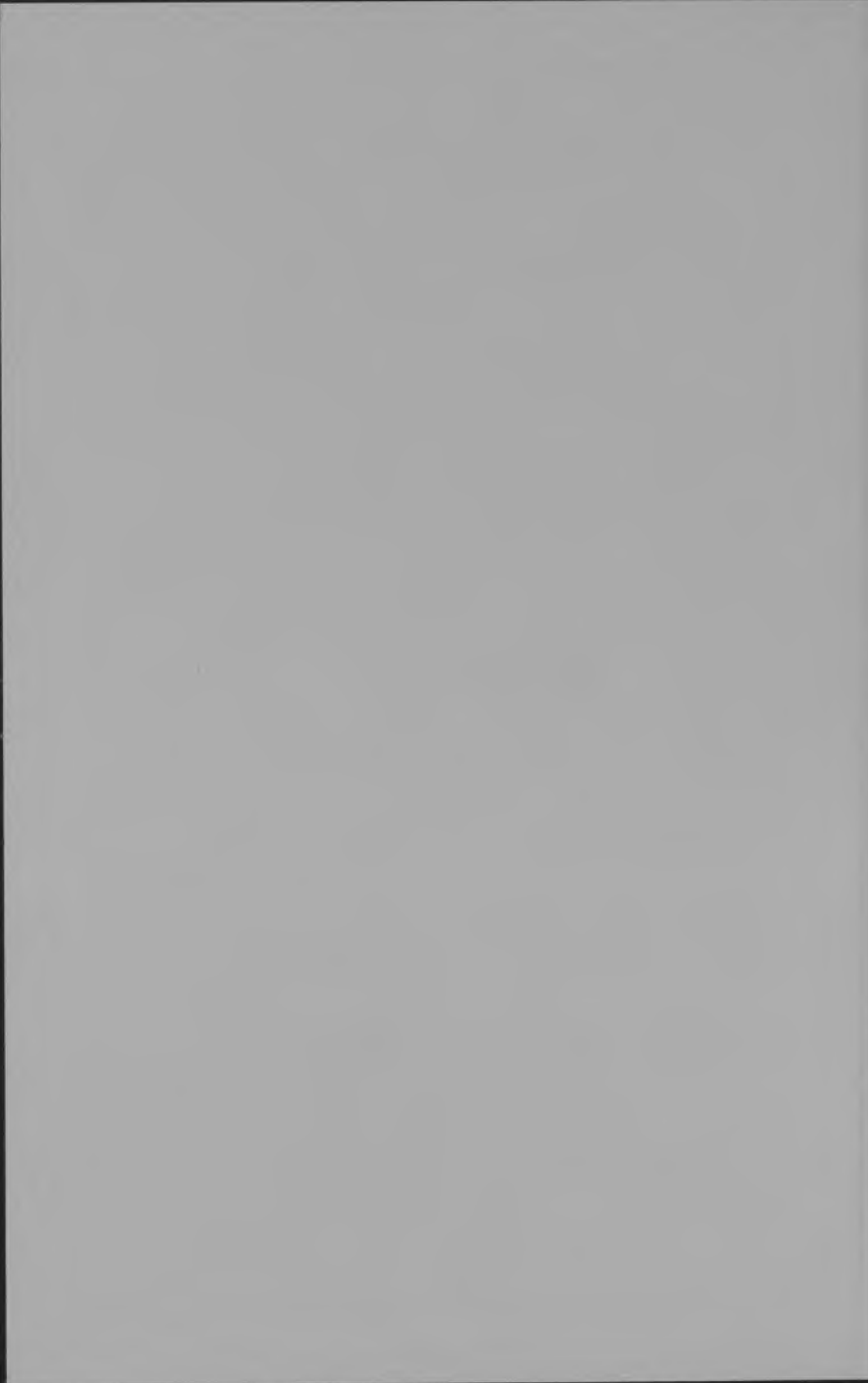
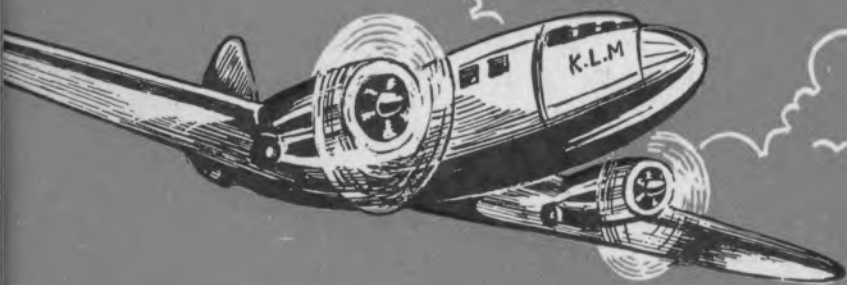


BROCH
25741



A VIRUPLY



SUN



POR LA **HONORO**
DE NIA LANDO

KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK



1123 0395

Prezo po 0.20 Gld. Ned. por çiu ekz.

Çe minimume po 10 ekz. 0.15 Gld. Ned. por çiu ekz.

" " " 25 " 0.12 " " " " "

" " " 50 " 0.10 " " " " "

Broch

25741

POR LA HONORO DE NIA LANDO

Pledado por aertrafiko super la
militpensado
de A. VIRULY
ĉefpiloto de la K. L. M.

El Holanda lingvo tradukis

P. W. VAN SIJN

ĈIUJ RAJTOJ REZERVITAJ

D. VAN SIJN & ZONEN
ROTTERDAM (HOLLAND)

Parizo, malfrue vespere.

Juna Samlandano,

Antaŭ kelkaj semajnoj vi skribis al mi pri nia Nederlanda aertrafiko. Vi volas fariĝi piloto, vi volas klopodi trovi laboron je la aertrafiko; vi demandis al mi kiujn ŝanĉojn tiu aertrafiko povus oferi al vi kaj kelkajn temojn mi povis jam sendi al vi. Vi scias, ke en nia lando certe centoj kaj tre eble miloj da junuloj estas, kiuj volas la samon, tial ke ili havas la samajn altajn esperojn. Tiuj havas jam nun grandan intereson pri ĉio, kio koncernas la aertrafikon, ĉar ili komprenas prave, ke la aertrafiko en la mondo havas grandan estontecon, kaj estas certe, ke en tiu estonteco ankoraŭ multe pli ol nuntempe la Nederlandanoj povos fari multan laboron. Nia popolo jam faris multe laŭlonge de la aervojo, ni flugas jam super granda parto de la ter globo kaj ni progresos ankoraŭ. Kompreneble, ke tiu, kiu devas elekti metion nuntempe demandas al si, ĉu en tiu profesio li ankaŭ povos trovi laboron..... kaj estas multaj junuloj, kiuj pensas tiel. Vi scias do, ke ne estos facile por vi trovi laboron sed vi skribis, ke vi tamen volas provi, kaj mi tutkore deziras al vi bonan sukceson, ĉar ĉiu jaro fortigis min denove en la konvinko, ke ĉiu knabo, kiu povas flugi en la aero estas tre enviinda. Pro la spaco en kiu liaj okuloj

povos ĉirkaŭrigardi. Pro la respondeco, kiun li ankoraŭ tiel juna povos porti. Pro la libereco en la vivo, kiun li eniras, pro inklino kaj la gloro de la metio, kiun li helpas perfektigi. Mi trovas mian metion belega metio pro la ŝancoj, kiujn ĝi oferas al homo, kaj pro la tasko kiun ĝi havas en la mondo — tial tiuj bondeziroj je via sukceso sur tiu sama aervojo.

Sed nun estas en via letero unu vorto, kiun vi skribis eble sen pripensado, ĉar ĝi fariĝis modovorto „honorinda”. Estas ĉar la honoro de mia metio kortuŝas min, ke via elparolita supozo trovi en la aertrafiko honorindan metion, restis sonori en miaj oreloj. Amiko — por tiu, kiu kiel mi rigardis la aertrafikon de multaj flankoj estas la uzado de vorto, kiel „honorinda” ne tiel kutima, kiel vi eble pensas.

Sur la tereno de la aertrafiko la distanco inter la ideoj honorinda kaj homsenhonoriga ne estas pli granda ol inter la faro de bonega surteriĝo kaj falo. Mi ekspertis, ke preskaŭ ĉiam estas kaŭzo distingi severe;

ke tiu aertrafiko povos doni al la homaro nepenseblan vastan servon farante la mondon pli malgranda;

kaj ke ĝi nuntempe povas havigi al krimulŝtatoj post la provizora bataleto kun dek milionoj da mortintoj de 1914—1918 veran efikan rimedon por neniigi la kulturon;

ke, kiam la homaro ne estos preta iri sian novan Aervojon, inspirita kun tia volo al paco sur la

tero, kiu estas promesita en la evangelio al homoj de bona volo;

ke tiam tre certe la Diablo iros laŭ tiu Vojo, kie staras ĉies domo, ĉies infanoj ludas, ĉies posedaĵoj kuŝas neŝirmataj sub la ĉielo (Ĉar ne parolu serioze al fakulo pri aerprotektado; pri tiu fabelo per kiu oni nun trankviligas la popolojn de la grandaj urboj, li vere vidas tro bone la neverecon. Sankta Nikolao disĵetas makaronetojn, la cikonio alportas la malgrandajn infanojn kaj kiam vi zorgeme estingas vian noktlumeton, nenia malbona piloto povas trovi vin, karulo.)

Sed, kvankam tiu kaŭzo por distingado ekzistas preskaŭ ĉiam, estas tagoj, en kiuj la naŭziga honto, kiun la aertrafiko os eble iam kaŭzos al si mem, ekstre forte parolas al piloto, kiu lernis legi la vorton „servregulo” kiel „regulo de servoj” al la kunvivo kaj volas rigardi tiel tiujn flugadojn, sed kiu havas sufiĉe da scio pri militado, ke la tasko de bombardo, kiun li devas plenumi en milittempo similus al internacia kaŝmortigo. Ĉar la homoj por kaŝmortigo ankoraŭ restas ĉiam tro bonaj, kaj mi hodiaŭ denove akiris tre forte tiun impreson, mi volas skribi al vi hodiaŭ vespere ankoraŭ unu fojon.

Estas jam sufiĉe malfrue kaj estas malvarme, sed tamen mi skribas tiun ĉi leteron ankoraŭ al vi, sidante sur trotuarteraso. Tio povas ja en Parizo. Ĝi estas la — varmigita — teraso de la Capoulade, kaj la trotuaro estas la trotuaro de la Boulevard St. Michel. Sidas ĉie en la vitra kaĝo ankoraŭ

multaj studentoj, tio estas la kutimo en tiu ĉi kvartalo ĉe la Universitato ĝis longe post noktmezo. Kiam post kelka tempo la grandaj bibliotekoj fermiĝas, venos ankoraŭ pli multaj; estas tie ĉi ĉirkaŭ tiuj altaj varmegaj fajropotoj multe pli agrable kaj societeme ol en la malvarmaj ĉambretoj sur la kvina etaĝo, kie loĝas la plej multaj el ili. Cetere, mi tute ne intencas skribi al vi leteron kun plezuraj impresoj de la Boulevard St. Michel. Mi estas el ĉiuj sur tiu ĉi teraso certe en la malplej agrabla humoro.

Ĉar preskaŭ ĉiuj, kiuj sidas tie ĉi, laboras ĉirkaŭ la Sorbonne kun espero por la estonteco de metio, kiun ili preferis, tial ke ili vidas en ĝi propan laborkampon kaj honorindan perspektivon por si mem kaj ilia lando kaj kiu donos al ili certe belegajn ŝancojn. Sed mi laboras nun jam pli ol dek jarojn en metio kun ankaŭ senlimigita laborkampo, en kiu mia lando jam kunludas honorindan rolon kaj kiu ankaŭ oferas belegajn ŝancojn, ne sole al kiuj praktikas ĝin, ne sole al la nacioj, sed antaŭ ĉio al la tuta homaro, ĉar la aertrafiko povas kunhelpi kunigi tiun homaron al unu laborokomuneco — kaj pri tiu ĉi metio, en kiu mi volas kredi la honestan kaj honorplenan emon, mi vidis, hodiaŭ vespere pli akre ol iam, la dekadencan. Mi hontis pro mia metio kaj mi retroiris de la Champs Elysées laŭlonge de la bordmarŝejoj de la Seine kun unu forta sento de indigno pro la malhonteco, kiu alligis sin al tiu ĉi metio de piloto.

Mi vizitis, kiel mi faris jam tre ofte, la grandan francan ekspozicion de aertrafiko en la Granda Palaco, ĉar tio estas ĉiujara okazintaĵo, kiun neniu el ni preterpasos. Ĉiujare tie ĉi en Parizo oni povas admiri en aŭtuno ĉiujn novajn, teknikajn mirindaĵojn — kiel oni nomas tion.

Kiel ĉiun jaron tiu ĉi Salono donis nun ankaŭ multekoste muntitan imponantan revuon de ĉiu teknika aertrafikpovo, sed ho Dio! — kiel naiva oni devus esti, senti bezonon je aplaŭdo!

Ĉio, kio estas donita al la homoj de nia tempo je teknika genio estis montrita en tiu ĉi impona revuo en ĝiaj plej rafinitaj aviadaj aplikoj. Elektro de materialoj el ĉiuj anguloj de la mondo malgrandigita de la aviadilo, nekomprenoble delikataj mezurinstrumentoj kaj prilaboraĵoj; motoroj, kiuj ofertas al la homo en malgranda projekto fortelvolvo de mil ĉevaloj kaj pli — ĉie la pruvoj de penado kun ekstrema rafino kaj ekstrema forto, direktita je la plua konkero de la aera spaco, je kiu la homo serĉis pli ol tridek centjarojn kaj kiun li akiris jam grandparte en tridek jaroj. En tiu ĉi ekspozicio oni vidis la plej efikan perfektecon kiun en 1936 la lernemeco, genio, ekscito de la homo kaj emo al heroeco akiris.

Ĝi estus povinta esti ekscita, nobla kaj feliĉiga monumento por la homa penado sed mi volas, ke mi povus skribi al vi pri ĝi tiel.; ĉiu ŝatas ja rakonti la bonon de sia metio. Sed, tion mi ne povas, ĉar ĝi estis kontraŭe nenio ol unu fortega kulpigo de la homo.

La grandega spaco kun francaj, rusaj, anglaj, ĉeĥoslovakaj, nederlandoj aviadiloj montris escepte de unu aŭ du nur militajn maŝinojn. Ŝajnis, kvazaŭ por la homa flugado nur unu vera grava kaj dezirinda celo ekzistis: la neniigo de la homo, kiu mem estis farinta ĉion. Mi rakontis jam en centoj da salonoj en Nederlando pri la tasko, kiun la aertrafiko povos havi je la kulturo de vera populunueco, sed mi eksciis, ke tie ĉi ĉiu klopodo por saĝa kunvivo estis mokita. Ĉu kunigo de la popoloj? Jes — povante batali pli rapide kaj pli efike. Ĉu pli da gajno en horrapideco, altiĝrapideco kaj transportebleco? jes — povante garantii al la aeratakanto ankoraŭ pli da, kaj pli fatalan supercon kontraŭ la defendanto!

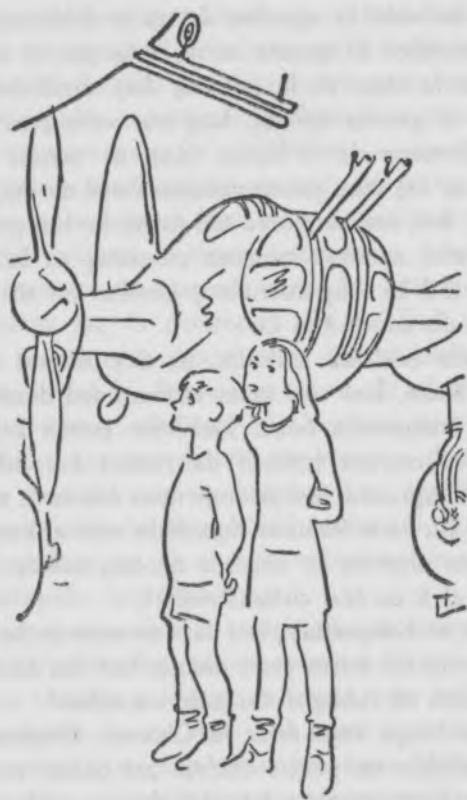
Mi dubas, ĉu iam en la mondo estas donita simptomo pli abomena, pli klara, pli ruiniganta pri la stato de absoluta malindeco al kiu la noblaj fortoj de prudento, genio, laborfaveco kaj ekscito povas gvidi la homon, se tiu ĉi fermis sian koron por amikeco kaj komuncdeziro en pli vasta signifo kaj kiam li estas puŝita al frenezo de malfido, timego kaj malamo. Tie ĉi ŝajnas, ke ĉio estis donita al la laboranta homo por lia bonstato kaj li estis utiliginta ĉion por la pereco de si mem, kaj sia tempo. Tridek jarcentojn li estis sonĝinta de la aerspacego kaj kion li montris, kiam la sonĝo estis akirinta realaĵon? Giganta salono plena de turmentiloj, kiuj superis la kruelecon de la mezaj centjaroj! Ĉu lia klopodo estis direktita al la efika formo de monduueco de popoloj, kiuj bezonas

ĉies kunlaboron, nun tio ĉi ebligās en la malgrandigita mondo? Ne, li petis la admiron de la estontaj viktimoj por nova aviadilo, kiu flugis 450 kilometrojn en horo kaj kiu povis altiĝi ĝis 6000 metroj en dek minutoj por ataki tie loĝanton de alia mondprovinco per du kanonoj de 23 mm, tri mitraliloj de 8 mm kaj aldone bomboj de 300 Kg. Mi havas la prospekton tie ĉi sur miaj genuoj; eble ankoraŭ miloj da aliaj vizitantoj en Parizo rigardas tiujn belegajn bildojn, designitaj tiel orde, sed kiam oni estas piloto kaj povas doni al si raporton pri la eblecoj, oni ne facile povas admiri ĉion per ĝemo de malsaĝa admiro tial ke „ni estas progresintaj tiel multe.” Estas stranga sperto, amiko, grandiĝinte kun metio, kiel la mia jam dek jarojn tagon post tago kaj fine devigite demandi al si, ĉu oni, ĝuste dirite, komprenis ion pri ĝi, kaj tamen mi ĉirkaŭiris kun tiu demando inter la tendoj kaj mi turnis kaj returnis ĝin en mia kapo, kiam mi ĵus retropromenis laŭlonge de la Seinebordoj. Ĉu nia aertrafiko, kiu naskiĝis el la mondmilito de '14—'18 havus efektive ne alian signifon ol tiu de malgrava flankvojo, antaŭdestinita finiĝi laŭlonge de la ĉeflinio de la aertrafiko, kiu kondukas al sekvonta mondmilito; ĉu en la taŭgeco de la aertrafiko por mortigo kaj ruinigo vere konsistus ĝia granda historia signifo? Kiu, kiu portus en si nur fajron da amo por tiu ĉi metio kaj ĝia misio kaj nur flameton da kredo en la mondamikeco povus iri inter tiuj tendoj kun alia demando; kiu povis hejmeniri alie ol kun sento de honto.

Sento de honto pro tiu ĉi malboniĝo li devas senti — kaj tiam la malplezuran senton de konsterniga admiro.

Ĉar ke estas eble en tiu ĉi tempo, ke industrioj, certa gazetistaro, certaj aroj de interesiĝuloj klopodas perlabori kaŝe, tiel multe, kiel ili povas, ankaŭ je milito aŭ militpreparado, — à la bonheur. Ke ili timigas la popolojn — kaj profitas de ilia timo, kiu esprimas sin en altaj militaj elspezoj, ke ili vidas en grandaj ekstermmilitoj grandegajn profitŝancojn kaj tial laboras por kaŭzigi ilin per la plej teruraj rimedoj..... tion oni povas imagi. Eble venos iam tempo, ke oni ne plu toleras tion, sed tiu tempo ne ekzistas ankoraŭ. Ke tamen estas eble fari tion publike, ke, oni eĉ povas aranĝi antaŭ la okuloj de la homoj la mortigilon, per kiu oni povas kaj (kiel multaj homoj esperas) ekstermos ilin, kaj kion ili devas mem pagi, kaj tiam resendi ilin hejmen plena de admiro — ĉe tio mia limigita prudento ĉesas.

Ĉar tio estis ja la situacio! Dum tiu miraklomondo de ruiniga mekaniko staris briligante; dum en la tendoj la fabrikistoj preparolis en multaj lingvoj moderajn liveraĵojn de aparatoj kaj konstrukonsentojn al ia registaro, se tiu nur pagu kaj sen garantio, ke tiu ilin ne ellasus sur la urbojn de iliaj propraj landoj, la homaro marŝis inter ili al kies pereco ĉio servis, ridante kaj admirante. Meze de la preskaŭ palpebla monperl laboreco je ilia propra morto, ili montras unu al la alia plena de malprudenta intereso la novajn eltrovaĵojn.



Ili similas iomete la Sudmarinsulanojn, kiuj, kiam ili estas iel publike pendigotaj, ĝis la lasta sekundo montras sin infane fieraj, tial ke ili estas la centro de impona okazo.

Ĉu ili ne vidis la signifon de tiu ĉi dekadenco de la aertrafiko? Ili apenaŭ aŭ ne vidis ĝin; ili forpuŝis unu la alian ĉe la bomboj kaj direktiloj. Ili laŭdis la genion de tiuj, kiuj nur volis profiti de la malboneco de la ŝtatoj. Kaj ili sendis ĉiun matenon kaj ĉiun posttagmezon arojn de iliaj lernantoj, kiuj estis ankoraŭ tiel junaj, ke tiuj pro ilia leĝo patre ankoraŭ ne estis enlasataj en la bioskopoj, tial ke iliaj instruistoj parolus pri tiu malboniĝo de moroj kun ili.

Ili trovis evidente malutile, ke tiuj infanoj vidus sur la filmo, kiel viro kisas virinon, sed dezirinde, ke ili komprenus bone, kiel viro povas peli en naŭzigan morton centojn da virinoj kaj infanoj. Ĉu vi komprenas, kiel strange inter ĉio tio ĉi staras piloto, kiu estis lerninta rigardi la aertrafikon kiel penadon protekti la homojn de ĉiuj nacioj, konfiditaj al li en ĉiuj cirkonstancoj?

Kaj ĉu vi komprenas, kiel la demando je la vera signifo de lia metio ĉiam okupis lin? Ĉu servo al la homaro aŭ ruinigo? Ĉu paco aŭ milito?

Sur tiu longa vojo inter la Champs Elysées kaj la Panthéon mi pensis ĉiufoje pri okazo en mia junaĝo. Kiam mi estis dek, dek-dujara, mi loĝis en Westkapelle, tie sur la ekstremaĵo de Walheren. Estis ora tempo! Kun la knaboj de la vilaĝo ĉiuj libroj de Karl May kaj Marryat estis tie imitataj.

Ni naĝis kaj rajdis sur bovinoj kaj ĉevaloj en la herbejo, ni kampadis en la dunoj, kaptis fiŝojn ĉe alfluo kaj krabojn ĉe forfluo, kuiris festmanĝaĵojn per al albordiĝinta ligno sur la marbordo kaj kiam ni vidis vilaĝanojn el Domburg ni ĵetis ŝtonojn al ili. La vilaĝanoj el Domburg estis malestiminda' popolo. Mi malofte amuzis min tiel multe kiel tiam. Per argilbuloj kaj ŝtonoj el la digo ni ĵetis al ili kiam ili preterpasis la vilaĝlimon — escepte la posta poeto Jan Campert; tiu estis tiel forta, li ĵetis al ili en la sezono per tutaj sukerbetoj. Kompreneble tio estis malpermesata de la Aŭtoritato. La Aŭtoritato tie estis mia patro, kiu estis departementestro kaj la ĝendarmo Stoel. Sed mi ne multe respektis la Aŭtoritaton, ĉar ni kuris multe pli rapide ol la Aŭtoritato, kiam Ĝi alvenis. Ni ĵetis al multaj vilaĝanoj el Domburg per ŝtonoj, argilbuloj kaj sukerbetoj, ĝis kiam la Aŭtoritato aĉetis grandan nigran polichundon, kiu nomiĝis Nelly kaj kiu kuris ankoraŭ multe pli rapide ol ni. Post tiam ne plu ekzistis milito, sed paco inter Westkapelle kaj Domburg.

Mi nun havas dudek jarojn pli; mi ankoraŭ tre ŝatas Westkapelle, kaj mi ankoraŭ ĉiam malŝatas iomete Domburg. Vilaĝo en kiu vi loĝis kiel knabo restas parto de via vivo. Sed poste mi vidis multe de la mondo; mi nun scias, ke ekster Nederlando kuŝas ankoraŭ mondo, kiun oni komencas ŝati, kiam oni komencas koni la landon kaj la homojn, kaj ke tiu mondo estas multe tro bona por esti ĵetata per ŝtonoj aŭ per sukerbetoj, kaj certe ne per

bomboj. Mi volas diri, ke mi bedaŭrus, se la destino de tiu mondo estus liverata al la vilaĝanimo de malsaĝuloj, dezirantaj aventuron. Mi volas diri, ke mi treege bedaŭras, ke la „Ligo de Nacioj” ankoraŭ ne aĉetis grandan nigran polichundon por teni ilin je ilia pantalono, kiam ili volas ataki la vilaĝanojn de alia vilaĝo, ke, aliavorte ne staras deviga potenco malantaŭ la Universala leĝtribunalo por malebligi la militon, tiel, kiel jam staris polichundo malantaŭ la komunaŭtoritato de mia malnova Zeelanda Farmistvilaĝo.

* * *

Sekvanta metano, en la aero.

Juna samlandano — vi, kiu momente ankoraŭ ne scias multe pri la moderna aertrafiko, vi apenaŭ povos imagi, kiel agrable mi sidas ĉi tie, farante nenion, antaŭ ol mi ekpensis, ke mi devas fini al vi mian leteron, kiun mi komencis hieraŭ vespere sur la „Boul' Mich”. Tamen dek du Kievit-pasaĝeroj malantaŭ mia dorso supozas, ke tie ĉi en la direktejo fortega ruvo pri aviadildirektado estas montrata. Tute ne vere; la aŭtomata piloto altigas la Kievit du metrojn en sekundo, direkto 36 gradojn magneta kaj 265 kilometrojn en unu horo kun plu da akurateco ol pri kiu mi iam disponis en mia praktiko de dek jaroj kaj ni sidas triope kaj rigardas bonvole frontbalkono-Douglas. Ke ekzistas ankoraŭ homoj, kiuj estas

inklinaj pagi por tia neniofarado grandajn salajrojn al pilotoj, vi ne komprenas.



Parizo malaperis malantaŭ ni; ni iras Amsterdamon. La vivo aspektas matene ofte pli facila ol vespere; tial mi estas nun inklinata detiri miajn pensojn de ĉiu mizero kaj ĉiu hontigo, pri kiu mi skribis al vi antaŭe. Eble ĉio ne estas tiel malhela kiel ŝajnas kaj venkos eble la speciala aertrafiko al kiu mi kredas, kun la homa sana spirito en la mondo malsupre. Kaj tamen..... rigardante malsupren mi vidas unue la fervojon tra la arbaro de Compiègne, kie antaŭ dekok jaroj ankaŭ en tia, malhela tago en aŭtuno en restoracivagono tiuj subskriboj estis metataj, post kio unuafoje en kvar jaroj trankviliĝis inter Svislando kaj la Norda Maro. Post kio ĉiuj viroj retroiris hejmen — kun dek milionoj da viroj malpli ol ili estis venintaj. Dek milionoj malpli, nun kiam mi skribas

tion mi scias denove, ke estas malkuraĝeco forgesi ilin, kvankam ŝajnas ke ilia morto portis nin neniun paŝon pli proksime al pli bona estonto, por kiu ili opiniis batali. Dek milionoj da mortintoj — kaj ni daŭrig as, farante nenion! Dek milionoj da mortintoj — kaj oni ankoraŭ ne scias, kiun oni devas pli kompati; tiuj, kiuj eble mortis en la espero, ke ilia pereo servis al io; tiuj, kiuj hejme formis la dek milionojn da ruinigitaj familioj aŭ tiuj, kiuj en tiu aŭtuntago en longaj aroj ekreturnis kaj kiuj iom post iom devus ekkompreni, al kio, ĉio ĝuste dirite estis servinta. Ĉu ne estas honto, ke la germanaj municifabrikoj de Krupp post la milito prezentis al la anglaj municifabrikoj de Vickers konton de unu ŝilingo kaj tri pencoj por ĉiu kuglo kun germana subparto liverita de Vickers kaj pafita al la Germanoj kaj ĉu ili ne povis kalkuli sesdek germanajn markojn kiel patentakcizoj por ĉiu pereinta Germano? Ĉu oni ne povas nomi dekojn da ekzemploj kiel tiun ĉi kaj ankoraŭ pli gravajn. Kiom da potencaj industrioj laboras nuntempe tage per ĉiuj fortoj por gajni novajn profitojn de sama malnobla kvalito? Kiuj igas paroli siaj grandaj ĵurnaloj pri alta mona helpo, por nacia honoro kiam ili celas sian propran profiton?!

La „Kievit’” flugas super Cambrai kaj la Somme, Péronne, St. Quentin,..... vi vidas ankoraŭ tie malsupre la tombejojn kun iliaj longaj vicoj da krucoj, kvankam iom post iom neniu iras plu tien por rigardi. Ĉar la mondo iras sian vojon — kiel

mia aŭtomata piloto. Tiu mortigas sin ankaŭ stulte, kiam ĝi estas fiksita en malĝusta direkto. *Ni* estas tie por malebligi tion. *Ni* estas tie por sanĝi tiam la direkton.

Kaj se ni ne faras tion, ni ne taŭgas. Ĉar por interveni ni estas pagataj kaj ni estas en servo... diru de la K.L.M. diru en la sama Servo, en kiu la rakonto de la talentoj estis skribata. Kiel oni formulas ĝin ne gravas, ĉar ne estas afero de vortoj sed de sento de kunrespondeco jes aŭ ne. Mi ne volas, ke mia metio, la aertrafiko malbonigu la mondon. Tion oni povas esprimi en cent manieroj kaj oni povas labori je tio en cent manieroj. Vi nek mi nomos nin mem eble unua loko Kristano, tio estas granda vorto kaj oni uzas en nia tempo jam sufiĉe da grandaj vortoj. Tamen vi nek mi povas forgesi kiel ni la lastan vintron en Svislando en tiu malgranda preĝejo inter la neĝkampoj apud Davos aŭdis elparoli tiun mallongan, sinceran kaj profundan preĝon:

„Nia Patro, kiu estas en la ĉieloj, donu al la popolo kaj al la reĝantoj de nia malgranda lando de Via saĝo kaj tian grandan kuraĝon, ke ĝi gardu la pacon.”

Al tio mi pensas, nun mi ek finas tiun ĉi leteron (kiu estas necesa, ĉar ni vivas en nova tempo kaj unu el la signoj de tio estas, ke ne estas eble, ke oni skribu longajn leterojn inter Parizo kaj Amsterdamo). Ni jam pasis la limon kaj la „Kievit” devas iri malsupren, alie ĝi transpasas tro multe Amster-

damon; *nia* malgranda lando estas ĝis la centro nur dudek minutojn granda nuntempe.

„Tia granda kuraĝo, ke ĝi gardu la pacon“. En tio mi estas aŭdinta la novan honorideon, kiun *nia* nova tempo bezonas: nacia honorideo, kiu la unuan fojon en la historio ne plu rilatos al kvanto da verŝita sango kaj al morto, sed al servo al la vivo kaj al la vivantaj homoj el ĉiuj landoj.

Ne la barbaran, sed tiun novan honoron, la aertrafiko devas klopodi akiri. Por si mem, por tiuj, kiuj volas kunlabori al ĝia konstruo kiel vi kaj miloj da aliaj kaj servi sian landon tiamaniere, por ordinaraj homoj, kiuj same estas tro bonaj esti incitataj al kaŝmortigo, kiel por esti ekstermataj kiel bestoj.

Vidu tie kuŝas *nia* Nederlando sub la malsupren iranta „Kievit“, tiu Nederlando, kiu jam akiris tiom da venklaŭroj per sia aertrafiko. Ĉe kiu flanko *vi* staros? — kaj kiom da juneco, kiom da forto volos peni tie: „kun tia granda kuraĝo por Paco, Frateco kaj Internacia Progresado..... por la *vera* honoro de *nia* lando? Esperante, ke vi pripensu, ĉion tion ĉi.

kun afabla manpremo



Aldono.

Tiuj, kiuj povas scii kaj juĝi, la kompetentuloj de la praktiko de la moderna aertrafiko havas unu kaj la saman konvinkon koncerne la malsufiĉecon de la pretendita aerŝirmado, la krima karaktero de la aermilito kaj la ekzisto de ebleco eviti la komencon de armitaj konfliktoj. Ke ilia simpla konvinko, kiu sekvas tie ĉi parolu al vi kaj faru vian konkludon.

De la 3a. ĝis la 7a de Septembro 1936 okazis en Bruselo la granda „Rassemblement Universel pour la Paix” kie proksimume 5000 delegitoj de dekoj da nacioj ĉeestis. La kongreso, en kies plennombraj kunsidoj, krom la Prezidantoj Lord Cecil of Chetwood kaj Pierre Cot, la franca ministro de aertrafiko parolis, la imponaj politikaj figuroj kiel la ministroj Herriot kaj Vandervelde estis dividita en diversaj fakkomisioj.

La aertrafikkomisio estis prezidata de la franca generalo P. E. Pouderoux; en ĝi agis kiel raportantoj M. Henri Bouché kiu estas unu el la kunlaborantoj de Pierre Cot kaj A. Viruly, K.L.M. ĉefpiloto.

Inter la proksimume 50 delegitoj, kiuj partoprenis la paroladojn, troviĝis i.a. la fama franca militpiloto kolonelo Fonck, kaj ankaŭ Scott, venkinto de la Londono—Melbourne race, Boussoutrot, k.t.p. La komisio, en kiu Angloj kaj Francoj proksimume en sama nombro ĉeestis, kunestis du tagojn kaj proponis fine al la kongreso la sekvantan decidon, post kiam ĉiu parto de tiu, post

preparolado de la ĉeestantaj spertuloj, sen escepto *aklame* estis akceptita.

La anoj de la Komisiono por la Aertrafiko de la *Rassemblement pour la Paix*:

1) opinias, ke la daŭriganta plibonigo en la efiko de la aviadiloj (koncerne rapidecon, trafopovon akireblan altecon agadradiuson, ablecon de uzado, nedependanta de vetercirkonstancoj) *senvalorigas* ĉiujn ekzistantajn kaj antaŭvidantajn metodojn de aerdefendo kaj pasiva protekto de la civitanoj;

2) ne vidas alian vojon por garanti la senriskecon de la popoloj ol la tutan forigon de la naciaj militaj aerpotencoj kaj la forigon de la naciaj armigoj sur lando kaj maro, kiu estas kunigitaj kun tiuj; por ebligi tiun ĉi celon la komisiono proponas:

1) la internaciigon de la civilaertrafiko metante ĝin sub la aŭtoritato kaj kontrolo de internacia organo, kiu estas komisiata per la direktado de la evoluo de la aertrafiko en la servo de la civilizacio kaj la paco nebligante ĉian militan uzadon de la trafikaviadiloj;

2) la formado de internacia aerpotenco je la dispono de internacia aŭtoritatokorpuso, kiu povas praktiki la taskon de internacia polico kiel garantiĵo de la internacia kontrolo kaj ĉiu alia tasko, kiu intencas eviti la esplodon de militaj konfliktoj ¹⁾:

¹⁾ Pli elementajn informojn pri tiu ĉi ideo donas „The New Commonwealth” Tournooiveld '4, Hago, Nederlando.

3) la formadon de internacia instru- kaj propagandoservo pri la aertrafiko kun la celo kontraŭbatali la tendencan sciigon rilate demandojn de naciaj aerpotencoj) per kiuj la armig-konkurado estas instigata kaj la esplodo de milito plifaciligata.

4) a) la formadon de permanenta internacia komisiono de aertrafikspertuloj (pilotoj, inĝenieroj kaj teknikistoj) kun la tasko studadi la praktikajn eblecojn de la supernomitaj celoj, kolekti kaj kontroli ĉiujn informaĵojn koncerne la aertrafikon kune kun ĉiuj proponoj, kiuj povas servi al la plifaciligado de la paco kaj la kontraŭbatalado de la milito.

b) la formadon de naciaj komisionoj kun la tasko subteni la laboron de la internaciaj komisionoj kaj realigi ĝiajn decidojn. La komisiono deklaras, ke estas same eble kiel urĝe postulita realigi supernomitajn aranĝojn, eĉ kiam en la komenco la nombro de la partoprenantaj ŝtatoj estus limigita. Fine la komisiono esprimas emfaze, ke ne teknikaj aranĝoj sole povas garantii la evoluon de la aertrafiko al la servo de la homaro, ĝian sendanĝerecon kontraŭ militdanĝero kaj ĝian ekonomian bonfarto, sed ke tiu ĉi evoluo devas samtempe esti portata de la kreskado de nova sento de honoro kaj humaneco inter la pilotoj de ĉiuj landoj, kreita pro la konkero de la aero, kiu surpasas ĉiujn limojn."

La „Rassemblement Universel pour la Paix” (International Peace Campaign) de kiu la Internacia sekretariejo estas fondita en la Palaco

Wilson, la antaŭa Palaco de la Ligo de nacioj en Genève kaj la Nederlanda sekretariejo en la Pacdomo en Hago estas bazita sur 4 principoj, kiuj esprimas la kernon de la klopodado de la Ligo de nacioj: penado nome al ordo, paco, senriskeco kaj organizo.

Ordo: Konfeso pri la sankteco de traktatdevoj.

Paco: Malpliigo kaj limigado de militistaro de internacia konsento kaj la subpremado de profito per la fabrikadoj de armiloj.

Senriskeco: Sankcio de la Ligo de nacioj eviti kaj fini militon de la pli efika organizado de kolektiva sendanĝereco kaj reciproka helpo.

Organizo: Fondo simila al la Ligo de nacioj kun efektiva aranĝado helpi per pacaj rimedoj en internaciaj situacioj, kiuj povas konduki al milito. La R.U.P. eldonas „Agence Télégraphique, kiu aperas dufoje en la semajno kaj monata bulteno, ambaŭ same en la franca, kiel en la angla lingvoj. La Agence Télégraphique ankaŭ en la germana lingvo.



ĈE LA ELDONISTO

D. VAN SIJN & ZONEN
ROTTERDAM (NEDERLANDO)

APERIS KIEL ESPERANTO-LEGOLIBRO
LA BONEGA VERKO DE S. ULFERS,

O S T L O R N

VILAĜAJ SKIZOJ

294 PAĜOJ BROŜ. 1,25 GLD.

BELEGE BIND. 1.80 „

EKSKLUSIVE DE AFRANKO

ĈE MINIMUME PO 10 EKZ. 10% DA
RABATO KAJ LIVERADO AFRANKITA
POST RICEVO DE LA MONO.



