Jaro 17-a majo-junio 1965 N-ro 3

LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I.F.E.F.**

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretario: J. POPTIE, Poŝtfako 2204, Utrecht, Nederlando
Redaktoro: E. BURGLER, Sportstraat 62, Amsterdam-Zuid
Konto: Algemene Bank Nederland, Amsterdam, No 30.36281

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn

HONORIGO DE NIA PREZIDANTO

S-ro K. G. de Jong, teknika inspektoro ĉe la Nederlandaj Fervojoj, jam dum jaroj nia IFEF-prezidanto, ricevis la ordenon de „Kavaliro en la ordo de Oranje Nassau" de Ŝia Moŝto Juliana, reĝino de Nederlando.
La transdono de la ordeno okazis la 29-an de aprilo 1965 en la granda kunvenejo de la Centra stacidomo en Amsterdam, en ĉeesto de multaj interesiĝantaj gekolegoj.

La foto montras la momenton, kiam s-ro G. E. Leertouwer, direktoro de la Nord-Okcidenta Fervoja Distrikto en Nederlando, fiksas la altan ordenon sur la jakon de nia prezidanto.

PENSOJ KAJ FAKTOJ PRI NIA 17-A KONGRESO

Kiam Per Johan Krogstie dum laborkunsido de nia 16-a en Bruselo invitis la 17-an IFEF-kongreson por 1965 al la norvega urbo Hamar, entuziasma aplaŭdo subtenis lin. Klare montriĝis la ĝenerala deziro kongresi en Norvegio, ĉar ĉi tiu lando ĝis nun mankis en la listo de IFEF-kongreslandoj.

Por LKK, kiu jam en Bruselo prezentis provizoran kongresprogramon, la aplaŭdo estis kvazaŭ la starto por pli intensiva kaj pli streĉa laborado dum ankoraŭ tuta jaro.

De tiam estis vigla la kontakto inter IFEF kaj LKK, kiu regule informis la estraron pri multaj aferoj aŭ konsideris konsilojn, por ke dum la kongreso ĉiuj aranĝoj marŝu glate kaj senerare. Krom tio aperis la necesaj komunikoj en LIF. Kaj tiel proksimiĝis la tago de forveturo por 430 kongrespartoprenontoj el 18 landoj.

Multaj haltis en Oslo por partopreni la antaŭkongresan ekskurson aranĝitan de Odd Kobrek, kun la helpo de sindonaj kolegoj.

Por limigi la restadkostojn la aranĝantoj prizorgis favorprezan tranoktadon en fervojaj dormvagonoj kaj manĝeblecon en la vere bela fervoja kantino, kies memservada sistemo evitigis lingvomalfacilaĵojn.

Tre amika estis la akcepto en Oslo. En la posttagmezo de la 20-a de majo la aŭtobusa karavano startis por la tre interesa ekskurso tra la urbo. Vizitoj al Kon-Tiki-Muzeo, al Polusesplora ŝipo „Fram", al Vikingaj ŝipoj kaj al la Frogner Parko estis la ĉefaj allogaĵoj.

Kon-Tiki estas floso, konstruita el „Balza"-trunkoj de la Ekvadora ĝangalo, per kiu Thor Heyderdahl kun kvin entreprenemaj kuraĝuloj drivis 8000 kilometrojn trans la Pacifiko ĝis la Raroia Insularo en Polinezio por pruvi ke la prapolinezia raso devenis al Peruo. La floso estas preciza kopio de la balzaflosoj, kiujn uzis la inka-indianoj en Peruo ĉirkaŭ la jaro 500.

La polusa-esplorŝipo „Fram", konstruita por la Nordpolusa ekspedicio de Fridtjof Nansen (1893-1896) kaj poste de 1892-1902 ekspedicia ŝipo, per kiu Otto Sverdrup esploris la nordajn regionojn de Ameriko, entreprenis de 1910-1912 esploran ekspedicion al la Suda Polusa sub gvido de Roald Amundsen.

La ŝipo enhavas ankoraŭ multajn atestantojn de tiu lasta ekspedicio, kiel ekz. la uzitajn sledojn kun skioj, la dormlokojn de la ŝipanaro, la kuirejon kun bezonaĵoj, la apotekon kun kuracista ilaro, bibliotekon, k.t.p.

La Vikingajn ŝipojn, bone konservitajn dum jarcentoj, oni trovis en la Oslofjordo. Gracilaj kaj elegantaj ili memorigas pri herba estinteco.

Post la ekskurso la partoprenintoj manĝis en la fervoja kantino. Financa malordo kaj sufiĉe granda deficito, kiun grandparte kaŭzis miskomprenoj, estis la iom amara danko al la aranĝintoj de tiu vere bela tago.

Estraranoj de IFEF kaj de landaj movadoj trinkis kafon kun la membroj de la Oslo-a grupo en ilia kluba salono.

Kiel en Oslo, tiel ankaŭ en Hamar la akcepto estis amika kaj tutkora. En vasta ĉambro de la kongresejo laboris malgranda grupo sub gvido de Per Engen por rapide disdoni la kongresdokumentojn, kunigitajn en praktika travidebla kovrilo. Agrable efikis la tuj videbla nomkarto de „N.S.B." kun la surskribo: „Kun amikaj salutoj de Norvegaj Ŝtatfervojoj."

Cetere N.S.B. meritas dankon pro la eldono de luksa Esperantlingva broŝuro: „Veturu kun ĝojo per la Norvega Ŝtata Fervojo" kiel ankaŭ pro la broŝuro de la Fervoja Muzeo en Hamar.

Bonegan impreson faris la zorge kompilita Kongresa Libro kun siaj salutvortoj, kongresa programo, artikoloj, sciindaĵoj kaj fotoj.

Aliaj, bone prizorgitaj eldonoj estas la Esperantlingva broŝuro pri la Popola Muzeo en Lillehammer kaj la praktike aranĝita listo de partoprenantoj.

Agrabla surprizo por estraranoj kaj komitatanoj estis la fakto ke ilia hotelo „Viktoria" havas internan interligan pordon kun la tuj apuda kongresejo.

La tuta afero spiris konsciencan laboradon de plej kapablaj laborantoj kaj donis esperon pri plensukcesa kongreso.

Jam por la sama posttagmezo estis planitaj en la bela salono de Vangs Sparebank: Informa Kunveno de LKK kaj IFEF-estraro, Kunveno de la Fakprelega Komisiono, Kunveno de la Junulara Komisiono.

La du unuaj bone sukcesis, la tria ne okazis pro manko de partoprenantoj.

Vespere je la 20-a horo komenciĝis la Interkonatiĝa Vespero en la kongresejo. Sen iu fiksita programo, kaj sen la kutima bruegema muziko ĝi donis al la partoprenantoj plenan okazon vagadi de tablo al tablo por iom babili kun malnovaj amikoj kaj gekonatoj.

Dimanĉe matene je la 8.30 h. okazis Esperantlingvaj diservoj.

Katolika en St. Torfinn-preĝejo, kun paroĥestro J. Duin, protestanta en la Katedralo kun pastoro H. A. Rosbach.

Ambaŭ diservoj estis bone vizitataj de la kolegoj, kiuj esprimis sian kontentecon pri la senmanka lingvouzo de la pastroj.

Je la 10-a horo la salono Teatret pleniĝis por la solena inaŭguro de la kongreso. En la unuaj vicoj trovis lokon la invititoj kaj la IFEF-komitatanoj; sur la scenejo eksidis la IFEF-estraro. Ornamita per flagoj, floroj kaj per la belaspektaj ŝildoj kun emblemoj de antaŭaj kongresoj, la salono havis festan aspekton.

Salonorĥestro sub gvido de Rolf Nomerstad salutis la kunvenintojn per „Honorsalutmarŝo".

Post salutparolado de la prezidanto de LKK kaj prologo, prezentita de Per Engen, alparolis la kunvenintojn en bona Esperanto la Fervoja Distriktĉefo Sverre Saetersdal kaj la urbestro de Hamar, s-ro Erling Aŭdensen, kiu en la fino de sia parolado donacis luksan prezidantan martelon kun la emblemoj de Hamar kaj de IFEF.

En sia dankvorto la IFEF-prezidanto esprimis la esperon, ke tiuj emblemoj estu simboloj de prospero kaj bonfarto por la urbo Hamar kaj por IFEF. Al la urbestro de Hamar kaj al la Distrikta Ĉefo li donacis Esperantlingvan libreton: „La mondo en koloroj". Post kelkaj enkondukaj vortoj al la parolado de s-ro Stöp-Bowitz, li deklaris la kongreson malfermita.

Sekvis interesa festparolado de s-ro Stöp-Bowitz, salutvortoj de sindikata prezidanto Anfinsen, de lokaj reprezentantoj, de la IFEF-komitatanoj, kaj de la reprezentantoj de diversaj Esperanto-organizoj; inter la diversaj salutparoladoj ludis orĥestro.

Kiel bona komenco por sukcesplena kongreso, la reprezentanto de la urba klubo „La Norda Stelo" prezentis florojn al IFEF.

Proksimume je la 13a horo finiĝis sub la sonoj de „La Espero" vere solena mateno sen iu ajn traduko.

Lundon okazis la unua kunsido de IFEF-estraro kaj komitato, kiuj en tri kunsidoj akceptis la novan statuton por IFEF post aldono de kelkaj ŝanĝoj. En la posttagmezo la partoprenantoj de tiu ĉi kunveno estis gastoj de la urbestro, kiu regalis per abunda lunĉo en la bela restoracio de Hedemarktoppen.

Pejzaĝo ĉe Lillehammer

Ja la 15.45 h. la kongresanoj startis al Elverum por partopreni la inaŭguron de la unua Esperanto-strato en Norvegujo. La liberaera Glåmdalmuzeo akiris ĉies admiron. La Fervoja Orĥestro de Hamar, kiu akompanis la ekskursantojn, kontribuis al la solena sfero ĉe la inaŭguro. Kaj post la komuna vespermanĝo la orĥestro donis okazon por dancado.

Mardon je la 9a horo precize IFEF-estraro kaj komitatanoj daŭrigis la esploron pri la artikoloj de la nova statuto. Kvankam tiu pritrakto progresis pli bone ol dum la unua kunsido, la kunvenintoj tamen devis decidi fintrakti la tagordon en daŭriga kunveno en la frua vespero de la sama tago.
Je la 15a horo kunvenis la Terminara Komitato, kies raporton vi povas legi en tiu ĉi numero.
Je la 16.45a h. kolego Giessner en sia enkonduka parolo akcentis la gravecon de la fakprelegoj por nia faka movado. Li petis specialan atenton por la prelego „La nova vartarifsistemo de la Norvega Ŝtata-Fervojo", ĉar per tiu sistemo N.S.B. enkondukis iun tute novan manieron de tarifkalkulado, pri kies rezulto interesiĝas multaj fervojoj en Eŭropo.
Trafikinspektoro Per Engen bone sukcesis interesi la aŭskultantojn por tiu sufiĉe malfacila temo.
Vespere je la 20.30a h. plena salono de Teatret ĝuis la kulturan kaj teatran vesperon.

Merkredon multaj partoprenis la iom freŝan boatekskurson sur la lago Mjösa. La vizito al la urbeto Gjövik sur la transa bordo de la lago estis bonvena kaj sufiĉe interesa interrompo de la boatveturo.
Posttagmeze okazis la unua laborkunsido antaŭ tro malgranda aro da interesatoj. En sia malferma parolo la prezidanto citis la nomojn de la kolegoj, kiuj en la pasinta jaro pro morto devis fini la laboron por sia idealo. La kunvenintoj starante honoris ilian memoron.
Envenis multaj salutleteroj, inter kiuj la komuniko de nia amikino Lemonnier, kiu petis senkulpigon, ke post fidela ĉeesto en 16 kongresoj la cirkonstancoj devigis ŝin nuligi la vojaĝon al Hamar.
Responde ni povas certigi ŝin, ke estraro kaj membroj esperas renkonti ŝin en 1966, en Utrecht.
Menciindaj estas ankaŭ telegramo de s-ino Burgler, la saluto de s-ro Fernando Coca de la Pinera, direktoro de la Komisariejo pri Informado kaj Publikaj Rilatoj de la Hispana Fervojo, kies simpatio por nia movado certigis, ke baldaŭ ankaŭ en la horaro de RENFE aperos Esperantlingva teksto. Krom tio atingis nin bondeziroj por la kongreso de kol. Geroldinger, Antonsen, Kensing, bele ornamita letero el Děčin kaj aliaj.
En elokventa parolado konigis vicprezidanto Walder la fakton, ke IFEF-prezidanto ricevis Kavaliran Ordenon de la Reĝina Moŝto de Nederlando, kiun distingon li opinias valorplena ankaŭ por IFEF.
Mira Lipicar prezentis florojn.
Post detala priskribo de la ampleksa

La ruinoj de la Hamar-katedralo

laboro, kiun faris kol. Jan Lok, kiel sekretario dum pli ol 15 jaroj por nia movado, la kunveno aklame akceptis la proponon elekti tiun meritplenan kolegon honora membro de IFEF. Kiel signon de honora membreco, kol. Lok ricevis la honoran insignon.
Pli detala raporto pri la laborkunsidoj troviĝas aliloke en ĉi tiu numero.
Vespere okazis la bankedo, dum kiu la partoprenantoj povis mem plenigi siajn telerojn el abundaj kaj bongustaj manĝaĵoj, kiuj estis sur granda tablo en la mezo de la salono.
Partoprenis la bankedon la urbestro, s-ro Aŭdensen kaj s-ro Saettersdal kun sia edzino.
Kiel kutime, multaj partoprenis la internacian balon, en kiu plej belaj knaboj el sudaj landoj serĉis kontakton kun plej belaj knabinoj el la nordo, por kune ŝvebi tra la salono ĝis image en plej altaj nuboj.
Escepton faris mia hispana amiko Gimenez, kiu konfidis al mi, ke li serĉis nur la malgaje agorditajn sinjorinojn, kies edzoj ne scias danci, por fari ankaŭ al ili la vivon vivinda.
Ŝajne, tiu kortuŝa oferemo ne tro multe suferigis la noblan kolegon.

Ĵaŭdon okazis la dua laborkunsido en la bela restoracio en Domkirkeodden. En tiu kunsido la komitato konsentis rezigni pri la elekto de nova redaktoro, kiam la IFEF prezidanto certigis, ke s-ino Burgler promesis daŭrigi — almenaŭ por la venonta jaro — la taskon de sia mortinta edzo.
Post enkonduka parolo de la prezidanto la kunveno aklame akceptis la aniĝon al IFEF de 60 ĉeĥoslovakaj kolegoj, kiel parton de la 260 membroj, kiujn Bohumil Král post tutjara penado varbis por la de li fondita landa fakgrupo.
FERN-prezidanto Labordus invitis la kongreson por 1966 al Utrecht. Provizoran kongresprogramon kaj glumarkojn li jam prezentis. Tute surprize por multaj estis la invito de kolego Giessner por la jaro 1967 al Fulda.
Ambaŭ kolegoj ricevis varman aplaŭdon.
En la fino de la kunveno kolego Walder faris bonegan resumon pri la rezulto de la diversaj kunvenoj.
Post fermo de la kunsido la ĉeestantoj rapidis al la ruino de la mezepoka Katedralo, kie la fervoja blovorkestro, antaŭ granda aro da aŭskultantoj aŭdigis muzikon dediĉitan al la Esperanto-ideo.
En la posttagmezo startis la prezentado de vere belaj fervojfakaj kaj turismaj filmoj. Vespere okazis serioza koncerto en

la Katedralo de Hamar, kiu faris je la aŭskultantoj profundan impreson.

Vendredo estis dediĉita al la multepromesa aŭtobusa ekskurso. Finiĝis la laboro de la aktivuloj, kiuj en 9 kunvenoj faris sugestojn kaj decidojn por la bono de nia movado.
Vespere, por la lasta fojo en ĉi tiu kongresa semajno, ekagis la IFEF-prezidanto.
En sia ferma parolado, inter folkloraj prezentadoj, li esprimis en la nomo de la partoprenintoj, tutkoran dankon al LKK kaj al ĝiaj helpantoj pro ilia perfekta laboro.
Per floroj li honoris sinjorinojn Krogstie, Engen kaj Kleven, kiuj dum tuta jaro stimulis siajn edzojn en ilia ampleksa tasko.
Per tondra aplaŭdo la ĉeestantoj konfirmis tiujn laŭdajn vortojn.

★

La reveturo al Hamar kondukis tra la altmontaro, kie la partoprenantoj trovis okazon ataki sin reciproke per neĝbuloj. Tiel en freŝa atmosfero finiĝis bela kongresa semajno, kiu abunde regalis per sunbrilo. de J.

INFORMOJ DE L.K.K.

La monenhavo de la vitra porko estis 284,76 norvegaj kronoj. La plej proksima divenita numero estas A 4644. Bonvolu sendi la bileton al sinjoro J. A. Kleven, Disen Allé 11, Hamar, Norvegio en enskribita letero.

★

Por la kosto de la posedanto ni povos resendi jenajn trovitaĵojn:
Virina ombrelo kun arĝentsimila tenilo; vira ombrelo, mallonga, faldigebla; kelkaj gantoj. **La LKK en Hamar**

Raporto pri la laborkunsidoj

de la 26a kaj 27a de majo 1965

Pro la belega sunbrila tago nemultaj estis la partoprenantoj en la *unua laborkunsido.* En sia malferma parolo la prezidanto komunikis, ke en la kongreso partoprenas 430 membroj el 17 landoj.
Raportante pri la farita laboro de la IFEF-estraro, li tutkore bonvenigis kiel novulon ĉe la estrara tablo la duan prezidanton, kolegon Walder.
Walder akceptis taskojn, por kiuj la estraro ĝis nun ne trovis tempon. Li rilatis kun ITF kaj UEA, verkis artikolojn kaj raportojn por tiuj instancoj kaj krom tio li gvidis la laborojn de la statutojn revizia komisiono. Pro lia kompetento en organizaj aferoj, liaj konsiloj grave subtenis la taskojn de la prezidanto.
La estraro kunvenis ĉiumonate en bona harmonio. Nia movado malrapide, sed konstante kreskas kaj ĝia financa bazo estas kontentiga, dank'al singarda kaj prudenta mastrumado. Vigla estis la kontakto kun la ĉeĥa kolego Bohumil Král, kiu penadis por la fondo de Fervojista Fakgrupo en Ĉeĥoslovakio. Ni sendis dankleteron al la Ministerio en Praha, kiu subtenis tiun laboron. El la agado de kolego Král rezultis, ke fondiĝis fakgrupo kun 260 membroj. En sia kunveno la IFEF-komitato akceptis 60 kiel membrojn de IFEF. En la daŭro de la jaro montriĝu, ĉu la financaj eblecoj favoros la akcepton de pluraj membroj el Ĉeĥoslovakio.
Per tiuj novaj aliĝoj la membronombro de nia federacio baldaŭ kreskos al 2600. Ne nur nombre, sed ankaŭ kvalite nia movado daŭre kreskas.
Multaj estis la bonaj artikoloj kaj raportoj pri nia 16-a kongreso en plej diversaj gazetoj.
Bona lernolibro por fervojistoj verkita de Sredic Gvozden aperis en Jugoslavio. Kun aldono de Hispanio kaj Bulgario kreskis la nombro de la fervojoj, en kies horaroj troviĝas Esperanto-teksto. Espereble ĝi utilos al esperantistoj dum vojaĝo.
Tamen nia movado ne en ĉio estas favorata. En la pasinta jaro ni perdis pro morto aktivajn kaj fidelajn membrojn, inter kiuj tre ŝatatajn amikojn.
La subita forpaso de kolego Burgler, kiu estis entuziasma kaj sindona redaktoro de nia organo, kaŭzis embarason al la estraro.
Feliĉe lia edzino deklaris sin preta daŭrigi la taskon de sia edzo. Pro tiu kuraĝa gesto ŝi meritas nian dankon.
Post mencio de la nomoj de la mortintaj kolegoj, la prezidanto invitas la kunvenon ekstari por honori la memoron de la mortintaj kolegoj.
En entuziasma parolado vicprezidanto Walder mencias la honorigon de la prezidanto. Li opinias, ke la distingo havas sian valoron ankaŭ por IFEF.
Tial li elkore gratulas ne nur kolegon De Jong, sed ankaŭ nian IFEF-movadon.
Post la vigla parolado Mira Lipicar suriras la podion kaj donacas florojn al la prezidanto.
Inter la salutoj kaj bonaj deziroj por sukcesplena kongreso troviĝis telegramo de s-ino Burgler, leteroj de la direktoro de Publikaj Rilatoj de la Hispana Fervojo, de la Hungara Esp. Asocio, la Glasgowa Fervojista Klubo, la Esp. Rondo „Amikeco" en Česká Třebová, gekolegoj Lemonnier, Geroldinger, Antonsen, Kensing, Hogendijk, Barks kaj bele ornamita letero de la Fervojista Grupo en Děčin.
Dum la pritrakto de la kongresraporto 1964 kolego Giessner petas detalajn informojn pri niaj rilatoj al ITF kaj FISAIE. Kolego Walder respondas.
Palmgren sciigas, ke en pasintjara ITF-kongreso li petis al ITF sendi delegiton al nia kongreso en Hamar. Bedaŭrinde tio ne okazis.
Labordus petis en kunveno de abstinencula movado uzi nian lingvon por internaciaj rilatoj kaj aperigi Esperanto-kurson en ilia organo. Oni ne akceptis tiun proponon.
Pri la jarraporto de la kasisto kolego Greutert rimarkigas, ke en la budĝeto la sumo por neantaŭviditaj elspezoj estas tro granda. Li demandas, ĉu ne estas necese entrepreni paŝojn kontraŭ la pola movado, kiu dum pluraj jaroj ne pagis sian kotizon al IFEF. Li proponas duobligi nian kotizon al UEA.
La kasisto respondas, ke en la sumo „neantaŭvidita" li kalkulas pliajn prezaltiĝojn kaj krome li konsideris, ke IFEF devos finance helpi, kiam en Germanio eldoniĝos la interkonsentita libreto kun 2000 fervojfakaj terminoj.
Pri la nepago de la kotizo la prezidanto sciigas, ke la IFEF-estraro jam korespondis pri tiu afero kun respondeculoj

en Pollando. Post la kongreso IFEF klopodos akiri pli detalajn kaj ĝustajn informojn.
Pri la proponita plialtigo de la kotizo por UEA, li memorigas, ke UEA mem fiksis la kotizon de la fakaj grupoj. Oni ne forgesu, ke parto de niaj membroj pagas membrokotizon ankaŭ al UEA. Laŭ peto de la prezidanto kolego Greutert reprenas la proponon.
La jarraportoj estis akceptitaj sen ŝanĝoj.
En sia raportado pri la fakprelega kunveno kol. Giessner mencias, ke antaŭvidebla fakprelego temos pri mekanikado de pecaĵa manipulado. El 11 landoj li jam kolektis materialon.
Pri la kunveno de la Termina Komisiono Ritterspach raportas, ke ĝi estis bone vizitata. Li esperas, ke pli da kunlaborantoj helpos en tiu faka laboro.
D-ro Ferenczy raportas, ke 30 personoj el 5 landoj partoprenis en la kunveno de la junularo. La agado iom stagnis. Dum la feriosemajno en Aŭstrio ĉeestis 50 gejunuloj, grandparte fervojistoj. Speciale la francaj kaj aŭstraj junuloj estas aktivaj. En Jugoslavio kaj en Hungario la fervojista junularo grupiĝas en la faklernejoj.
La nova statuto kun la kelkaj negravaj ŝanĝoj aldonitaj, en la komitata kunveno estas unuanime akceptita.

KONGRESPROPONOJ

Unuanime estas akceptita la propono de la estraro, ke *la kotizo por IFEF estu la sama por la venonta jaro.*
Antaŭ la pritrakto de la *dua propono* la prezidanto skizas la gravan rolon, kiun plenumis kol. Jan Lok dum pli ol 15 jaroj en nia movado. Li estis por niaj membroj la centra punkto, ĉiuj konis lin kaj ankaŭ li konis la plimulton de la membroj. Lok multege laboris por la kresko de nia movado. Kiel sekretario li estis unu el la lastaj anoj de la malnova estraro, kiu dekomence en harmonio kaj kun entuziasmo gvidis la movadon. El tiuj pioniroj kolegoj Wissink kaj Stapel mortis; Biesheuvel, Drijfhout kaj Hoen estas elektitaj honoraj membroj.
Sendube, tiu honoron meritas ankaŭ Lok.
Entuziasma aplaŭdo aklamis la koncernan proponon.
Al kolego Lok, kiu estis vokata al la scenejo, la prezidanto fiksis la honoran insignon, kaj donacis al li binditan ekzempleron de la LIF-numeroj aperintaj de 1958 ĝis la fino de 1964.
Kolego Lok kortuŝite dankis al ĉiuj IFEF-membroj pro la stimulo, kiun ili donis al li por la bona plenumado de sia tasko.
La kunveno *akceptis ankaŭ la proponon de SAEF,* ke la IFEF-estraro povas postuli pli kompletajn jarraportojn kun *respondo* al faritaj demandoj.
Rilate al la kvara propono *koncerne la enketon pri LIF,* la prezidanto petas komenton al la propono de la delegitoj de FFEA.
Speciale interesas lin la motivoj kaj la celo de tiu enketo kaj volonte li scius, ĉu FFEA faris tiun enketon ankaŭ por la propra organo.
Kolego Coyac respondas, ke ne temas pri atako al LIF. FFEA opinias utile scii la opinion de la legantaro pri LIF kaj ĝia enhavo. La kostoj por la gazeto kaj por sendado estas sufiĉe altaj. Tiom pli necese estas, ke ĝi havu valoron por la membroj.
Kolegoj Barks kaj Barnickel rekomendas enpresigon de demandaro en LIF.
Kolego Bácskay estas kontraŭ la referendumo. La organo kontentigas liajn dezirojn kaj li opinias ĝin necesa por la regula kontakto inter IFEF, landaj estraroj kaj membroj.
Sredic estas kontraŭ la demandaro. En Jugoslavio ne estas malfacilaĵoj koncerne la forsendon, ĉar ĝi okazas per deĵora poŝto.
Ritterspach rekomendas la proponon, ĉar la respondoj povos doni novaj sugestojn.
La prezidanto demandas al s-ro Coyac, ĉu li pretas kompili pli ampleksan demandaron en okazo se la propono estos akceptita. Coyac konsentas.
Ĉe voĉdonado *la propono estas akceptita* per 10 voĉoj por, 3 kontraŭ kaj 5 sindetenoj.
Pritraktante la punkton *„estrarelekto”*, la kunveno konsentas provizore rezigni pri la elekto de nova redaktoro. Oni decidis, ke en la venonta kongreso okazos estrarelekto kaj en la postsekvonta jaro elekto de la komitatanoj.
Ambaŭ elektoj validas por du jaroj.
Por la revizio de la librotenado la kunveno elektis tri revizorojn: Vermaak, Bekker, Hardeveld. Eksiĝis kolego v. Leeuwen. Kiel vicrevizoron oni elektis kolegon Lok.
FERN-prezidanto Labordus invitas la 18-an kongreson al Utrecht, de la 14a ĝis la 20a de majo 1966. Li jam prezentas la provizoran kongresprogramon kaj la glumarkojn. Ĉar faldfolioj pri la urbo estas presitaj en 3 naciaj lingvoj, li sugestas al la kunveno amase skribi al: V.V.V. Utrecht, Nederlando, por peti Esperantlingvan faldfolion.

Surprize por multaj ĉeestantoj *kolego Giessner*, en la nomo de GEFA *faras provizoran inviton al Fulda, por la jaro 1967*. Kun la apogo de la urba estraro, kiu promesis helpon, la kongreso en Fulda havos konvenan hejmon en bela konstruaĵo.
Ambaŭ invitantoj ricevis spontanean aplaŭdon.
Kolego Dolapciev sciigas, ke la bulgaraj amikoj baldaŭ post 1967 invitos la kongreson.
Kolego Coyac diras, ke ankaŭ ili atendas sian vicon por inviti la kongreson al Suda Francio.

LIBERA DISKUTADO

Kolego Jensen petis en sekvonta jaro tiel aranĝi la programon, ke ni havu pli da tempo por pritrakti aliajn temojn, ekz. pri la plibonigo de la kontaktoj inter la diversaj landoj kaj la interŝanĝon de adresoj.
La prezidanto kredas, ke en la venonta kongreso estos pli da tempo por liberaj diskutoj.
Coyac petas, ke IFEF skribu al FISAIC por peti liberajn tagojn por la komitatanoj. La prezidanto petas al ĉiuj, kiuj deziras helpon de IFEF-estraro, ke ili skribu sufiĉe frue al IFEF kun indiko de la ĝusta adreso, kien oni devas sendi la petskribon.
Kolego Sredic esprimas la deziron, ke IFEF havu du vicprezidantojn. Li demandas, ĉu s-ino Burgler povos aliĝi kiel membro al FERN/IFEF. La prezidanto respondas, ke la statuto antaŭvidas nur 5 estraranojn, el kiuj unu estas vicprezidanto. Kredeble la regularo de FERN ne donas eblecon akcepti fervojistan vidvinon kiel membron.
Kolego Barks dankas la komisionon, kiu laboregis pri la statuto, pro la granda kaj utilega laboro, kiun ĝi faris. Li proponis oficiale danki al la aŭstraj amikoj pro la insignoj, kiujn ili prizorgis por la honoraj membroj.
La prezidanto volonte substrekis tiujn laŭdojn. IFEF sendos dankleteron al Linz.
Kgo Walder petas la komisionon daŭrigi la laboron por kompili ankaŭ la necesajn regularojn.
La komisiono nun konsistas el la amikoj Bácskay, Blondeaux, Barnickel kaj Sekereš, sub gvido de Walder. Kgo Barnickel devas cedi pro troaj okupoj.
Kgo Bácskay esprimas dankon al LKK pro la bona plenumado de ĝia ampleksa tasko. Li kore invitas la ĉeestantojn al Budapest por la venontjara U.K.
Kolego Ddapciev rekomendas sistemon de urbaj reprezentantoj kaj petas esplori ĉu ekzistas interesiĝo por tio.
La prezidanto respondas, ke tiu sistemo iam fiaskis pro manko de interesiĝantoj.
Kolego Lok rakontas pri la kolektado de materialo pri la historio de nia movado. Li ricevis multan tre valoran materialon. Li petas, ke la estraro skribu al Bruselo kaj repetu la pruntitan materialon, kiu verŝajne kuŝas neuzita en la kelo.
La prezidanto proponas, ke post la kongreso kgo Lok interrilatu kun li pri ĉi tiu afero.
Kgo Ohlsson sugestas uzi bonaspektan kaj modernan materialon por la instalado de ekspozicio en la kongresejo.
Labordus respondas, ke en Utrecht-a kongreso estos ekspozicio de Esperantaĵoj.
Antaŭ la fino de la kunveno vicprezidanto Walder faras bonan resumon pri la traktaĵoj kaj decidoj faritaj en la diversaj kunvenoj.
Kun dankvorto al la partoprenantoj pro la flua pritraktado de la tagordo, la prezidanto fermas la kunvenon. J. Poptie

Ĉe ges-roj Formaggio, 20/11, Torino, Italio, la 20-an de majo 1965 naskiĝis dua filineto, nomata **Anna**.

★

Ges-roj D-ro Imre Kaj Irén Pethes, Budapest, anoncas, ke la 24-an de junio 1965 naskiĝis filineto **Nóra Györgyi**.

Niajn korajn gratulojn!

Sen via kompleza kaj oferema helpo - ne realigebla!

Okaze de la „Tago de fervojistoj" 1965, do en la jaro „de internacia kunlaboro" — la fervojista Esperanto-rondeto en Havlíčkuv Brod aranĝos ekspozicion sub la devizo: „Tutmondaj fervojoj en bildoj kaj diagramoj". Tiu ĉi ekspozicio kompreneble ne estas ebla sen helpo kaj kunlaboro de vi ĉiuj, anoj de la efektive tutmonda familio de fervojistoj kaj samideanoj entute. La rondetanoj do petas vin, ke vi oferu al tiu ĉi helpo iom da via libera tempo, streĉante viajn fortojn por akiri plej diversajn materialojn kaj objektojn pri temoj fervojaj. Plej allogaj estas ĉiam bildoj (bildkartoj, fotografaĵoj, ilustraĵoj el revuoj, afiŝoj), prezentantaj ĉiujn eblajn objektojn, aĵojn, ilojn fervojajn (lokomotivojn, vagonojn, trajnojn, trakarojn, stacidomojn, vardeponejojn, socialajn konstruaĵojn, libertempejojn, sanigejojn ktp.), same kiel diversajn etajn objektojn (ekz. vojaĝbiletoj, horaroj uzitaj, sed nedifektitaj, k.s.). Por altigi la informan kaj ekonomian nivelon de tiu ĉi por nia propagando tre grava okazo vi certe ne hezitos peti la kunlaboron de via fervoj-administracio, kiu povus liveri al vi informojn koncernantajn diversajn statistikaĵojn, ekz. la nombron de transportitaj pasaĝeroj, tunoj de varoj, tiurilataj enspezoj, elspezoj ekz. por renovigado de trakoj, veturilaro, evoluo de trakci-sistemoj — ktp., ĉio de post la jaro 1946 ĝis 1963, ev. 1964. El tiuj ĉi indikoj estos eble desegni diagramojn. Ĉar ofte indikoj pri ekonomiaj aferoj estas pli malpli konfidencaj, uzu sistemon procentan, kie la koncernaj nombroj de la jaro 1946 estu 100%. Se vi mem ne volas desegni, sendu do la necesajn tabelojn kun la nombroj, el kiuj estos eble konstrui la diagramon. Ĉiujn bildojn, diagramojn klarigu per tradukita teksto. Ĉiuokaze la materialo estu multnombra kaj plej diversa por allogi la atenton ne nur de la vizitontoj, sed de la koncernaj aŭtoritatuloj. La formato de la paperaĵoj estu maksimume 2 × 210 × 297 mm. Pli valorajn sendaĵojn sendu enskribite (rekomendite).

Karaj gekolegoj tutmondaj! La eminenta sukceso de tiu ĉi aranĝo dependas sole de via bonvolo kaj oferemo. Niaj samideanoj en Havlíčkuv Brod esperas — kaj certe vi ne trompos ilian esperon — ke vi subtenos ilian klopodon por pruvi al la tieaj ne tro favore sintenantaj oficialaj rondoj (koncerne nian internacian lingvon), ke per laboro de la tutmonda kolektivo de samideanoj estas akireblaj interesaj informoj pri „Reloj, kiuj ligas landojn" pere de nia lingvo, kiu ligas la popolojn.

Ni estas konvinkitaj, ke la landoj, kie funkcias niaj IFEF-sekcioj, fieros en la ekspozicio per speciale multnombraj kaj interesaj aĵoj kaj sciigoj. Sed ankaŭ unuopaj bildkartoj interese afrankitaj certe — precipe, se ili fariĝos amasnombraj — kontentigos niajn kolegojn, luktantajn kun la Sorto por fondi novan sekcion.

Ĉiu kontribuanto ricevos kompreneble dankesprimon kaj krome kvin el la plej valoraj sendaĵoj estos lotumitaj kaj premiitaj per libroj. Limdato estas: 31.7.'65, sed — ne prokrastu kaj sendu plej baldaŭ.

Adreso: Závodní klub ČSD, Esperanto-rondeto, Havlíčkuv Brod, Ĉeĥoslovakio.

Represo en viaj naciaj Bultenoj estas rekomendinda! Red.

Al ĉiuj landaj sekretarioj, kiuj dum la kongreso ne havigis sian ĝustan adreson al la sekretario, ni urĝe petas sendi sian adreson al nia sekretario. J. Poptie, Poŝtfako 2204, Utrecht. Post ricevo de ĉiuj adresoj ni publikigos kompletan liston en LIF.

KORESPONDI DEZIRAS

Sveda junulino dez. kor. Skribu grandnombre al: **P. A. Tandlund**, Trozelligatan 18, Norrköping, Svedio.

Günter Trichtinger, 7750 Konstanz-Staad, Staadersstr. 31, Germanio, volas kompletigi sian kolekton pri „Popolkostumoj, landoj kaj homoj en tuta mondo". Li volonte akceptos bildk. kun popolkost., karakterizaj vilaĝaj aŭ kampulaj domoj, malnovaj putoj.

J. Clark, 27 Walton Place, Acomb, York, Anglio, volonte akceptos salutojn por letervespero de la I.F.E.F.-a Rondo en York, okazonta en julio.

SKRIBU TUJ !

Fakprelego

dum la 17a IFEF-kongreso en Hamar (Norvegujo) 1965

La novaj vartarifoj de la Norvegaj Ŝtataj Fervojoj (N.S.B.)

Esperantlingve verkita de fervoja inspektoro Per Engen, Elverum, laŭtermine kaj lingve reviziita de G. Ritterspach kaj J. Giessner.

1. Enkonduko.

1.1. *La stato de NSB en 1945*

Kiam finiĝis la dua mondmilito, la stato de la fervojoj en Norvegujo estis tre malbona. La trakoj estis preskaŭ eluzitaj pro nesufiĉa riparado kaj pro la intensa trafiko dum la milito, kaj apenaŭ aliaj transportiloj estis je dispono. Pli ol cent grandaj kaj multe pli da malgrandaj pontoj estis detruitaj kaj nur provizore riparitaj. La stoko de lokomotivoj kaj vagonoj estis en malbona stato kaj ege malgrandigita pro militagadoj kaj sabotado. Multaj establaĵoj kiel stacioj, lokomotivremizoj, riparejoj kaj varprovizejoj estis detruitaj aŭ difektitaj. Signalinstalaĵoj kaj regadejoj estis ekster funkcio, iloj kaj ekipaĵoj estis malnoviĝintaj.

1.2. *La evoluo ĝis 1958*

Pere de tia ŝrumpita aparato NSB devis kontentigi la grandegan bezonon de transporto, kiun kreis la rekonstruado dum la jaroj post la fino de la milito. La ŝosea kaj laŭborda trafikoj nur malbone funkciis, kaj estis la fervojo, kiu devis transpreni la plej grandajn streĉadojn dum la intensa rekonstruado, kiu okazis ĝis la jaro 1950.
Por la propra rekonstruado de NSB la kondiĉoj estis malfavoraj. NSB ja estas ŝtata entrepreno, kaj pri ĉiuj asignoj al ĝi kaj pri la funkciado kaj la investado decidas la parlamento. Dum la rekonstruadperiodo la taskoj estis sennombraj kaj la bezono neplenumebla, la provizoj estis ege limigitaj pro nesufiĉa alfluo de materialoj kaj pro manko de laboristoj. La asignoj por rekonstruado kaj renovigado de la fervojo tute ne sufiĉis por egaligi la neimageblajn materialajn kaŭzitajn de la milito. Pro tio multaj iloj kaj ekipaĵoj, kiujn oni estus devinta eksigi aŭ anstataui, devis esti riparitaj, por ke la trafiko ne ĉesu. Konsekvenco estis, ke oni devis apliki politikon „de mano al buŝo" kaj ne povis kontraŭi vere efike la iom post iom grandiĝantan konkurencon de la aliaj transportiloj per moderna aparato.
La estraro de la fervojo dum la tuta tempo observis ĉi tiun malfavoran evoluon kaj uzis ĉiujn okazojn por atentigi pri ĝi. Eĉ kiam la aŭtoritatoj certagrade fariĝis aŭskultemaj al la postuloj de la fervojo, la asignoj daŭre restis modestaj.
La modernigado de vagonoj kaj trakciiloj, la fortikigo de la trakoj, la konstruado de novaj porfunkciaj domoj kaj signalinstalaĵoj, kaj la aplikado de dizela kaj elektra trakcioj longtempe nur malrapide progresis. Iom post iom la teknika nivelo pliboniĝis. Okaze de la centjara jubileo de NSB en 1954 aperis la programo „Forigu la vaporon!" kaj dum la sekvontaj jaroj la investado koncentriĝis laŭ ĉi tiu programo. En 1958 NSB prezentis sian grandan modernigad- kaj raciigad-planon, kiun la parlamento aprobis en 1960.

1.3. *La modernigad-kaj raciigadplano de 1958*

Ĉi tiu plano entenis jenajn ĉefpunktojn:
— Taskoj de la fervojo en la estonta trafikosistemo.
— Organizado de NSB.
— Gvidprincipoj por funkciigo de fervoja kaj ŝosetrafika fakoj ĉe NSB.
— Tarifpolitiko.
— Teknika modernigado. Investadplano.

Tio estis baza plano kaj estis necese ke ĝiaj partoj estu plue prilaborotaj kaj klarigotaj. Tio koncernas ankaŭ la tarifojn, precipe la frajttarifojn, kiujn ni ĉi tie pli detale pritraktos.
Jam en aprilo 1958 nomiĝis komitato, kiu ricevis la komision ellabori novan tarifon por vagonkargoj. La komitato konsistis el tiu-fakaj spertuloj de la NSB-ĉefestraro.
Kiam la kunigado de rapidpecaĵo kaj frajtpecaĵo al unu komuna ekspedformo aktualiĝis en la kadro de la raciigadplano, oni decidis samtempe revizii ankaŭ la pecaĵtarifon. En aŭgusto 1963 kaj en marto 1964 la komitato aperigis siajn proponojn, kaj post la necesaj aproboj flanke de la trafikdepartemento kaj de la parlamento ili ekvalidiĝis la unuan de januaro 1965.

2. La evoluo de la vartarifoj de N.S.B.

La unua fervoja linio de Norvegujo inter Kristiania (Oslo) kaj Eidsvoll malfermiĝis en 1854. La tarifo, kiu tiam ekaplikiĝis, estis konstruita surbaze de la tiutempaj prezoj por transporto perĉevala. La fervojaj frajtprezoj tamen estis konsiderinde pli malaltaj, nome proksimume la duono de la prezoj por transporto pere de ĉevaloj. Jam tiam la frajtprezoj estis graditaj laŭ la valoro de la varoj. Do la fervojo jam ek de sia infanaĝo aplikis laŭvaloran tarifsistemon. Ĉi tiuj unuaj frajtprezoj krome estis laŭdistance malprogresivaj, tio signifas, ke ili proporcie malpli altiĝis laŭ kreskanta transportdistanco.

La frajtbaremo de 1854 konsistis el 5 frajtprezklasoj, unu klaso por pakaĵoj senditaj per pasaĝertrajnoj, kaj 4 klasoj por vagonkargoj.

La plej grava varspeco estis lignaĵo kaj la frajtprezo estis indikita por po dekdu tabuloj. La sekvinta tarifo ekaplikiĝis en 1862 kaj enhavis specialajn frajtprezojn por pakaĵoj kaj frajtaĵoj. La frajtaĵojn oni kalkulis laŭ pezo, pobarele, po kubafute aŭ por tutaj vagonkargoj. La tarifo enhavis kvin frajtprezklasojn kaj estis do laŭvalora. Iom post iom la nombro de frajtklasoj plimultiĝis. En 1879 oni atingis entute dek klasojn, kvar por pecaĵoj kaj ses por vagonkargoj. En tiu jaro oni enkondukis komunan tarifon por ĉiuj linioj de la landa fervojreto. Ĝis tiam oni estis aplikinta apartan tarifon por ĉiu linio. Kiam en 1892 denove ekaplikiĝis nova tarifo, aperis unuafoje la esprimoj „rapidfrajtaĵo" kaj „ordinara frajtaĵo". La nombro de klasoj ankoraŭfoje kreskis, kaj estis nun entute 12. La frajtprezo konsistis el konstanta ekspedparto kaj el laŭdistance malprogresiva transportkosta parto. La poste sekvanta tarifo aperis 1916. Ĝi baziĝis sur la samaj principoj kiel la antaŭa.

En 1927 la unuan fojon oni provis iri novajn vojojn. Koncerne pecaĵojn oni forlasis la laŭvaloran sistemon. Anstataŭ tio la frajtprezoj por pecaĵo fariĝis laŭpeze malprogresivaj, tiel ke ju pli peza estis la sendaĵo des pli malalta pokilograme la frajtprezo. La nombro de frajtprezklasoj daŭre restis granda, nome nun dek. La vartarifoj de la jaroj 1931 kaj 1936 enhavis nur malgrandajn ŝanĝojn, sed la nombro de frajtprezklasoj reduktiĝis al sep. La tarifo tiam ekaplikita laŭforme validis ĝis la jarfino 1964, kvankam oni post la lasta mondmilito faris vicon da ŝanĝoj.

3. La antaŭaj vartarifoj.

3.1. *Vagonkargoj*

La vagonkargoj reprezentis en 1963 85% de la transportitaj varoj ĉe NSB kaj donis 66% de la frajtenspezoj. Tial estas nature, unuavice priparoli ĉi tiun tarifon. Ĝi estis konstruita kiel laŭvalora tarifo. Komence aplikiĝis valorskemo por klasifikado de la varoj laŭ la diversaj frajtprezklasoj, kvankam oni ne tute konsekvence efektivigis tiun principon: diversaj nutraĵoj kaj varoj, speciale gravaj por la agrikulturo kaj la industrio, metiĝis en pli malaltajn klasojn ol kien ili laŭ la valoro fakte apartenis. La varlisto konsistis el 16 ĉefgrupoj de varoj. Ĉiu varspeco havis propran pozicinumeron, entute 539. Por ĉio numero estis indikita la frajtprezklaso por vagonkargoj kvin- kaj dektunaj. Sendaĵoj dektunaj estis metitaj en pli malaltajn frajtprezklasojn ol samspecaj sendaĵoj kvintunaj. La tarifo tiamaniere estis iom malprogresiva laŭpeze. Ĉiu frajtprezo konsistis el du partoj, nome: ekspedkosto (stacia manipulkosto), kiu restis la sama po pezunuo senkonsidere la transportdistancon, kaj el transportkosto (kilometra kosto), kiu estis malprogresiva.

La frajtprezoj altiĝis laŭdistance proporcie inter fiksitaj intervaloj. Tiuj intervaloj estis centkilometraj ĝis transportdistanco de kvincent kilometroj, kaj unu lasta intervalo por pli ol 501 kilometroj. La laŭdistanca malprogresiveco estis relative granda. La nombro de frajtprezklasoj estis ses, nome unu por rapidfrajtaĵo kaj kvin por ordinara frajtaĵo. Por sendaĵoj kvintunaj la diferenco inter la plej alta kaj plej malalta prezklaso estis 35% ĉe plej mallongaj distancoj. La diferenco malgrandiĝis, kiam la distanco kreskis, kaj por plej longaj distancoj ĝi estis 19%. Por dektunaj sendaĵoj la diferenco variis inter 31% kaj 10%. La tarifspano tiel estis pli malgranda ol ĉe la plimulto de la fervojoj en okcidenta Europo.

3.2. *Pecaĵoj*

Ĝis fino de la jaro 1964 la NSB-tarifoj enhavis tri klasojn por pecaĵoj: ekspres-pecaĵo, rapidpecaĵo kaj frajtpecaĵo. Ĉi tiuj tri klasoj diferencis je transportrapideco kaj prezkalkulado. Ankaŭ la ekspedreguloj iom diferencis.

3.2.1. *Eksprespecaĵoj* transportiĝis plej rapide, sed la sendaĵoj devis esti antaŭpagitaj kaj rembursa ŝarĝo estis malpermesita.

3.2.2. Por *rapidpecaĵoj* ekzistis kvin variantoj:

a) Pakaĵetoj, t.e. sendaĵoj kun pezo de 5, 10, 15 aŭ 20 kilogramoj. La frajtprezoj estis kalkulitaj popece kaj estis finkalkulitaj en baremo.

b) Ordinaraj rapidpecaĵoj, t.e. sendaĵoj kiuj pezis pli ol 20 kilogramojn. La frajtkalkulado baziĝis sur baremo kun frajtprezoj por po 100 kilogramoj. Por sendaĵoj pli ol dutunaj aplikiĝis specialaj prezoj, kiuj estis proksimume 15% pli malaltaj ol la ordinaraj. La ĉefaj trajtoj de tiu baremo estis la samaj kiel por vagonkargoj.

c) Rapidpecaĵoj senditaj per rapidtrajnoj. Por transporto per tiaj trajnoj oni enkalkulis aldonon de 50% aŭ 100% respektive por tag- aŭ noktrapidtrajnoj.

d) Sendaĵoj de fiŝoj kaj haringoj kiel rapidpecaĵo kalkuliĝis laŭ la prezoj por frajtpecaĵo.

e) Vico da facile pereemaj nutraĵoj, kiel ekzemple beroj, fiŝproduktoj, legomoj, viando kaj viandproduktoj, kalkuliĝis laŭ la prezoj por frajtpecaĵo plus 20%.

Ĉi tiuj diversaj ekspedformoj kaj kombinaĵoj de ili donis entute 21 diversajn eblecojn por frajtkalkulado de rapidpecaĵo.

3.2.3. *Ordinaraj frajtpecaĵoj* kalkuliĝis laŭ tri diversaj frajtprezklasoj, unu por sendaĵoj ĝis 1.000 kilogramoj, unu por sendaĵoj inter 1.000 kaj 2.000 kilogramoj, kaj unu por pli pezaj sendaĵoj. Por kelkaj varspecoj kiel arbaraj aŭ agrikulturaj produktoj kaj fiŝoj estis donata rabato per frajtkalkulado laŭ pli malalta klaso ol laŭpeze. La baremoj por frajtpecaĵoj estis konstruitaj sammaniere kiel la vagonkarga baremo.

3.3. *Fono kaj kaŭzoj por la lasta tarifŝanĝo*

3.3.1. *Vagonkargoj.* La tarifo por vagonkargoj estis, kiel menciite, konstruita laŭ la valorfrajtsistemo. Tio povas esti favora por transportilo, kiu havas monopolon, kaj la fervojo fakte havis ĝin, kiam tiu tarifoformo ekaplikiĝis. Ĝi ankaŭ povas esti ĝusta laŭ socialpolitika vidpunkto. Sed kiam la konkurenco kun la ceteraj transportiloj konstante plifortiĝis, la efiko de la ĝisnunaj tarifoj iom post iom malprosperiĝis.
Tio estis sentebla jam en la jaroj post 1930, sed speciale intensiĝis post la lasta mondmilito, kiam la transportado per ŝarĝaŭtoj ege grandiĝis. La rezulto tial ankaŭ estis, ke varoj el la plej altaj frajtklasoj pli kaj pli transportiĝis pere de ŝarĝaŭtoj. Sed tiu evoluo ankaŭ donis eblecon al ŝarĝaŭtoj dum reveturoj konkuri pri varoj en pli malaltaj tarifklasoj.
La konstruo de la tarifo kaŭzis, ke la frajtprezo potune en ĉiu frajtklaso estis preskaŭ la sama, estis nur malgranda diferenco inter sendaĵoj kvintunaj kaj dektunaj. Krom tio la tarifkonstruo malbone respondis al la realaj kostoj. La ekspedkosto, kiu estas parto de la frajtprezo, ja devus kompensi la staciajn manipulkostojn kaj aliajn fiksajn kostojn, kiuj tamen tute ne kreskas proporcie al la pezo de la sendaĵo. Male, ili estas tre konstantaj povagone, sendepende de la ŝarĝkvanto en la vagono. Ankaŭ la transportkosta parto de la frajtprezo ne kreskas proporcie kun la pezo de la sendaĵo. Kutime la transportkostoj po pezunuo malgrandiĝas, kiam kreskas la prezo de la sendaĵo i.a. ĉar la pezo de la vagono malpli signifas por granda ol por malgranda sendaĵo. La tarifo do favoris la pli malgrandajn sendaĵojn dum pli grandaj frajtpreze malfavoriĝis. Ni scias ke la fervojo teknike estas plej konvena por grandaj sendaĵoj. Tial estis tre malavantaĝe, ke la vartarifo malfavoris ĝuste tiajn transportojn, kiujn la fervojo teknike kaj koste plej bone povas efktivigi.

3.3.2. *Pecaĵoj.* Dum la lastaj jaroj konstante pli rapida transportado de frajtpecaĵoj rezultigis, ke la diferenco inter la transportdaŭro de rapid- kaj frajtpecaĵo pli kaj pli malgrandiĝis. Inter la ĉefaj stacioj ĝi ofte estis la sama. Tial estis logike, ke oni decidis kunigi la du formojn.
Ankaŭ laŭ funkcia vidpunkto la kunigo promesis avantaĝojn: en la plej grandaj urboj ekzistis apartaj ekspedoficejoj por rapid- kaj frajtpecaĵoj. Ilin oni nun kunigis. Samtempe estis eble pli raciigi la transportadon de pecaĵoj, ĉar ne plu necesis veturigi duoblajn seriojn da pecaĵvagonoj. Tiel oni ne nur ŝparis konsiderindan nombron da vagonoj sed ankaŭ la manovra servo profitis. Kompreneble oni estus povinta konservi la saman tarifon kaj apliki la frajtprezojn aŭ de rapidpecaĵo aŭ de frajtpecaĵo. Oni tamen opiniis pli bone ellabori novan tarifon por eviti malavantaĝojn de la malnova, ĉar la pecaĵtarifo estis, kiel menciite, tre komplika. Ja, ĝi eĉ malfaciliĝis la enkondukon de modernaj raciaj labormetodoj en la ekspedoficejoj. Krome la frajtprezoj estis malaltaj por mallongaj distancoj kaj malgrandaj sendaĵoj, pri kiuj la konkurenco estis minimuma kaj la kostoj relative grandaj,

dum por longaj distancoj kaj grandaj sendaĵoj la frajtprezoj estis relative altaj, kvankam la konkurenco tie estis konsiderinde pli akra.

4. La novaj tarifoj.

4.1. *Celoj kaj bazaj principoj*

Laŭ la antaŭe menciita modernigad- kaj raciigadplano NSB estas komisiita praktiki komercekonomian frajtprezpolitikon. Pro la sociaj interesoj la frajttarifoj alkonformiĝu al la kondiĉoj en la transportmerkato, tiel ke ĉiu opa transporto minimume kovru siajn proprajn kostojn. Tamen ĉiuj transportoj totale kovru ankaŭ la kostojn por funkciado, riparado, amortizo kaj donu estonte normalan rentumon de la ekspluatkapitalo.
Certe ofte la konkurenco sur la transportmerkato influas la frajtprezojn, kiujn la transportistoj ricevas. Tamen ne ĉiam estas rekta interrilato inter frajtprezoj kaj kostoj. Jen kelkaj kaŭzoj por tio:

a) La neceso funkciigi transportilojn, kiuj pro nesufiĉa trafiko ne kovras la kostojn kaj tial bezonas subtenon de la ŝtato aŭ de la komunumoj.

b) Granda nombro da privataj malgrandaj transport-entreprenoj en la ŝosea kaj laŭborda trafiko, kies kostostrukturo estas tre elasta, ĉar la posedanto mem veturigas la transportilon.

c) Propra transportado flanke de industri- kaj komercentreprenoj, por kiuj ne nur gravas la kostoj, sed ankaŭ aliaj faktoroj.

Kvankam ĉi tiuj cirkonstancoj multfoje povas influi la interrilaton inter kostoj kaj prezoj, montriĝas, ke la kostoj post iom da tempo regas la prezevoluadon. Tute ĝusta proporcio inter kostoj kaj prezoj estus la plej bona garantio, ke la transportaparato uziĝus racie, tiel ke la elspezoj de la socio fariĝus kiel eble plej malaltaj. NSB devis konstrui siajn frajttarifojn tiel, ke ili en la plej bona maniero konformiĝu al la kostbazo. La novaj tarifoj estas konstruitaj laŭ tiu principo. La faktaj kostoj por transporto varias por la diversaj linioj. La naturkondiĉoj, la teknika stato de la linio, la funkcimaniero, la trajndenseco tre gravas. Ankaŭ transportkvanto kaj transportdirekto kaj speciale la plena eluzado de la kapacito multon signifas. Ĝuste konstruita tarifo devus konsideri ĉiujn tiujn faktorojn. Sed ĉar tio tamen ne estus konforma al la deziro pri simpla tarifo kaj ĉar la necesaj kostkalkuloj fariĝus tre ampleksaj kaj malfacilaj, oni ĉi-foje esceptis tion. Ankaŭ kelkaj aliaj faktoroj, kiuj influas la kostojn, ne estas konsideritaj. La nova tarifo estas konstruita kiel komuna tarifo por ĉiuj linioj, bazante sur la mezkostoj. Jenajn postulojn oni provis plenumi:

a) La frajtprezoj — kun la antaŭaj esceptoj — principe devas baziĝi sur la kostoj.

b) La frajtprezoj devas esti malprogresivaj laŭ distanco kaj pezo. La ekspedkosta kaj transportkosta partoj de la frajtprzeo devas kiel eble plej bone konformi al la re alaj manipulad-kaj transpotkostoj. Por pecaĵo la distancintervaloj devas esti grandaj.

c) La novaj tarifoj devas plialtigi la konkurenckapablon de la fervojo, precipe por pli grandaj sendaĵoj.

d) La frajtkalkulado devas esti simpla.

e) La novaj tarifoj devas doni al la fervojo minimume la samajn enspezojn kiel antaŭe.

4.2. *La nova tarifo por vagonkargoj*

Kompare kun ĉiuj ĝisnunaj tarifoj ĝi estas revolucia: oni tute forlasis la valorfrajtsistemon, tio signifas- per drasta ekzemplo dirite- ke la frajto por unu tuno da sablo estas same alta kiel la frajto por unu tuno de oro! NSB estas la unua eŭropa fervojo, kiu faris tion, kaj la rezulton oni kun granda intereso atentos ankaŭ ekster Norvegujo.
Principe ĉiuj vagonkargoj transportiĝas samrapide sen diferenco inter rapid-kaj ordinara frajtaĵo. Provizore estas enkondukita jena aranĝo: se vagonkarga sendaĵo postulas esti sendata per rapidaŭ pasaĝertrajno, kaj se tio estas ebla, la frajtprezo plialtiĝas je 50%. Konstruante la tarifon oni kiel eble plej multe aplikis indicnombrojn bazitajn sur la realaj kostoj. Ĉar la ekspedkostoj, kiel antaŭe menciite, malpli dependas de la sendaĵpezo ol la transportkostoj, oni decidis apliki apartan indico-skalon por la ekspedkosta kaj la transportkosta partoj de la frajtprezo. Jen ambaŭ skemoj:

	20 t	15	10	5
Ekspedkostoj	100	130	180	320
Transportkostoj	100	112,5	137,5	180

Ĉe la ekspedkosta indico-skemo la diferenco inter unu indicnombro kaj la sekvanta estas laŭprocente la sama (eksponencialfunkcio), dum ĉe la transportkosta indico-skemo ĝi estas laŭnombre la sama (linia funkcio). La transport-

kostoj estas konstantaj po pezunuo inter certaj intervaloj de transportdistanco, entute ĝi estas malprogresiva. Jen la indico-skemo aplikita:

km	1-50	51-150	151-500	pli ol 500
indico	150	100	80	70

La ekspedkostoj estas konstantaj po pezunuo, tiel ke la frajtprezoj totale estas malprogresivaj.
Por doni al la nova tarifo simplan formon oni elektis la sistemon de prete elkalkulitaj frajtprezoj, anstataŭ la ĝisnuna aplikado de frajtunuoj po cent kilogramoj aŭ po tuno. Nur por sendaĵoj pli pezaj ol dudek tunoj oni aplikas frajtprez-unuon po cent kilogramoj. La frajtsumoj estas listigitaj en baremo kaj la intervaloj estas dek-kilometraj por transportdistancoj ĝis 500 km, dudekkilometraj por distancoj inter 500 kaj 1000 km, kaj kvindek-kilometraj por pli longaj distancoj. La pezo de la opa sendaĵo rondiĝas al la proksima kvincento da kilogramoj.
Ĉi tiu sistemo forigas la ĝis nun necesan elkalkuladon de la frajtsumo per multobligado de frajtprez-unuo oble pezo de la sendaĵo, ĉar oni povas trovi la frajtsumon rekte el la baremo: oni bezonas nur scii la distancon kaj la pezon de la sendaĵo. Pluspagon por tegitaj vagonoj kaj por uzo de kovrilegoj la klientoj nun ne plu pagas.
Por ekhavi statistikajn informojn pri la varspecoj transportitaj, restas tamen bezono por dividado en vargrupojn. Kiel bazon oni elektis la internacian varliston (NIM), kiun ellaboris UIC.

4.3. *La nova tarifo por pecaĵoj*

La tarifo por pecaĵoj estas bazita sur la samaj ĉefprincipoj kiel la tarifo por vagonkargoj. Je la ellaborado de la baremo estas aplikitaj apartaj indico-skaloj por la ekspedkosta kaj la transportkosta partoj de la frajtprezo. Kiel bazo por la indicoj estas elektita 100 por 100 kg. La indicoj por la ekspedkostoj varias inter 750 por 5 kilogramoj kaj 56,25 por 2 tunoj. La analogaj ciferoj por la transportkostoj estas 277,78 por 5 kilogramoj kaj 74,07 por 2 tunoj.
La transportkosta frajtprezparto estas malprogresiva laŭ jena indicoskalo:

km	1-50	50-150	151-500	pli ol 500
indico	100	85	75	70

Ankaŭ la pecaĵbaremo enhavas prete elkalkulitajn frajtsumojn. Ĝi validas por ĉiuj sendaĵoj, kiuj pezas malpli ol du tunojn. La pezo rondiĝas al la proksima pezoŝtupo de la baremo. La intervaloj estas 5-kilogramaj por la unuaj 20 kilogramoj, poste 10-kilogramaj ĝis 100 kilogramoj, sekvas 20-kilogramaj intervaloj ĝis 500 kilogramoj kaj fine 50-kilogramaj intervaloj por pli pezaj sendaĵoj.
Por eksprespecaĵo oni aplikas la saman tarifon, sed la frajtprezoj plialtiĝas je 100 ĝis 200%.
Plue ekzistas, kiel ankaŭ en la antaŭa tarifo, la ĝis nun ne menciita ekspedmaniero „regiona frajtpecaĵo". Por transportdistancoj malpli ol 50 kilometraj oni povas ekspedi pecaĵojn ĝis 10 kilogramoj sen frajtletero je fiksa prezo de 1,5 kronoj. La nova tarifo eĉ plilarĝigis tiun servon: regiona pecaĵo ĝis 10 kilogramaj kostas nun 2 kronojn, de 10-20 kilogramoj 3 kronojn. Pro la fakto, ke nek ĉe la ekspedstacio nek ĉe la ricevstacio okazas registrado, tiu servo prezentas al la klientaro ege simpligitan ekspedmanieron por malpezaj pecaĵoj trans mallongan distancon. Kredeble tiu servo estas unika inter la eŭropaj fervojoj.

4.4. *Kiujn avantaĝojn NSB akiras per la nova tarifo?*

La nova formo kun prete elkalkulitaj frajtoj, kolektitaj en malgranda nombro da tabeloj, tre simpligas la frajtkalkuladon. En grandaj ekspedoficejoj, kie pluraj deĵorantoj estas okupitaj nur per frajtkalkulado, oni povas redukti la nombron de deĵorantoj. Krome la simpla frajtkalkulado preskaŭ nuligas la riskon de erara kalkulado. Per tio grave reduktiĝas la relative granda laboro sendi kaj konfirmi korektavizojn. La nova tarifo konformigas la frajtprezojn de la fervojo al la realaj kostoj. Praktike tio kaŭzas, ke la prezoj por malgrandaj sendaĵoj altiĝas, dum la prezoj por pli grandaj sendaĵoj malaltiĝas. NSB esperas, ke tio rezultigos pli bonan konkurenc-kapablon koncerne pli grandajn sendaĵojn. La fervojo funkcie kaj teknike plej bone konvenas por tiaj sendaĵoj kaj tial povas transporti ilin en ekonomie plej favora maniero.
La plej multajn malgrandajn sendaĵojn oni esperas ankaŭ estonte transporti, eĉ se la frajtprezoj aliiĝas, ĉar la ceteraj transportiloj ne tro multe interesiĝas pri ili. Kelkajn transportojn mallongdistancajn eble transprenos aliaj transportiloj, sed la kostoj de la fervojo koncerne tiajn sendaĵojn estas tiel altaj, ke ili ofte pli bone konvenas ekzemple por ŝarĝaŭtoj.

Ĝenerale oni supozas, ke la nova tarifo fortigos la staton de la fervojo kaj eĉ donos al la fervojo novajn transportojn, precipe trans longaj distancoj. La novaj frajtprezoj pli konformas al la transportkostoj realaj kaj tio estas grava kontribuo al la strečoj krei kontentigan kunordigon de ĉiaj transportiloj.

Kune kun la ceteraj projektoj, kiujn entenas la modernigad-kaj raciigadplano, oni esperas, ke la novaj tarifoj donos al la fervojo pli bonajn eblecojn prosperi en la konkurenco kun la ceteraj transportiloj, tiel ke la fervojo daŭre okupu la rolon kiel la plej grava transportilo de la lando.

Parto de la kongresanoj

La fakprelego en Hamar

Spite al belega, varma sunbrilado proksimume 100 gekolegoj venis por aŭskulti la fakprelegon, kies temo estis: „La novaj vartarifoj de la Norvegaj Ŝtataj Fervojoj". La materio estis iom komplika kaj tutcerte ne estis facile prezenti ĝin en komprenebla formo al la aŭskultantaro. Ke oni tamen povis sekvi allogan, sufiĉe interesan prelegon, tio sendube estis la merito de fervoja inspektoro Per Engen, kiu esperantlingve verkis la prelegon kaj sukcesis meti la relative sekan materialon en agrablan vestaĵon. La en tiu prelego traktita tarifreformo estas — laŭ la komentarioj — revolucia kaj la plej multaj eŭropaj fervojaj entreprenoj scivole observas la rezultojn. Estas nun afero de niaj landaj estraroj, redaktoroj, komitatanoj ktp., eluzi la prelegon, speciale ties resumon por informi fakajn, sindikatajn, instruajn kaj aliajn gazetojn. Nia nederlanda kolego Labordus jam anoncis, ke la fakprelego en la venonta kongreso en Utrecht temos pri la mekanikigo de la pecaĵmanipulado. Tio nedubeble fariĝos aktuala, interesa kaj ne tro malfacile komprenebla prelego, kiu bone estos klarigebla per lumbildoj. Verŝajne estus konsilinde agi laŭ la koncepto priparolita en la kunsido de la fakprelega komisiono en Hamar, nome okazigi la prelegon en kadro de ekzemple ĝenerale allogaj filmoj aŭ similaj prezentaĵoj, por ke ankaŭ por la ne rekte interesitaj kaj por la virinoj la afero fariĝu pli altira.
Estas precipe menciinde, ke la IFEF-prezidanto kaj dekduo da diverslandaj kolegoj deziris ĉeesti dum la kunsido de la fakprelega komisiono kaj parte eĉ partoprenis en la diskutado bona signo por la kreskanta intereso.

Giessner
(gvidanto de la
fakprelega komisiono)

Mallonge:

La prezidanto dankas:

Tutkoran dankon mi esprimas ankaŭ en la nomo de mia edzino pro la multaj gratuloj kaj bondeziroj ricevitaj. de Jong

---

S-ro Franz Jonas urbestro de Vieno, elektiĝis kiel prezidanto de Aŭstrio. Ankaŭ IFEF esprimis siajn bondezirojn: „Sinjoro Franz Jonas, Prezidanto de la Aŭstria Federacia Respubliko, Wien, Aŭstrio. La Internacia Fervojista Esperanto-Federacio en kunsido de 17-a Kongreso en Hamar tutkore gratulas vin pro via elektiĝo kiel Federacia Prezidanto de Aŭstrio. J. Poptie, sekretario; de Jong, prezidanto."
La respondo estis: „Okaze de mia elekto kiel Prezidanto de la Respubliko Aŭstrio vi esprimis al mi viajn bondezirojn. Akceptu mian plej koran dankon. Jonas."

★

Rimarkojn pri la kongresprogramo oni sendu sufiĉe frue al la adreso de LKK, Utrecht.

Ĉiajn materialojn pri fervojoj sendu al Závodni klub ČSD, Esperanto-Rondeto, Havlîčkuv Brod, Ĉeĥoslovakio, por ekspozicio „Tutmondaj fervojoj en bildoj kaj diagramoj", kiu okazos la 31-an de julio 1965. Valoraj sendaĵoj estos kompensitaj per libropremioj.

★

Eŭropa Feriosemajno okazos en Svislando en Caslano, Tiĉino, apud Lugano de la 22-a ĝis la 28-a de aŭgusto.

★

La Internacia Feriosemajno en Zwolle okazos de la 31-a de julio ĝis la 8-a de aŭgusto. Alloga programo, tre moderaj prezoj.

★

Kortuŝita pro la multaj kondolencaj leteroj okaze de la subita forpaso de mia edzo, I.F.E.F.-redaktoro D. Burgler, mi esprimas mian koran dankon al ĉiuj skribintoj.

E. Burgler-Jezsó.

Esperanto Presejo - Hardinxveld