta movado. Dank' al la penadoj de ĝiaj anoj inter la tutmonda fervojistaro estas gajnitaj multaj adeptoj por nia kara afero, kiuj sen tia senlaca propagando neniam estus tuŝataj »de la briloj de verda stelo«.

Ni ne forgesu la pliriĉigadon de nia esperanta vortaro pere de I. A. E. F., helpado multvalora por la enkonduko kaj praktikado de novaj radikoj en la esperanta lingvo.

La utiloj de la servoj de nia I. A. E. F. por la fervojista sindikata movado internacia ne estas ankorau videblaj. Sed mi vidas por la estonto en tiuj servoj la plej ĉefan taskon de nia asocio. Ĝi estu informanto kaj interliganto inter ĉiuj fervojistaj fakorganizoj dezirantaj plialtigon materian kaj socian de la vivstato de iliaj anoj.

La membroj de la I. A. E. F. ĝuas kompare al siaj neesperantistaj kolegoj faktan avantaĝon. Pere de sia komprenilo Esperanto ili estas kapablaj informiĝi sen iaj lingvaj malhelpoj pri la penoj, zorgoj, esperoj, sukcesoj kaj venkoj de la tutmonda fervojistaro.

Tial, ligante la fervojistoj inter si per sia gazeto la I. A. E. F. faras bonan agon, alproksimigas homojn sentante, ke ĉiuj havas la samajn interesojn kaj aspirojn. Nia asocio, tiamaniere, servante en sia sfero al la universalaj ideoj de la frateco kaj de la paco, meritas nian plej altan subtenon materian kaj idealan. Vivu I. A. E. F.!

Ch. Kanmacher

Moderna evoluo de la transportado postulas seriozan pripensadon de ĉiu progresema homo speciale tial, ĉar la transportado estas internaciigata. Internaciigo estas esence senutila, se ne estas uzata ko-

muna lingvo. Estas vero, ke ekzistas kelkaj agentoj por venki tiun malagrablan aferon, sed ili ankaŭ postulas, ke ni devas klini niajn genuojn al ili, perdi multe da tempo kaj senti sin iomete senpovaj kiam ni vojaĝas ekster la limoj de nia lando. Do, tio klarigas al ni, ke ni devas havi komunan lingvon, ĉar ankaŭ la fervojoj okupas unuan lokon en la transportado internacia.

I. A. E. F. sendube, en la daŭro de kelkaj jaroj, disvastiĝos rapide kaj estos rekonita de ĉiuj turistaj vojaĝ-agentoj. I. A. E. F. montras la metodon, ke ĝi volas atingi tiun idealon. Vojaĝantoj tiam povos havi unu lingvon, unu vojaĝbileton, unu pasporton ktp.

La samaj idealoj estas konstatablaj ĉe la fervojistaj sindikatoj, ĉar ilia celo ne estas nur pere de organizoj detrui la estrarojn, sed atingi tion, ke oni atingu plibonigon en socia kaj sindikata vivo.

Do, se mi konstatis, ke I. A. E. F. havas la intencan atingi plibonigon en trafika sfero kaj socia vivo, mi povas tutsincere diri, ke estas nia devo aliĝi al I. A. E. F. kaj varbi al ĝi novajn anojn.

H. J. Bustin

Mi estas konvinkita pri tio ke la ĝenerala unuiĝo de la tutmonda fervojistaro venos nur post kiam grava nombro da kolegoj komprenos la veran signifon de I. A. E. F.

La plej forta kaj vasta organizaĵo profesia estos atingita sole pere de la konvinkigo kaj kora aliĝo al Esperantismo de niaj samprofesiaj kolegoj.

La influo de nia internacia faka movado en la Esperantismomovado estas facile rimarkebla se ni konsideras nian konstantan rilaton kun la publiko ĉiulanda.

F. de Borrio Martin

Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj havas la taskon enkonduki Esperanton oficiale ĉe la fervojoj, sed en la estonteco ĝi devas fortiĝi. La fortiĝo dependas de ni mem. Devo estu de ĉiuj esperantistaj fervojistoj: pagi la kotizon, varbi novajn anojn, kunlabori per verko de artikoloj por »La Fervojisto«.

Mi invitas la kolegojn tutkore al la XXI-a mondkongreso en Budapeŝto, I. A. E. F. festas la 5-jaran datrevenon, do nia fakkunsido estu impona per la multnombra partopreno de la fervojistoj. Ĝis la revido!

Emil Löbl

L I T E R A T U R O

Josip Kulundžić, Zagreb, Jugoslavujo

LA TIFOZA VAGONO.

En la varma peltito estas multe malpli bone: la trunko ja varmiĝas, (kvazaŭ la visceroj estus hejtitaj per varma vino, sur la haŭto oni sentas milionon da agrablaj tiklaj piketoj de malgrandaj veziketoj da ŝvito sub la lana subĉemizo), sed tial la oreloj kaj la nazo rapide ŝanĝiĝas en la plej maldikan vitron, kaj se alflugus — ŝajne unu nura pli granda neĝero, vitro de la orelo certe frakasigus. Jes, en la varma peltito estas malpli bone: Kaj ĉi-tiel sen dika gard-ŝirmo, eĉ sen ĉemizo la tuta korpo estas egalece ekspozita al forta konvulsio de nevideblaj hirtiĝintaj viletoj streĉitaj en la doloriga obstino, nur la malvarmo kvazaŭ ne plu dolorigas en la

homo; ĉar en li eĉ ne plu ekzistas io por dolori: la tuta sango amasiĝis sub la haŭto mem, por ĝin varmigi per lasta fajro, por ke ĝi restu elasta dum rapidaj movoj de la brakoj kaj kruroj.

Senfina ebena blanka spegulo de la larĝa terplato, kiu ne rimarkeble transiĝas kun siaj maltrankvilaj randoj en la neĝan fumon, krevis je du rektaj, longaj kaj paralelaj maldikaj strioj. Inter la reloj nesursutitaj per neĝo pro tio, ĉar ili estas sur la altaĵo, kiun la ventego senĉese purigas, paŝas homo sen mantelo meze de la neĝtempeŝto. Pro bezono por ĉiun momente senti siajn korpopartojn, li svingegas kun siaj brakoj kaj piedoj kiel vundita aglo, kiel furioziĝinta faŭno. El lia buŝo, frostiĝinta en rigida grimaco, eliras tre malforta vaporo.

Sed ĝi ne estas malvarmo, kio brulsentigas la tutan haŭton de la duonsveninta mizerulo. Iam li estis hejtisto de transoceanaj vaporŝipoj. (sopiro je la patrujo povis realiĝi nur kondiĉe de la plej penega laboro sur la ŝipo) kaj li havis ĝuste ĉi-tian saman senton, ĉiam kiam li malfermis faŭkon de la blindiga koaksa brulaĵo. Ankaŭ ĉi-tiu malvarmo estas nur iu senmezura forta varmo, kiu transformis la haŭton en unu nevideblan vundon. Kaj la sola medikamento sur ĝin estas la pensoj:

— Oni devas persisti. Ankoraŭ kvin kilometrojn. La stacio Sladojevo. La tria vagono. Hieraŭ el ĝi oni perforte ellogiĝis familion de unu fervojisto kaj transportis en malsanulejon. La tifo. La patron patrino kaj ok infanojn el unu vagono staranta apud la reloj sub la granda dia ĉielo. La tria vagono de ĉi tie nombrite. El malproksime li ĝin rekonas. Ĝi estas de la komisiono tute surverŝita per kalko. Sur ĝi certe estos la ruĝa afiŝo: eniro malpermesita — la tifo! Ah, tio estas bona: malpermesita eniro! Tiam oni povas sendanĝere eniri!...

Subite li ĉesigis la ĝojan penson kaj sin ĵetis laŭ la krutaĵo de la digo en profundan neĝamason. Kvazaŭ en pena spirego, ornamita per glaciaj stalaktitoj kaj dekoraciita per varmaj okuloj de la flavetaj fenestroj, forsmufegis la vagonaro kaj malaperis. Apenaŭ la homo supreniris sur la digon, kaj la nigra kvadrato de la lasta vagono jam delonge malgrandiĝis en malklaran punkton.

La homo ekiris antaŭen inter du brilantaj strioj de krevita glacia spegulo de la tera ŝelo.

— Ankoraŭ kvar kilometrojn!...

Se li nun ne estus ekrigardinta siajn piedojn, li ne sciis ĉu li iras: io fremda sin ŝovas sub li kaj portas lin kontraŭ la vento, kun la vento, super la venton, svingegas per li en ridiga senvola danco:

— Ankoraŭ tri kilometrojn!...

En la manartiko malmoliĝis la ligamentoj kaj liaj brakoj, volvitaj ĉirkaŭ la brusto rigidiĝis kiel metalaj ringegoj.

— Ankoraŭ du kilometrojn!...

Liaj okulgloboj en la orbitoj estas tiel malvarmaj, ke eĉ la erarvagintaj neĝeroj mem ilin varmigas kiel varmaj someraj pluvgutoj.

— Ankoraŭ unu kilometron!...

Lia tuta konscio koncentriĝis en liajn nebuligitajn pupilojn, kiuj rigide penas atenti vojon inter reloj. La konscio eĉ ne estas al li necesa por io alia. Li estas portata de la vento, malvarmo, neĝventego, li estas portata, portata...

— Ankoraŭ duonon da kilometro!...

Apenaŭ antaŭ la verda semaforo li falis. Ne, ĉi-tie li ne plu frostiĝas. Super ladaĵkamentuboj de la vagonoj la vento svingludetas per nigra fumo. Oni devas malrapide sin treni sur tero, ĝis la tria vagono. Se la vizaĝo eĉ sin frostas sur neĝo — nenio — oni

almenaŭ sentas la vangojn. Ankoraŭ iomete... Aŭskultu! Unu infano ploras en vagono.

...Aŭskultu! Iu virino longe kaj pene tusas en alia vagono... Proksime de ĝi staras iu ebria viro, blasfemas ĉiujn sanktulojn kaj urinas... Ah, homo estas ĉi-tie, viva homo staras apud li, ah, kia feliĉo estas vivi, esti savita!...

La viro foriris, tutegale. La voĉoj mutiĝis, tutegale. Eĉ la fumo ne plu eliras el la ladaĵ kamentuboj — tutegale. Se li nur povus fari ankoraŭ unu movon, por leviĝi, por forpuŝi pordon de la kalkita vagono. Kiam li premis la pordon per sia korpo, en la artikoj krakis la ostoj: liaj manoj estas rompitaĵoj!... Li duonsvenis pro doloro, sed la pordo!... la pordo iomete ekmoviĝis!... Oni ne plu devas ĝin fermi. Oni devas nur entiriĝi... Forta malbonodoro de karbolo... Sur la planko estas io mola... Ĉifonoj!... Eble ĝi estas lito!... Enfosi sin en tiujn molaĵojn... Kiel bele muzikas elektraĵoj eksterne kaj kiel malproksime ili estas... Kiel bonege odoras la karbolo: ah, jes, estas feliĉo esti malsana kaj en febro sin lasi forporti en varman hospitalon, kie bonodoras la karbolo...

Lia korpo ardas. Vundoj mlafermiĝas, Ah, tio estas bona, signifas ke la ĉifonoj lin varmigas... Lia viz-aĝo estas surverŝita per varmega lesivo. Ah, tio estas bona... tio signifas, ke li havas febron. Ne, li ne frostiĝos, li restos en vivo, kie la karbolo tiel bonege odoras...

— La staciestro aperis tute verda: «vi estas maldungita, Spaiĉ, ĉar vi estas la tria kategorio»... La kasisto estas ruĝa kaj odoras laŭ vino: «vi estas maldungita, ĉar la tria kategorio ne havas protektantojn — aŭ ĉu vi, la tria kategorio havas iujn protektantojn?» La magazenisto estas flava kaj malfacile parolas, ĉar li tro satmanĝis: «la unua kategorio havas ministrojn, la dua havas parlamentanojn — kaj vi? — kiun vi havas?... vi devas esti maldungita».

— La fervojista uniformo, kiun li devis redoni al la ŝtato, estis blua kiel ĉielo en somero; sur la forprenitan mantelon la ekonomo skribis ciferon «III» la tria kategorio...

— Elirinte antaŭ la stacidomo, en kiu li dek du jarojn servis kiel reĉkomutisto, li lastfoje ekrigardis la konstruaĵon: ĝi estis blanka kiel skeleto. Li ekiris: nokto estis nigra, kvazaŭ finbrulinta, lunlumo ne estis. Li ekiris, ekiris mekanike, kiel maŝino, kiel vagonaro inter la reloj.

— La unuan nokton li pasigis en najbara stacidoma atendejo. Frumatene li provis sin entiri en unu vagonon veturanta al ĉefurbo. Oni eljetis lin — en tiu vagono veturis tifoza familio, kiun oni perforte elloĝigis el la vagono apud stacio Sladojevo.

— De tiam li vivis unu monaton en stacidomoj, hospitaloj, karceroj, pluenirante malrapide kiel maŝino sur la reloj. Ĉar en la karceroj kaj hospitaloj dumvintre neniu oni lasas. For, for: sur reloj...

Ĉu eĉ sur ĉi tiu malnova civilan veston la fervoja ekonomo skribis grandan ciferon «III»? Ĉar kiel alie ĉiu sciis, ke li estas — maldungita? Kvazaŭ li estus infektita per infektmalsano, lin, la reduktitan trian kategorion, ĉiuj forigadis el la vivo. Kvazaŭ li havus tifoŝon oni forŝovadis lin el la societo, forŝovadis al la sola loko, kiu estis por li, al la tifoza vagono, tria de la fino, sur la relvojo apud la stacio Sladojevo...

(Daŭrigota.)

El „Hrvatska Revija“ trad. Fran Janić, Zagreb, Jugoslaviujo

VARBU NOVAJN ANOJN

Karl Johannson, Eksjö, Svedujo

SUR ŜTALRELA VOJO.

Etendiĝas lini' tra tutmond' por gigant',
Vaporanta la fera ĉeval',
Fortegulo nutrata per akvo kaj karb',
Obeeme ĝi trotras sur ŝtal',
Rapidkuras mil mejlojn tra landa vastec'
Tre konstante de maro al mar'
Tra montego, krutaĵo sur lag', ebenaj',
Longdistance tra densa arbar'.

Kiam nokte vidata dum la rapidec',
Tiam fulmas el fera okul',
Kiel fajre flagrantaj rapida raket'
Tiel ŝajnas al ni la grandegul',
Senlace ĝi trotras kun granda ŝarĝeg'
Tute brave en sia trakur',
Al homaro ĝi servas bonege dum pac',
Kaj senĉese por alta kultur'.

Pli ol cent jaroj pasis jam post la aper',
Turbatalo sur ter' naskis ĝin,
Ĝia gent' disvastiĝas al ĉiu direkt'
Grandamase tra mondo ĝis fin',
Glutegadas ankoraŭ ĝi multon da karb',
Sed finiĝos ĉe posta staci',
Energion elektran post karba epok'
Ĝi ricevos el forta tensi'.

Konkurantoj aperis ja kontraŭ ĝi nun
Trakurante ŝoseojn de l' ter'.
Superflugas birdoj kun ega zumad'
Kaj minaco el alta aer'.
Sed la fort' de l' ĉeval', la plej nobla je spec',
Stabiliĝis dum sia progres',
Kaj fiere ĝi trotras sur reloj de ŝtal'
Ĝi, la trajno, la ŝarĝita ekspres'.

E L M O V A D O

Sat-Kongreso en Leipzig.

Ni atentigas niajn anojn, kiuj partoprenos SAT-Kongreson, ke lunde la 5-an de aŭgusto okazos en «Popola domo» je la 20.30 h. lumbilda parolado pri la temo: «Vojaĝo en Eŭropo kaj en Norda Afriko». Parolos nia ano k-do Josef Pech el Plzen, Ĉeĥoslovakujo, kiu persone fotografis kaj belege kolorigis la bildojn.

Do, venu kaj agitu inter gekamaradoj!

K-do Häckel informas nin, ke dum la Kongreso okazos krom fakkunveno de fervojistoj ankaŭ publika fervojista kunveno la 8-an de aŭgusto je la 20-a horo. La publikan kunvenon kunvokas loka sindikato, kiu montras grandan simpatian por Esperanto kaj donas al ĝi ĉiun eblan subtenon. Antaŭ la kunveno estos prezentataj al la ĉeestantoj muzikaĵoj k. t. pl. La anoj intencantaj partopreni la kongreson sciigu siajn adresojn al k-do Masse Häckel, Altenburgstr. 18, Leipzig S. 3, Germanujo.

AVIZO!

Mi informas la kolegojn, kiuj mendas la insignon rekte de mi, ke, por eviti poŝtelspezojn, estas preferinde pagi per poŝtmandato, sur kies malantaŭa flanko oni nur bezonos indiki la nombron da insignoj kaj la precizan adreson de la mendanto. Por la anoj en landoj, kiuj ne havas poŝtmandat-servon kun Svisujo, mi sciigas, ke respondkupono valoras po 30 centimoj. Ne proskrustu mendi la insignon de nia I. A. E. F. William Perrochon, fervojoficisto, Neufeldstrasse 34, Berno, Svislando.

Aŭstrujo

Por akceli la esperantan movadon ankaŭ inter fervojistaro, la aŭstria fakgrupo de A. L. L. E. intencas komence de Septembro 1929 aranĝi en la aŭstria alpa montaro, ĝeneralan renkontiĝon de esper. fervojistoj el eksterlandoj kaj Aŭstrio. Ekster-

landaj samfakanoj estas petataj fari sugestojn kaj proponojn pri tiu ĉi afero je la adreso: **Josef Zink**, asessoro de I. A. E. F. Wien X, Dampfgasse 21/6. Kunhelpo tiu-cela tre dezirinda.

Esperanto-Societo de la Finnaj Fervojistoj havis sian 5-an jarkunvenon en Kelsinki la 31-an de pasinta marto. Kiel prezidanto estis denove elektita staciestro Hugo Salokannel, Salminen, viceprezidanto telegrafisto Salonen, Salo kaj kiel sekretario-kasisto telegrafisto T. A. Lindberg, Urjala. La malgranda societo aranĝis dum la pasinta jaro 4 paroladojn, kiujn faris la prezidanto en diversaj lokoj, kaj disdonis flugfoliojn por trajnistoj kaj poŝtvagonistoj. Direktoro de la Esperanto-Instituto de Finnlando, filos. magistro Vilho Setälä faris, laŭ peto, ĉi-prin-tempe priesperantan paroladon ĉe lernokursoj por la fervojaj funkciantoj en Helsinki. Estus treege dezirinde, ke la agado de la Societo fariĝu pli vigla, pli energia kaj entuziasma kaj ke ĉiuj esperantistaj fervojistoj tuj aliĝu al sia propra societo.

Tre estimataj gekolegoj Pollandaj!

Mi havas la honoron komuniki al Vi, ke la estraro de I. A. E. F. komisiis al mi la asessoran postenon por Pollando. Mi permesas al mi peti la gekolegojn, kiuj estas afablaj kunlabori kaj intencas preni sur sin funkciojn de delegitoj, kunlaborantoj ktp., ke ili bonvolu anonci al mi siajn adresojn. Mi organizis en Lwow, ĉe Societo de Abstinantaj Fervojistoj, esperantan rondeton de fervojistoj kaj mi komencas gvidi kurson de Esperanto. Sajnas al mi, ke ekzistas en Pollando multaj izolaj esp. fervojistoj kaj ne konante iliajn adresojn mi turnas min al ili pere de «La Fervojisto», ke ili bonvolu organizi similajn rondetojn ĉe lokaj fakaj kaj sindikataj societoj fervojistaj. Pollando estas lulilo de Esperanto, sed bedaŭrinde esperanta movado precipe inter la fervojistaro estas tute dormanta. En Jan.—Marta n-ro de «La Fervojisto» estis presita informo de la estraro de IAEF pri mia asessoro posteno en Pollando sed ĝis nun neniu pola kolego bonvolis sin turni al mi por informo.

Gekolegoj mi atendas Viajn adresojn!

Josef Kucharz, asessoro
Lwow, Na Blonie 54/a.

Jugoslavujo

En «Železnički Almanah» (Fervoja Almanako por la j. 1928/29.) 536 paĝa, iom pli granda ol la formato de L. F., libro — eldonita de aparta redakteja komi-

tato en Beograd, aperis artikolo verkita de nia prezidanto s-ro Stevan V. Stojnić sub la titolo «Trafiko, internacia interkomprenigado kaj Esperanto». La almanako enhavas serion da interesaj artikoloj verkita de plej spertaj jugoslavaj fervojaj funkciuloj kaj estas sendube grava sukceso d propaganda vidpunkto la aperigo de priesperanta artikolo en ĝi. Al s-ro Stojnić ni pro la sukceso atingita gratulas.

Zagreb Ĉi-tiea Klubo de Esperantistaj Fervojistoj malfermis la kurson por komencantoj. Gvidas la kurson malnova pioniro s-ro Rudolf Rubčić, inspektoro de Poŝta Direkcieo. La kurson partoprenas 10 personoj.

SCIIGOJ DE LA ESTRARO

La nuna n-ro de «La Fervojisto» estas 12-paĝa por monatoj junio-julio 1929. Ni devis eldoni la n-roon por 2 monatoj pro tio, ĉar la redaktoro forestos dum monatoj julio kaj aŭgusto el Zagreb, pro la kuracado ĉe maro. La anojn ni petas, ke ili bonvolu tion konsideri. Venonta n-ro de «La Fervojisto» aperos dum septembro por monatoj aŭgusto-septembro kaj ankaŭ ĝi ampleksos 12 paĝojn.

En tiu-ĉi n-ro ni devus, laŭ § 61 de niaj statutoj, publikigi la jarraporton, ĉar dum Universala Kongreso en Budapeŝto okazos la jarkunveno. La estraro pridiskutinte la aferon decidis informi la anojn, ke ne estas eble al ni publikigi la jarraporton pro pluraj kaŭzoj. Plej gravaj estas troa okupiteco per oficaĵoj kaj ankaŭ la konvinko, ke la publikigo de la raporto ne havus signifon, ĉar apenaŭ ekkomencis pli vigla asocia vivo, post kiam denove aperadas la revuo. Anstataŭ aŭskultado de la jarraporto dum la jarkunveno, oni preparolos aliajn gravajn aferojn, kiuj koncernas nian movadon. La jarraporto por tiu-ĉi jaro estos prezentita al la anoj en la decembro n-ro de la revuo.

Ceteraj publikigitaj punktoj de la jarkunveno restas en la tagordo.

La estraro petas la anojn — speciale la asessorojn — ke ili bonvolu la korespondaĵojn dum julio kaj ĝis 15-a de aŭgusto sendi je la adreso de viceprezidanto: **Ilija F. Puhalo**, Poste restante, Dubrovnik I. (Dalmacio) Jugoslavujo. La viceprezidanto plenumos sian funkcion ankaŭ dum tiuj du monatoj.

La estraro.

LA ESTRARO: PREZID. Stevan V. STOJNIĆ, sup. kontrol. Kolonija Min. Saobraćaja 17/1. BEOGRAD, Jugoslavujo. — VICEPREZID. REDAKTORO: Ilija F. PUHALO, fervojof. 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, fervojoficistino, KOPRIVNICA. — Hinko MRAK, fervojoficisto, 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 Beirens, 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, Grégoire ul. 3/1. OLOMOUC. * **DANUJO:** Martin Palsberg, Nyborggade 3, AARHUS. * **ESTONUJO:** August SÖNNÖ, staciestro, RISTI. * **FINNLANDO:** H. Salokannel, staciestro SALMINEN. * **FRANCUJO:** Charles Kanmacher, 6 rue du Marais Vert. STRASBOURG. * **GERMANUJO:** Alfred Petzold, Scharnhorststr. 43/1. 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, 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, Wästeråsgratan 2, STOCKHOLM Wa. * **SVISUJO:** Svisa Asocio de Esp. Fervojistoj, Poŝtkesto transito 360, 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: Ilija F. Puhalo, Zagreb, Strojarska cesta, želj. paviljon II. 15 Por la presejo respondas: Vladimir Kirin, Zagreb, Prilaz Đure Deželica 2. Presejo: Zaklada Tiskare Narodnih Novina u Zagrebu, Frankopanska ul. 26.