

Itala Fervojisto



Il Ferroviero Italiano

2024 / 12 (2)



Traknivelaj pasejoj: daŭras la forigo por plibonigi fervojan sekurecon

Passaggi a livello: prosegue l'eliminazione per una maggiore sicurezza

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote - Materiali	€
IFEA/IFEF (tutti)	25,00
FEI (ordinario) rivista pdf	30,00
FEI (ordinario) rivista cartacea	35,00
FEI (familiare)	17,50
FEI (giovane) rivista pdf	15,00
FEI (giovane) rivista cartacea	17,50
DLF (Effettivo, in servizio o pensione)	12,00
DLF (Aderente = familiare)	12,00
DLF (Giovane)	6,00
DLF (Frequentatore)	20,00
Circolo Culturale Gruppo E-o Bologna	5,00
Lessico Ferroviario RailLex	8,00
Historio de la Fervojista E.o-Movado	#
Historio de IFEF 1909-1984	* #
Suplemento al Historio 1984-1999	* #
NomListoj el la Historia broŝuroj	* #
Suplemento al Historio 1999-2019	* #
Statuto kaj Regularo IFEF	* #
* <i>Publicazioni ricevibili gratis per posta elettronica.</i>	
# <i>Publicate sul sito www.ifef.net</i>	

Romano Bolognesi Via Misa, 4
IT-40139 Bologna BO

Vito Tornillo Via D'Acquisto, 9/5
IT 40050 Monte San Pietro BO

☎ +39 051 547 247 / +39 3383803406

✉ <bolognesiromano@alice.it> <vitorni@virgilio.it>

La Redakcio de "ITALA FERVOJISTO" varme dankas al la multaj, kiuj legis kaj esprimis aprecon pri nia Bultenon. Tiuj vortoj estas kuraĝigaj kaj subtenigaj. Sugestoj kaj kontribuoj per artikoloj kaj rimedoj estos kore bonvenaj. □

La fontoj de la artikoloj aperas je la fino, fotoj estas faritaj de la redaktantoj mem, el la fonta artikolo, elĉerpitaj el la reto.

La Redakcio

La fonte degli articoli è menzionata alla fine degli stessi; le foto sono dei redattori, parte dell'articolo originale, dalla rete.

La Redazione

Attenzione: la quota 2025 è rimasta **25,00 €**.
 I ritardatari 2024 versino per i 2 anni 50,00 €.
 Vedere a lato le possibilità di adesioni, le offerte di pubblicazioni o vari altri casi.
Attenzione: il numero del Conto Corrente Bancario del Segretario IFEA è il seguente:
 Vito Tornillo c/o Banca INTESA Zola Predosa (BO)
IBAN IT 31 U 03069 37133 100000001497
Rinnovate subito la quota:
 l'IFEA potrà così meglio programmare e operare.
 Segnalate sempre:
causale, cambio di dati e di indirizzo!
Fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità. La Kasisto

Enhavo

T e m o j	Paĝo
Quote - Materiali / <i>Enhavo</i>	2
Note di redazione ...	3
Un biglietto unico per viaggiare in treno in Europa/ Ununura bileto por trajvojaĝoj en Eŭropo	4 - 5
La vita è fatta di treni/ La vivo estas farita el trajnoj	7
Meno passaggi a livello/ Malpli da tranknivelaj pasejoj	8 - 13
FUTURO SOSPESO 39 linee da riaprire/ ŜVEBANTA ESTONTECO 39 linioj remalfermindaj	14 - 17
Pietrisco etecologia per un viaggio in sicurezza/ Balasto kaj teknologio por sekura vojaĝo	18 - 19
Veicolo autonomo URV / URV-aŭtonoma veturilo	20 - 21
Autocarrello diagnostico "Tipo 4" / Diagnosa motorĉaro "Tipo 4"	22 - 23
Quote di mercato dei vettoni ferroviari/ Merkatkvotoj pri la fervojaj vartransportistoj	23 - 24
Quattro nuovi francobolli a tema ferroviario Kvar novaj poŝtmarkoj je fervoja temo	25
Il Culto dell'Autobus / La kulto pri la aŭtobuso	26 - 27
Il METROBUS di Adelaide / La Adelajda METROO-BUSO	28
Vita dell'IFEA	29
IFEF-Estrarkunsido en Serbio	29
UK Tanzania	30
Assemblea Generale della FISAIC	31
Sul concetto di storia / Pri la Koncepto de Historio	32 - 35
Rime / Rimajoj	36
Aneddoti / Anekdotoj	38
Facezie / Humurajoj	41
Proverbi / Proverboj	42
Esperanto per immagini / Esperanto per bildoj	43
Kolofono // Leggere l'E-o	44

Un biglietto unico per viaggiare in treno in Europa. Perché non riusciamo ad averlo?

Un biglietto unico per viaggiare in treno in tutta Europa. È il sogno di tanti viaggiatori, ma ancora difficile da realizzare. Vediamo quali sono le difficoltà riscontrate dall'esecutivo dell'Unione Europea e cosa potrebbe cambiare stavolta.

L'acquisto di biglietti, per chi deve viaggiare in vari Stati membri dell'Ue, è spesso spezzettato e devono essere comprati biglietti separati da i diversi operatori. Questo si traduce in una mancanza di tutela se il primo treno è in ritardo, è stato cancellato o si perde la coincidenza. Pur essendo di gran lunga preferibili in termini ambientali ai viaggi in aereo, grazie alle emissioni di carbonio più basse, gli spostamenti in treno a lunga percorrenza sono disincentivati anche da queste difficoltà. L'esecutivo di Bruxelles ha proposto un nuovo regolamento sulla prenotazione e l'emissione di biglietti digitali unici, affinché i viaggiatori dell'Ue possano "godere dei diritti dei passeggeri per l'intero viaggio".

Già nel dicembre 2020 era stato assunto un impegno dello stesso genere, conte-

nuto nella "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente", pubblicato dalla Commissione Ue. Ne era seguita una proposta di regolamento sui servizi di mobilità digitale multimodale, contenente regole sui viaggi transfrontalieri e le relative garanzie. Nonostante i due anni trascorsi dagli esperti di Bruxelles a consultarsi con i soggetti interessati dalle norme (operatori dei treni, associazioni dei viaggiatori, etc.), la proposta è stata bocciata dall'Ufficio di scrutinio del Comitato di controllo normativo, un servizio interno di controllo qualità che supporta i Commissari sull'idoneità delle proposte legislative presentate.

La Commissione ha ribadito che si tratta di un "fascicolo complesso", che necessita di un lavoro tecnico accurato non ancora completato. Nel regolamento le possibilità previste erano due: creare una piattaforma di prenotazione indipendente in grado di vendere i biglietti, anche combinati, di diversi operatori grazie all'accesso a tutti i dati. L'alternativa era quella di una semplice piattaforma di ricerca che avrebbe comunicato le diverse offerte in vendita.

Il settore ferroviario europeo è stato regolato da una serie di pacchetti normativi a partire dal 2001. L'ultimo capitolo era volto ad aprire i mercati nazionali alla concorrenza. I mercati stanno lentamente accogliendo gli operatori ferroviari stranieri, ma l'Ue non regola ancora la vendita dei biglietti, inducendo i monopolisti ferroviari a rifiutarsi di condividere informazioni complete con le piattaforme di preno-



Principali linee ferroviarie europee Ĉefaj eŭropaj fervojlinioj

tazione.

Di conseguenza, i consumatori sono privati di informazioni utili di viaggio, è stato messo in evidenza che gli operatori ferroviari temono di perdere entrate dalla distribuzione dei biglietti e che darà visibilità ai nuovi concorrenti ferroviari. Sono loro dunque che starebbero facendo pressioni per evitare questa soluzione.

A livello europeo gli operatori del settore sono rappresentati dalla Community of European Railway and Infrastructure Companies (Cer). Le misure volte a migliorare la biglietteria internazionale non dovrebbero avvenire a spese degli operatori dei trasporti, i margini ridotti e gli elevati costi fissi con cui operano le imprese ferroviarie non permetterebbero di approvare nuove regole che riducano tali margini. Il regolamento originale non riguardava solo gli spostamenti sui binari, ma puntava ad integrare una serie di trasporti, potendo con-

frontare diverse opzioni di viaggio e pianificare i percorsi in base ad esigenze specifiche. È possibile, secondo le linee guida, che stavolta Bruxelles si concentri sul biglietto unico ferroviario, senza insistere ulteriormente sugli scambi multimodali.

(Europatoday 31.07.24)



Anno delle ferrovie europee - Jaro de eŭropaj fervojoj

Ununura bileto por trajnvojaĝoj en Eŭropo. Kial ni ne povas akiri ĝin?

Ununura bileto por trajnvojaĝoj tra Eŭropo. Ĝi estas la revo de multaj vojaĝantoj, sed iniciato ankoraŭ malfacile realigebla. Ni vidu, kiajn malfacilaĵojn renkontas la estraro de Eŭropa Unio kaj kio povus ŝanĝiĝi ĉi-foje. La aĉeto de biletoj, por tiuj kiuj intencas vojaĝi en la diversaj EUmembroŝtatoj ofte estas fragmenta kaj devas esti aĉetataj unuopaj biletoj ĉe la pluraj kompanioj. Ĉi tio kondukas al manko de protekto se la unua trajno malfruas, estas nuligata aŭ la konekto estas maltrafata. Kvan-



kam multe preferinda pro mediaj avantaĝoj al aviadilvojaĝado, dank' al pli malaltaj karbon-emisioj, longdistanca trajnvojaĝado estas malalloga ankaŭ pro ĉi tiuj malfacilaĵoj. La Brusela estraro proponis novan regularon pri la rezervo kaj emisio de unuopaj ciferecaj biletoj, por ke EU-vojaĝantoj povu "ĝui pasaĝerrajtojn dum la tuta vojaĝo". Samspeca engaĝiĝo estis jam farita en decembro 2020, enhavita en la "Strategio por subtenebla kaj inteligenta moviĝebla", publikigita fare de la EU-Komisiono. Sekvis

propono pri regularo pri servoj pri intermodalaj ciferecaj moviĝebloj, enhavanta regulojn pri translima vojaĝo kaj rilataj garantioj.

Malgraŭ la du jaroj pasigitaj de Bruselaj fakuloj por interkonsenti kun la subjektoj tuŝitaj de la reguloj (trajnkompanioj, asocioj de vojaĝantoj, ktp.), la propono



Biglietto Interrail per viaggiare in Europa
Interrail-bileto por vojaĝi tra Eŭropo

estis malakceptita de la Kontrola Oficejo de la Reguliga Kontrola Komitato, interna servo pri kontrolo de kvalito kiu subtenas la Komisararo pri la taŭgeco de la prezentitaj leĝdonaj proponoj.

La Komisiono ripetis ke temas pri "kompleksa dosiero", kiu postulas akuratan teknikan laboron, kiu ankoraŭ ne estas finata. En la regularo estas du eblecoj: krei sendependan rezervan platformon kapablan vendi biletojn, eĉ kombinitaj, de pluraj operatoroj danke al aliro al ĉiuj datumoj. La alternativo estas simpla serĉplatformo kiu komunikus la malsamajn ofertojn por vendo.

La eŭropa fervoja sektoro estas reguligita per serio da reguligaj paketoj ekde 2001. La plej nova ĉapitro celis malfer-

mi naciajn merkatojn al konkurenco. Merkatoj malrapide bonvenigas eksterlandajn trajnoperatorojn, sed EU ankoraŭ ne reguligas biletvendadojn, instigante fervojajn monopolistojn rifuzi kunpartigi kompletajn informojn kun rezervaj platformoj. Kiel rezulto, konsumantoj estas senigataj pri utilaj vojaĝaj informoj, estas evidente, ke fervojaj operatoroj timas perdi enspezojn de biletistribuo kaj tio donos nur videblecon al novaj fervojkonkurantoj.

Do estas ili, kiuj premas eviti ĉi tiun solvon.

Je eŭropa nivelo, la operatoroj de la sektoro estas reprezentataj fare de la Komunumo de Eŭropaj Fervojaj kaj Infrastrukturaj Firmaoj (CER). La rimedoj por plibonigi internacian biletvendon ne devus okazi koste de transportistoj, la reduktitaj marĝenoj kaj altaj fiksjaj kostoj kun kiuj funkcias fervojkompanioj ne permesus la aprobon de novaj reguloj kiuj reduktus tiujn marĝenojn.

La origina regularo ne koncernis nur pri vojaĝado sur la trakoj, sed celis integri serion da transportoj, povante kompari plurajn vojaĝopciojn kaj plani itinerojn surbaze de specifaj bezonoj. Eblas, laŭ la gvidlinioj, ke ĉi-foje Bruselo koncentriĝos pri la ununura fervoja bileto, sen plu insisti pri intermodalaj ŝanĝoj. □

(Trad. ViTo)



Nuove tecnologie

Ok, signora, ora le spiego tutto:

Vada a casa, si colleghi al nostro sito web, si registri come utente, compri il biglietto con la carta di credito, scarichi il biglietto sul suo smartphon, quindi torni di nuovo in stazione all'orario giusto per prendere il suo treno.

Proprio non capisco quale parte dell'offerta "più facile e conveniente" non le risulti ancora chiara!



Novaj teknologioj

Bone, sinjorino, nun mi klarigos ĉion:

Iru hejmen, konektu al nia retejo, registriĝu vin kiel uzanto, aĉetu la bileton per via kreditkarto, elŝutu la bileton sur via saĝtelefono, poste revenu al la stacido-mo denove en la ĝusta tempo por preni vian trajnon.

Mi vere ne komprenas, kia parto de la oferto "pli facila kaj pli oportuna" ankoraŭ ne estas klara al vi!

La vita è fatta di treni

La vita è fatta di treni.

Treni che si fermano accanto a noi ma non sappiamo se salire o meno, treni che sfrecciano veloci ma non abbiamo il coraggio di fermare.

Treni che ci chiudono le porte in faccia e se ne vanno senza di noi lasciandoci dentro il sapore amaro di come sarebbe stato salirci.

E treni sui quali saliamo, nostro malgrado, per paura che la vita ci lasci a piedi.

La vivo estas farita el trajnoj

La vivo estas farita el trajnoj.

Trajnoj kiuj haltas apud ni sed ni ne scias ĉu supreniri aŭ ne, trajnoj sagflugantaj rapide sed ni ne havas kuraĝon haltigi ilin.

Trajnoj kiuj fermas siajn pordojn antaŭ nia vizaĝo kaj foriras sen ni lasante en ni la amaran guston pri kiel estus supreniri ilin.

Kaj trajnoj kiujn ni supreniras, malgraŭ nia malemo, pro timo ke la vivo lasos nin sur la kajo.



(Trad: ViTo)

Meno passaggi a livello, per la sicurezza e per migliorare il servizio ferroviario

Rete Ferroviaria Italiana è impegnata costantemente in un piano di eliminazione dei passaggi a livello che punta ad aumentare la sicurezza e a incrementare l'efficienza del servizio ferroviario. Gli interventi richiedono la realizzazione di opere alternative come cavalcavia o sottopassi, i quali a loro volta devono tenere conto di aspetti che spaziano dalle condizioni del territorio fino ad arrivare a eventuali vincoli archeologici o paesaggistici.

Le apparecchiature elettromeccaniche a protezione dei punti di attraversamento sulla stessa quota tra sede ferroviaria e rete stradale pubblica, nella maggior parte dei casi, sono dotate di barriere che occupano tutta la carreggiata stradale (PL a barriere complete) e sono governate dagli apparati delle stazioni o



da automatismi gestiti dal treno in avvicinamento; tali attraversamenti sono protetti da segnali che garantiscono l'avvenuta chiusura delle barriere prima di indicare la via libera al treno e da tecnologie dedicate al rilevamento di ostacoli presenti sull'attraversamento.

Tra le azioni messe in campo, anche un piano di installazione di nuove tecnologie per mitigare gli effetti di comportamenti scorretti: il sistema Protezione Automatica Integrativa - Passaggi a Livello (PAI-PL). Un sistema che rileva la presenza di ingombri sui binari in

prossimità delle barriere, preesistenti o in seguito alla chiusura del passaggio a livello, e blocca immediatamente la circolazione ferroviaria fino alla completa risoluzione dell'anormalità.

In aggiunta ad un piano di investimenti per creare sistemi di viabilità alternativa, un aspetto fondamentale per ridurre i danni è istruire gli utenti a comportamenti responsabili. La campagna di sensibilizzazione "*Regole. Una sicurezza per la tua sicurezza!*" è uno strumento utile per essere più consapevoli delle nostre azioni e diffondere buone pratiche di prevenzione. Mancato rispetto delle regole, fretta e distrazione sono tra le principali cause di incidenti ai passaggi a livello. Adottare comportamenti corretti in prossimità di passaggi a livello significa seguire poche e semplici norme per proteggere noi stessi e gli altri:

- attraversare solo quando le barriere sono completamente alzate;
- fermarsi quando le sbarre sono in chiusura;
- attendere la riapertura delle barriere;
- non scavalcare né passare sotto le sbarre quando sono chiuse;
- non sollevare le barriere quando sono abbassate;
- rispettare la segnaletica e i semafori stradali che proteggono i passaggi a livello;
- osservare scrupolosamente le norme del Codice della Strada (art. 147) tra cui, per esempio, l'obbligo di sgombrare il passaggio anche abbattendo una barriera quando necessario.

In Italia i passaggi a livello sono 4.072, di cui 420 di competenza di utenti privati. Dal 2009 sono in costante diminuzione ed RFI continua ad impegnarsi in maniera concreta per rendere più sicura la circolazione: nel 2023, con un investimento di circa 67 milioni di euro, ha

eliminato 79 passaggi a livello, di cui 31 in consegna a privati. Nel 2024 è prevista l'eliminazione di ulteriori 60, di cui 29 di competenza privata, con la realizzazione di opere di viabilità alternativa per un valore di oltre 54 milioni di euro. Nel corso del 2022 sono stati eliminati 83 passaggi a livello, di cui 37 di competenza privata. Inoltre, è bene ricordare che tutte le nuove linee ferroviarie sono invece realizzate senza passaggi a livello. Il raffronto con i dati relativi a venti e dieci anni fa ben evidenzia l'impegno di Rete Ferroviaria Italiana per rendere più sicure circolazione ferroviaria e stradale. Rispetto all'anno 2000, quando se ne contavano circa 7.700, sono infatti quasi



dimezzati (- 45%), mentre degli ultimi dieci anni la media è di 145 passaggi a livello soppressi l'anno (nel 2010 erano circa 5.700).

Complessivamente, da inizio anni '90 sono state eliminate circa 8mila interferenze fra strada e ferrovia.

Il piano di eliminazione prosegue secondo il programma conseguente agli accordi con gli enti proprietari delle strade e le amministrazioni locali.

I passaggi a livello gestiti dai privati

I passaggi a livello gestiti da privati sono generalmente necessari per dare accesso a fondi separati dalla ferrovia e il relativo uso è regolato da una specifica convenzione tra RFI e i privati utilizzatori, ai quali è affidata la chiave/dispositivo di apertura e chiusura del passaggio, in base a specifiche regole di comportamento che consentono di

attraversare il passaggio a livello in sicurezza.

L'UIC - Unione Internazionale delle Ferrovie (*Union Internationale des Chemins de Fer*) si riunisce ogni anno per promuovere la Giornata internazionale di sensibilizzazione sui passaggi a livello (ILCAD) (*International Level Crossing Awareness Day*) attraverso campagne, formazione e applicazione mirata aiuta a incoraggiare gli utenti a svolgere il proprio ruolo nella sicurezza dei passaggi a livello.

ILCAD nasce per accrescere la consapevolezza sui pericoli legati all'attraversamento improprio dei binari e promuovere comportamenti responsabili, offrendo l'opportunità di condividere pratiche e progetti volti a migliorare la sicurezza e a ridurre il numero di incidenti ai passaggi a livello.

Alla campagna annuale partecipano generalmente circa cinquanta Paesi e secondo le stime dell'UIC, nel mondo ci sono più di mezzo milione di passaggi a livello, di cui più di 100.000 nell'Unione Europea.

Numeri e dati presentati durante

ILCAD: sono in media 250 gli incidenti che si verificano ogni anno ai passaggi a livello, con conseguenze gravi o mortali nel 10% dei casi, e oltre 2.600 i casi di presenze di persone sui binari o lungo la linea, con un bilancio di circa 200 decessi o feriti gravi. □

(FS News)



PAI-PL: la tecnologia a servizio della sicurezza

PAI-PL è il nome di una innovativa tecnologia ausiliaria dedicata al rilevamento di ostacoli presenti nei Passaggi a Livello ferroviari, nell'area delimitata dalle barriere. Basata su sistemi laser o radar è in grado di individuare la presenza di eventuali veicoli che, fermi o in movimento, occupino l'interno dell'area monitorata durante la chiusura delle barriere e di interagire automaticamente con il sistema di segnalamento inviando il segnale di "Via impedita" e prevenendo il rischio di impatto.

La recente evoluzione di questa tecnologia ausiliaria, molto meno costosa rispetto alla realizzazione di sottopassi e cavalcaferrovia, ha consentito a RFI di dare un forte impulso al progetto di messa in sicurezza dei passaggi a livello e di predisporre a fine 2023 un importante Accordo Quadro per la progettazione e realizzazione di impianti PAI PL, con relativi servizi di manutenzione e assistenza: 494 mln di euro sono a disposizione per la messa in sicurezza di circa 1.200 Passaggi a livello.

Il sistema LCP, protezione dei passaggi a livello (Level Crossing Protection) di proprietà GCF (Generale Costruzioni Ferroviarie) impiega tecnologia radar ad alta frequenza di derivazione automobilistico in quanto usa gli stessi sensori installati sulle autovetture a guida autonoma. Questo garantisce una totale pro-

tezione per problemi di rifrazione ottica che in condizioni meteo avverse possono turbare l'affidabilità delle tecnologie laser.

Testato per sopportare condizioni meteo estreme continua ad operare con pioggia fino a 100 mm/h (100 lt/h) per mq, con precipitazioni nevose fino ad accumuli di 30 cm ed in presenza di nebbia anche in caso di visibilità orizzontale nulla. Ampio campo visivo dei sensori e ampiezza

dell'area sorvegliata, flessibilità d'installazione e marginalità di lavorazioni per opere civili, resistenza nel tempo, bassi consumi energetici: sono valori aggiunti importanti del sistema PAI-PL a tecnologia radar.

Un "occhio" attento che presto sorveglierà centinaia di Passaggi a livello, intervenendo in automatico in caso di distrazione dei conducenti (la maggior causa di incidenti) e garantendo sicurezza ai veicoli stradali e ferroviari. □

(GeneraleCostruzioniFerroviarie.com)



Ĉiam malpli traknivelaj pasejoj, por plibonigi sekurecon kaj fervojan servon

La Itala Fervoja Reto (RFI) konstante okupiĝas laŭplane forigi traknivelajn pasejojn, ĝi celas pliigi sekurecon kaj efikecon de la fervoja servo. La intervenoj postulas la konstruadon de alternativaj verkoj kiel superpasejojn aŭ subpasejojn, kiuj siavice devas konsideri la diversajn aspektojn kiuj tuŝas la kondiĉojn de la teritorio ĝis eventualaj arkeologiaj aŭ pejzaĝaj limoj.

La elektro-mekanikaj ekipaĵoj por protekti la krucpunktojn sur la sama nivelo inter la fervoja sidejo kaj la publika ŝosea reto, en la plej multaj kazoj, estas ekipitaj per bariloj, kiuj okupas la tutan veturilvojon (NP kun kompletaj bariloj) kaj estas regataj de la staciaj ekipaĵoj aŭ per aŭtomataj sistemoj administrataj de la alproksimiĝanta trajno; ĉi tiuj transirejoj estas protektataj:

- per signaloj, kiuj garantias, ke la bariloj estas fermataj antaŭ ol indiki, ke la vojo estas libera por la trajno,

- per teknologioj dediĉitaj al la detekto de obstakloj ĉeestantaj sur la transirejo.

Inter la agadoj plenumigataj, ekzistas ankaŭ plano instali novajn teknologiojn por mildigi la efikojn de malbonaj kondutoj: la Integra Aŭtomata Protekto - Traknivelaj Pasejoj- sistemo (*Integrative Automatic Protection - Level Crossings*)

(PAI-PL). Sistemo kiu detektas la ĉeeston de obstakloj sur la trakoj proksime de la bariloj, ĉu antaŭ ekzistantaj aŭ post la fermo de la traknivela pasejo, ĝi tuj blokas la fervojan cirkuladon ĝis kiam la anomalio estas

tute solvata.

Krom investplano por krei alternativajn trafiksisistemojn, fundamenta aspekto de reduktado de damaĝo estas eduki uzantojn al pli respondecaj kondutoj. La sentemiga kampanjo “Reguloj. Sekureco por via sekureco!” estas utila ilo por pli konscii pri niaj agadoj kaj disvastigi bonajn praktikojn pri antaŭgardaj agoj. Nerespekto de la reguloj, hasto kaj distro estas inter la ĉefaj kaŭzoj de akcidentoj ĉe traknivelaj pasejoj. Adopti ĝustan konduton proksime de traknivela pasejo signifas sekvi kelkajn simplajn regulojn por protekti nin mem kaj la aliajn:

- transiri nur kiam la bariloj estas plene levitaj;
- haltu kiam la stangoj estas fermataj;
- atendi la remalfermon de la bariloj;
- ne transgrimpu aŭ pasu sub la stangojn kiam ili estas fermitaj;
- ne levu la barilojn kiam ili estas malaligitaj;
- respekti la signalaron kaj semaforojn, kiuj protektas traknivelajn pasejojn;
- skrupule observi la regulojn de la Trafika Reglamenta (art.147) inkluzive, ekzemple, la devon liberigi la trairejon eĉ rompante barilon kiam necese.



Passaggio a livello privato che collega l'abitazione alla terrazza
Privata nivelpasejo kiu kunligas domon al teraso

En Italio ĉeestas 4.072 traknivelaj pasejoj, el kiuj 420 respondecas privataj uzantoj. Ekde la jaro 2009 konstante malpliigas kaj RFI daŭre sindevontigas konkrete por pli sekuriga trafiko: en 2023, per investo de ĉirkaŭ 67 milionoj da eŭroj, ĝi forigis 79 traknivelajn pasejojn, el kiuj 31 estis garditaj de privataj kompetentecoj, kun la kreado de alternativaj ŝoseaj vorkoj kun valoro de pli ol 54 milionoj da eŭroj. En 2022, 83 traknivelaj pasejoj estis forigitaj, el kiuj 37 estis de privataj kompetentecoj. Krome, estas bone memori, ke ĉiuj novaj fervojaj linioj estas konstruataj sen traknivelaj pasejoj.

La komparo kun la datumoj rilate al antaŭ dudek kaj dek jaroj klare reliefigas la sindevontigon de la Itala Fervoja Reto fari fervojan kaj ŝosean trafikon pli sekuraj. Kompare kun la jaro 2000, kiam oni nombris ĉirkaŭ 7.700, ili fakte preskaŭ duoniĝis (-45%), dum la lastaj dek jaroj averaĝe estas forigitaj 145 traknivelaj pasejoj jare (en 2010 estis ĉirkaŭ 5.700).

Entute, ekde la komenco de la 1990-aj jaroj, ĉirkaŭ 8 mil interferoj inter ŝoseo kaj fervojo estas forigitaj.

La forigplano daŭras laŭ la programo rezultanta el la interkonsentoj kun la instancoj, kiuj posedas la ŝoseojn kaj la lokaj administracioj.

Traknivelaj pasejoj administrataj de privatuloj

Traknivelaj pasejoj administrataj fare de privatuloj estas ĝenerale necesaj por doni aliron al bienposedaĵoj apartigitaj de la fervojo kaj ilia uzo estas reguligata per specifa interkonsento inter RFI kaj la privataj uzantoj, al kiuj estas konfidataj la ŝlosilo/aparato por malfermi kaj fermi la transirejon, laŭ specifaj reguloj de konduto, kiuj permesas al ili sekure transiri la traknivelan pasejon.

UIC - Internacia Unio de Fervojoj

(Union Internationale des Chemins de Fer) kunvenas ĉiujare por lanĉi la Internacian Tagon de Sentemigo pri Traknivela Transirejo (ILCAD) per kampanjoj, trejnado kaj laŭcela aplikado, kiuj helpas instigi uzantojn ludi sian rolon pri traknivela sekureco.

ILCAD estas kreata por pliigi konscion pri la danĝeroj ligitaj al neĝusta transiro de la trakoj kaj antaŭenigi respondecajn kondutojn, ofertante la oportunecon kunpartigi praktikojn kaj projektojn celantajn plibonigi sekurecon kaj redukti la nombron da akcidentoj ĉe traknivelaj pasejoj.

Ĉirkaŭ kvindek Landoj ĝenerale partoprenas en la jarkampanjo kaj, laŭ taksoj de UIC, ekzistas pli ol duonmiliono da traknivelaj pasejoj en la mondo, el kiuj pli ol 100.000 en la Eŭropa Unio.

Nombroj kaj datumoj prezentataj dum ILCAD: averaĝe 250 akcidentoj okazas ĉiujare ĉe traknivelaj pasejoj, kun gravaj aŭ mortigaj sekvoj en 10% de kazoj, kaj pli ol 2.600 kazoj de homoj ĉeestantaj sur la trakoj aŭ laŭlonge de la linio, kun bilanco de proksimume 200 mortintoj aŭ gravaj vunditoj.□

(Trad: ViTo)



PAI-PL: teknologio je la servo de sekureco

PAI-PL estas la nomo de noviga help-teknologio dediĉita al la detekto de obstakloj ĉeestantaj en fervojaj traknivelaj pasejoj, en la areo limigita de la bariloj. Surbaze de lasero aŭ radaraj sistemoj, ĝi kapablas identigi la ĉeeston de veturiloj kiuj, haltantaj aŭ moviĝantaj, okupas la internon de la monitorata areo dum la fermo de la bariloj kaj aŭtomate interagas kun la signalsistemo sendante la "Haltindika Signalo" kaj antaŭevitante la riskon de kraŝo.



La lastatempa evoluo de ĉi tiu help-teknologio, multe malpli multekosta ol la konstruado de subpasejoj kaj fervojaj superpasejoj, permesas al RFI doni fortan akcelon al la traknivela sekureca projekto kaj prepari gravan "Kadran Interkonsenton" por la projektado kaj konstruado de PAI-PL-sistemoj, kun koncernaj bontenado kaj helpservoj:

494 milionoj da eŭroj estas je dispono por la sekureco de proksimume 1.200 traknivelaj pasejoj.

LCP-sistemo (Protekto de Nivelpasejoj- Level Crossing Protection), posedata de GCF-kompanio (Generale Costruzioni Ferroviarie), uzas altfrekvencan radarteknologion de aŭtomobilorigino ĉar, ĝi uzas la samajn sensilojn instalitajn sur mem veturantaj aŭtomobiloj. Ĉi tio garantias totalan protekton kontraŭ optikaj refraktaj problemoj, kiuj en malfavoraj veterkondiĉoj povas ĝeni la fidindecon de laseraj teknologioj.

Testata por rezisti al ekstremaj veterkondiĉoj, ĝi daŭre funkcias kun pluvo ĝis 100 mm/h (100 l/h) per m², kun neĝado ĝis amasiĝoj de 30 cm kaj en ĉeesto de nebulo eĉ en kazo de nula horizontala videbleco. Larĝa vidkampo de la sensiloj kaj grandeco de la monitorata areo, fleksebleco de instalado kaj margeneco de laboro por civilaj verkoj, rezisto dum la tempo, malalta energikonsumo: ĉi tiuj estas gravaj aldonitaj valoroj de la PAI-PL sistemo kun radar-teknologio.

Atenta "okulo" kiu baldaŭ kontrolos centojn da traknivelaj pasejoj, intervenante aŭtomate en la kazo de distraĵo de ŝoforoj (la ĉefa kaŭzo de akcidentoj) kaj garantianta sekurecon por ŝoseaj kaj fervojaj veturiloj. □

(Trad: ViTo)



FUTURO SOSPESO

39 linee ferroviarie da riaprire in Italia

1200 CHILOMETRI DI LINEE FERROVIARIE DA RIAPRIRE PER IL TRASPORTO LOCALE IN ITALIA



Sono trascorsi ormai oltre dieci anni dalla “sospensione” di una dozzina di linee ferroviarie, decisa dalla Regione Piemonte, a seguito di una crisi finanziaria determinata da fattori esterni al settore dei trasporti, seguita da provvedimenti analoghi assunti in altre regioni (vedi in Campania) per motivi di bilancio o a seguito di interruzioni conseguenti a carenza di manutenzione.

Il risultato è che in Italia, in quasi tutte le Regioni, ci sono circa 1200 chilometri di linee ferroviarie attualmente chiuse o meglio “sospese” all’esercizio, che meriterebbero di essere riaperte al traffico passeggeri e di cui ancora si attende di conoscere il destino definitivo. Vi sono anche numerosi casi di linee interrotte a seguito di crolli di viadotti (come la Caltagirone-Gela) o di eventi franosi (come la Priverno-Terracina) che si è avuto modo di sospettare venissero presi a pretesto per dilazionare “sine die” la riattivazione in modo di porre le popolazioni interessate davanti al fatto compiuto.

Molto spesso aleggia la malcelata speranza da parte di alcune Regioni di libe-

rarsi di tali oneri, nell’indifferenza dei territori interessati, come del resto avvenne all’epoca delle massicce soppressioni degli anni Cinquanta e Sessanta.

In certi casi ci sono impegni abbastanza precisi da parte delle aziende o degli Enti territoriali competenti a procedere nella riapertura (per esempio, la Alcamo-Milo Trapani), ma i tempi previsti rimangono spesso vaghi e condizionati da vincoli finanziari o normativi.

Ma ricordiamo con piacere, anche la riapertura di alcune linee locali avvenuta con successo, basti pensare alla ferrovia della Val Venosta, alla Casalecchio - Vignola, alla Foggia - Lucera.

In Piemonte sono state riattivate le linee Asti-Alba e Casale Monferrato-Mortara, è stata introdotta una quarta coppia di corse sulla Cuneo-Ventimiglia, e c’è l’interessamento di un operatore privato, Longitude Holding Srl, per altre linee sospese, che in questa regione sono ancora 13.

In Sicilia sono in corso di esecuzione i lavori di ripristino sulla ferrovia sospesa Noto-Pachino per uso turistico, una delle 26 linee che deve essere riaperta. Come anche la linea ferroviaria storica Alcantara-Randazzo, estesa per circa 37 km, che collega il versante settentrionale dell’Etna con la linea costiera ionica Messina-Catania. Per questa linea è previsto il recupero dei primi 13 km dell’intera tratta entro il 2026.

La linea Termoli-Campobasso da marzo 2023 è nuovamente sospesa a causa di un movimento franoso (pur limitato) e non vi è alcun programma di ripristino nell’immediato.

Ad aprile 2024 è stato affidato ad EAV, la società trasporto regionale in Campania, l’incarico per il progetto definitivo per la trasformazione dell’intera tratta Torre Annunziata-Castellammare di

Stabia –Gragnano in tram leggero. Presumibilmente entro la fine di quest’anno si procederà con il bando di gara per l’affidamento della progettazione esecutiva e dell’esecuzione dei lavori che riguarderanno almeno il primo lotto, Castellammare di Stabia e Gragnano.

I Fondi d’investimento per le ferrovie turistiche e locali sono in corso di utilizzo con interventi e potenziamenti su diverse reti, per esempio sulla rete del Trenino Verde in Sardegna.

In Puglia, il 22 maggio 2024, un treno di Fondazione FS ha percorso la tratta Gioia del Colle-Altamura. Il calendario dei lavori, promossi da Fondazione FS e in via di completamento, prevedono la riattivazione ad uso turistico nell’estate 2024.

In Calabria la spettacolare linea silana Cosenza–San Giovanni in Fiore (la più elevata d’Italia, supera quota 1.400 metri slm), chiusa nel 2011 e in parte riaperta al traffico turistico nel 2016 con il “Treno della Sila”, è interessata quest’anno da interventi da parte della società regionale Ferrovie della Calabria che ha promesso la riapertura nel 2024.

Senonché ora i tempi sono cambiati: a differenza di mezzo secolo fa, oggi il treno non è più considerato un mezzo del passato, destinato ad un irreversibile declino, soprattutto in epoca di cambiamenti climatici e di innovazioni importanti nel trasporto collettivo.

Spesso la rinuncia al servizio ferroviario ha comportato nel tempo il venir meno del concetto stesso di servizio pubblico.

E le popolazioni sono quindi meno propense ad accettare di buon grado le chiusure. Nell’elenco delle ferrovie sospese ci sono le linee che potrebbero sviluppare un potenziale traffico ordinario (pendolare o anche escursionistico), senza spese eccessive, trattandosi di tracciati ancora in buone condizioni e, quindi, facilmente ripristinabili in tempi brevi. Fanno eccezione alcune ferrovie chiuse da molto tempo (come la Fano-Urbino o

la Orte-Civitavecchia), oppure interessate da incerti programmi di ricostruzione (la Sangritana), che richiedono certamente investimenti più consistenti, ma sulle quali continua ad essere vivo l’interesse e la mobilitazione dei territori interessati.

Naturalmente sarebbe vivamente consigliabile adottare, in caso di ripristino, un modello di esercizio snello, con corse a spola, ove possibile, treni ad agente unico, fermate affidate ad Enti ed Associazioni locali, per contenere i costi di esercizio e dimostrare così come la scelta ferroviaria possa rivelarsi economicamente sostenibile anche in contesti non propriamente favorevoli, considerando correttamente un bilancio non strettamente contabile, ma comprensivo delle ricadute positive sull’economia locale e sull’ambiente.

Sarebbe la migliore risposta alle tendenze culturali che continuano a vedere nel treno solo un costo per le finanze pubbliche, ignorando i vantaggi che un buon servizio ferroviario può offrire ai potenziali utenti e di cui possono beneficiare persino gli automobilisti, che vedrebbero sgravata la circolazione viaria da una parte di traffico, senza contare i benefici ambientali su cui tutti i territori saranno chiamati a misurarsi al 2050.

Si può dire che “eppur” qualcosa si muove nella giusta direzione, anche se con risorse limitate, lentezze attuative e in alcuni casi una strategia ancora incerta. □

(FSNews)



ŜVEBANTA ESTONTECO

39 fervojaj linioj remalfermindaj en Italio

1200 KILOMETROJ DA FERVOJLINIOJ REMALFERMINDAJ POR LOKA TRANSPORTO EN ITALIO

Jam pasis pli ol dek jaroj ekde la "provizora ĉesigo" de dekduo da fervojaj linioj, decidita de la Piemonta Regiono, post financa krizo kaŭzita de faktoroj eksteraj al la transporta sektoro, sekvita de similaj mezuroj adoptitaj en aliaj regionoj (vidu Kampanio) pro buĝetaj kialoj aŭ post interrompoj kaŭzitaj de manko de bontenado.

La rezulto estas, ke en Italio, en preskaŭ ĉiuj Regionoj, proksimume 1200 kilometroj da fervojaj linioj nuntempe fermitaj aŭ pli bone "interrompitaj", meritus esti remalfermitaj al pasaĝertrafiko kaj ilian definitivan sorton oni ankoraŭ atendas. Ekzistas ankaŭ multaj kazoj de linioj interrompitaj post damaĝoj de viaduktoj (kiel ekzemple *Caltagirone-Gela*) aŭ terglitoj (kiel ekzemple *Privero-Terracina*), kiujn oni suspektis estis utiligataj kiel preteksto por prokrasti "sine die" la reaktivigon por meti la koncernajn loĝantarojn antaŭ la aferon jam finitan.

Tre ofte ŝvebas la malbone kaŝita espero de iuj Regionoj liberigi sin de tiuj ŝarĝoj, dum la koncernaj teritorioj montras indiferentecon, kiel okazis en la tempo de la amasaj fermigoj de linioj dum la 1950-aj kaj 1960-aj jaroj.

En iuj kazoj estas sufiĉe precizaj devontigoj flanke de la kompanioj aŭ kompetentaj lokaj aŭtoritatoj daŭrigi kun la remalfermo (ekzemple, *Alcamo-Milo Trapani*), sed la atendataj tempoj ofte restas neklaraj kaj kondiĉigitaj de financaj aŭ reguligaj limoj.

Sed ni ankaŭ kun plezuro memoras la sukcesan remalfermon de kelkaj lokaj linioj, ni pensu nur pri la fervojo *Val Venosta, la Casalecchio - Vignola,*

la Foggia – Lucera.

En Piemonto, la linioj *Asti-Alba* kaj *Casale Monferrato - Mortara* estis reekspluatataj, estis aldonita kvara paro de veturiloj sur la linio *Cuneo-Ventimiglia* kaj ekzistas intereso de



privata kompanio, la *Longitude Holding Srl*, por aliaj interrompitaj linioj, kiuj en tiu ĉi regiono estas ankoraŭ 13.

En Sicilio restaŭraj laboroj daŭras sur la interrompita fervojo *Noto-Pachino* por turisma uzo, unu el la 26 linioj, kiuj devas esti remalfermitaj. Same kiel la historia fervoja linio *Alcantara-Randazzo*, kiu longas proksimume 37 km kaj ligas la nordan flankon de Etno al la ionia marbordo Mesino-Katanio. Por ĉi tiu linio, la reakiro de la unuaj 13 km de la tuta sekcio estas atendita antaŭ 2026.

La fervojlinio *Termoli-Campobasso* denove estis suspendita ekde marto 2023 pro terglito (kvankam limigita) kaj ekzistas neniu tuja restarigprogramo.

En Aprilo 2024, al EAV, la regiona transportkompanio en Kampanio, estis konfidita la tasko pri definitiva projekto por la transformo de la tuta sekcio *Torre Annunziata-Castellammare di Stabia-Gragnano* en malpezan tramon. Supozeble ĝis la fino de ĉi tiu jaro oni ataŭeniros kun la konkursanoco por la aljuĝo de kompleta projekto kaj la ple-nun de la laboroj, kiuj koncernos almenaŭ la unuan loton, *Castellammare*

di Stabia kaj Gragnano.

Investfondusoj por turismaj kaj lokaj fervojoj estas uzataj kun intervenoj kaj ĝisdatigoj de diversaj retoj, ekzemple ĉe la reto Verda Trajneto en Sardinio.

En Apulio, la 22an de majo 2024, trajno de FS-Fondaĵo veturis laŭ la itinero *Gioia del Colle-Altamura*. La laborkalendaro, antaŭenigita de la Fondaĵo FS kaj preskaŭ finkonstruita, antaŭvidas



ĝian reaktivigon por turisma uzo en somero 2024.

En Kalabrio, ĉe la spektakla *Sila*-linio *Cosenza-San Giovanni in Fiore* (la plej alta en Italio, kiu superas 1 400 metrojn super la marnivelo), fermita en 2011 kaj parte remalfermita al turisma trafiko en 2016 per la "Sila Trajno", estas faritaj dum ĉi tiu jaro intervenoj fare de la regiona firmao *Ferrovie della Calabria*, kiu promesis ĝian remalfermon en 2024. Tamen la tempoj ŝanĝiĝis: male ol antaŭ duonjarcento, hodiaŭ la trajno ne plu estas konsiderata kiel rimedo de la pasinteco, destinita al neinvertigebla malkresko, precipe en la epoko de klimata ŝanĝiĝo kaj gravaj novigoj en la kolektiva transporto.

Ofte, la rezigno de la fervoja servo dum la tempo kaŭzis la malaperon de la koncepto mem de publika servo. Kaj loĝantaroj do malpli volonte emas akcepti fermojn. En la listo de interrompitaj fervojoj troviĝas linioj, kiuj povus disvolvi potencialan ordinaran trafikon (laboristan aŭ eĉ ekskursojn), sen troaj elspezoj, ĉar temas pri vojoj ankoraŭ en bona stato

kaj do facile restarigeblaj en mallonga tempo.

Esceptoj estas kelkaj fervojoj, kiuj estis fermitaj dum longa tempo (kiel la *Fano-Urbino* aŭ la *Orte-Civitavecchia*), aŭ estas trafitaj de necertaj rekonstruoprogramoj (*la Sangritana*), kiuj certe postulas pli grandajn investojn, sed por kiuj daŭre vivas la intereso kaj la mobilizado de la tuŝitaj teritorioj.

Kompreneble estus tre konsilinde adopti, en kazo de restaŭrado, flulinian funkcion modelon, kun navedveturiloj, kie eble, unu trajnkondukisto, haltejoj prizorgataj fare de lokaj instancoj kaj asocioj, por limigi operaciajn kostojn kaj tiel montri kiel la elekto de fervojo povas prui esti ekonomie daŭrigebla eĉ en malpli favoraj kunteksto, ĝuste konsiderante bilancon, kiu ne estas strikte kontada, sed kiu inkluzivas la pozitivajn efikojn sur la loka ekonomio kaj la medio.

Estus la plej bona respondo al la kulturaj tendencoj, kiuj daŭre rigardas la trajnon nur kiel koston por publikaj financoj, ignorante la avantaĝojn, kiujn bona fervoja servo povas proponi al eventualaj uzantoj kaj el kiuj eĉ povas profiti al aŭtomobilistoj, ili vidus ŝosean trafikon malpezigata de parto de trafiko, sen mencii la mediajn avantaĝojn, kiujn ĉiuj teritorioj devos mezuri ĝis 2050.

Oni povas diri, ke "tamen" io moviĝas en la ĝusta direkto, eĉ se kun limigitaj rimedoj, malrapidaj efektivecoj kaj en kelkaj kazoj ankoraŭ necerta strategio. □

(Trad: ViTo)



Pietrisco e tecnologia per un viaggio in sicurezza

Il pietrisco tra le rotaie è una componente importante nel complesso funzionamento della meccanica ferroviaria. Questi ciottoli accuratamente selezionati servono non solo a sostenere e stabilizzare i binari, ma giocano un ruolo cruciale nell'assorbire e smorzare le vibrazioni. Ogni volta che un treno sfreccia, il pietrisco lavora in sordina per ridurre il fragoroso frastuono.

Tuttavia, anche con il pietrisco, le vibrazioni generate possono essere deleterie per la sensibilità e l'integrità dei componenti elettrici ed elettronici che alimentano il cuore pulsante dei treni. Per le aziende che operano in questo settore è necessario assicurare sicurezza e affidabilità nella realizzazione di tutti gli elementi strutturali e infrastrutturali. Per garantire che questi componenti resistano alle sollecitazioni e continuino a funzionare in maniera ottimale, è fondamentale sottoporli a rigorosi test di urti e vibrazione. Questi test simulano le condizioni più critiche, assicurando che ogni componente possa resistere e operare senza problemi, mantenendo così la sicurezza e l'efficienza del viaggio ferroviario. La base per questi test è la norma EN 50155, che copre le condizioni operative, di progettazione, costruzione e collaudo delle apparecchiature elettroniche, nonché i requisiti hardware e software necessari per garantire apparecchiature affidabili.

Quando viaggiate in treno potete essere sereni sapendo che, per farlo circolare, dietro ci sono tecnologie avanzate e test rigorosi che garantiscono la vostra sicurezza sui binari.

Il **ballast** è il pietrisco della massicciata ferroviaria in cui vengono affogate le traversine che sostengono i binari. Il

termine deriva dall'inglese *track ballast*, che significa zavorra per binario. Il pietrisco per uso ferroviario deve presentare, dopo la lavorazione in appositi impianti di frantumazione, vagliatura e lavaggio, una granulometria tipica compresa fra 30 e 60 mm, un contenuto ridotto di particelle fini (polveri) e una forma spigolosa (al fine di favorire l'ingranamento ed evitare cedimenti).

La classificazione del pietrisco per massicciate ferroviarie è stabilita dalla norma UNI EN 13450, che fornisce inoltre indicazioni per la redazione della dichiarazione di conformità CE e la relativa marcatura CE sui documenti di trasporto.

In italiano, RFI utilizza la nomenclatura di *pietrisco per massicciata ferroviaria*. Alcune ferrovie si realizzano senza ballast fissando direttamente le rotaie ad un basamento rigido continuo, di cemento armato o altro, o ad una struttura metallica portante; ciò accade particolarmente in tratti ferroviari che corrono in strutture artificiali quali ponti o gallerie (es.: metropolitane), e in linee di altissima velocità, dove il pietrisco rischia di venire trascinato dal forte spostamento d'aria e di costituire un pericolo per cose o persone. □

(Da Wikipedia)



Balasto kaj teknologio por sekura vojaĝo

La balasto inter la reloj estas grava faktoro en la kompleksa funkciado de fervoja mekanismo. Ĉi tiuj zorge elektitaj ŝtonetoj utilas ne nur por subteni kaj stabiligi la trakojn, sed ludas decidan rolon en absorbadado kaj mildigado de vibradoj. Ĉiufoje kiam trajno pasas, la balasto funkcias kaŝe por redukti la tondran bruadon.



Tamen, eĉ kun la balasto, la vibradoj generitaj povas esti damaĝaj al la sentemo kaj integreco de la elektraj kaj elektronikaj komponentoj, kiuj funkciigas la batantan koron de la trajnoj. Por kompanioj, kiuj laboras en ĉi tiu sektoro, necesas certigi sekurecon kaj fidindecon en la konstruado de ĉiuj strukturaj kaj infrastrukturaj elementoj. Por garanti, ke ĉi tiuj komponantoj eltenas streĉon kaj daŭre funkcias optime, estas esence submeti ilin al rigora ŝoko kaj vibrado-testado. Ĉi tiuj provoj simulas la plej kritikajn kondiĉojn, certigante, ke ĉiu komponanto povas elteni kaj funkcii sen problemoj, tiel konservante la sekurecon kaj efikecon de fervoja vojaĝo. La bazo por ĉi tiuj provoj estas la normo EN 50155, kiu kovras la funkciadon, projekton, konstruon kaj testajn kondiĉojn de elektronikaj ekipaĵoj, same kiel la necesajn hardvarojn kaj softvarojn por certigi fidindajn ekipaĵojn. Kiam vi vojaĝas per trajno, vi povas esti trankvila sciante ke, por cirkuligi

ĝin, malantaŭe estas altnivelaj teknologioj kaj rigoraj testoj, kiuj garantias vian sekurecon sur la trakoj.

La balasto estas la ŝtonetaro de la fervoja taluso en kiu oni dronigas ŝpalojn, kiuj subtenas la trakojn. La termino venas de la angla track ballast, kio signifas balaston por trako. La balasto por fervoja uzo devas havi, post prilaborado en specialaj disrompaj instalaĵoj, kribrado kaj lavado, tipan grajngrandecon inter 30 kaj 60 mm, reduktitan enhavon de fajnaj partikloj (polvo) kaj angulan formon (por favori la kompaktigon kaj eviti malfirmigojn).

La klasifiko de ŝtonetaro por fervojaj balastoj estas fiksita de la normo UNI EN 13450, kiu ankaŭ provizas indikojn por la redaktado de la CE-deklaro de konformeco kaj de la koncerna CE-markado sur transportaj dokumentoj.

En la itala, RFI uzas la nomenklaturon de ŝtonetaro por fervoja balasto.

Kelkaj fervojoj estas konstruitaj sen balasto per rekta fiksado de la reloj al kontinua rigida bazo, farita el ŝtalbetono aŭ alia, aŭ al subtena metala strukturo; tio okazas precipe en fervojaj sekcioj, kiuj kuras en artefaritaj strukturoj kiel pontoj aŭ tuneloj (ekz. metroj), kaj en tre altrapidaj linioj, kie la balasto riskas esti kuntrenita per la forta movo de aero kaj konstituas danĝeron al aĵoj aŭ homoj. □

(Trad: ViTo)



Monitoraggio della ferrovia con veicolo autonomo URV

È stato testato nel circuito di Bologna San Donato l'URV (Unmanned Railway Vehicle), il veicolo ferroviario a guida completamente autonoma per la diagnostica mobile della ferrovia progettato da RFI, Rete Ferroviaria Italiana, per l'analisi delle criticità della rete ferroviaria.

Questo prototipo, il primo del suo genere, segna una svolta significativa per il monitoraggio e la manutenzione della linea ferroviaria AV/AC in Italia.

L'URV è stato sviluppato con l'obiettivo di effettuare ispezioni, monitoraggio e mappatura delle linee ferroviarie, garantendo così un'analisi approfondita delle criticità e la prevenzione di potenziali rischi per la sicurezza della ferrovia.

Grazie a sistemi avanzati di rilevamento persone e oggetti (people/object-detection), URV è in grado di controllare lo scenario in tempo reale, individuando eventuali minacce, atti di vandalismo o tentativi di sabotaggio sulla ferrovia.

Una delle principali caratteristiche dell'URV è la sua capacità di operare in aree ferroviarie critiche o pericolose. Infatti, può essere utilizzato come vettore di trasporto per strumenti specifici come rover o bracci meccanici, che permettono di eseguire ispezioni approfondite senza esporre il personale a situazioni pericolose.

Il progetto URV nasce dalla necessità di monitorare in modo efficiente e sicuro la linea ferroviaria, soprattutto in quelle aree classificate come D3 (dull, dirty & dangerous), ossia monotone, sporche e pericolose. Queste zone richiedono un monitoraggio continuo per garantire che non si verifichino criticità che possano compromettere la sicurezza delle infrastrutture.



L'URV è equipaggiato con un sistema di guida automatica basato sull'Automatic Train Operation (ATO). Si interfaccia con i sistemi ETCS di bordo per gestire la marcia del veicolo nei limiti di sicurezza. Il veicolo può essere controllato da un operatore remoto, garantendo così una flessibilità operativa in diverse situazioni sulla rete ferroviaria. Le tecnologie integrate nell'URV sono: Sensori di visione nello spettro visibile RGB (colori rosso, giallo, blu), per acquisire immagini nel campo visivo. Sensori di visione nello spettro infrarosso IR/NIR/IFR, per rilevamenti all'infrarosso. (Irraggiamento solare, infrarosso vicino al visibile -near infra red-, rilevatore presenza).

Sensori basati su tecnologia Laser LiDAR, (light detection and ranging) che utilizza il laser per mappare l'ambiente circostante con estrema precisione.

Questi strumenti consentono all'URV di eseguire una diagnosi completa dei binari. Fornendo dati in tempo reale che possono essere utilizzati per prevenire guasti e migliorare la sicurezza generale delle linee ferroviarie.

Il test del URV consentirà il monitoraggio automatizzato e sicuro della linea. RFI potrà garantire un servizio ferro-

viario più affidabile, minimizzando i rischi per il personale e migliorando la sicurezza delle infrastrutture. Questo progetto non solo rafforza l'impegno di RFI verso l'innovazione, ma pone anche l'Italia all'avanguardia nel campo della manutenzione ferroviaria autonoma. □

Video su instagram: https://www.instagram.com/p/C-aX_reNeb0?igsh=bWhndXpb3NoeHZr

(Comunicato stampa RFI)



Fervoja monitorado per URV-aŭtonoma veturilo

Estis testita ĉe la prov-cirkvito de Bologna San Donato la URV (Unmanned Railway Vehicle), fervoja veturilo tute aŭtonome stirata por moveblaj fervojsistemoj projektataj fare de RFI, Rete Ferroviaria Italiana, por la analizo de la kritecoj de la fervojreto.

Ĉi tiu prototipo, la unua el sia speco, markas signifan turnopunkton por la monitorado kaj prizorgado de la rapidaj linioj en Italio.



La URV estis evoluigita kun la celo fari inspektadojn, monitoradon kaj mapadon de fervojaj linioj, tiel garantiante profundan analizon de kritecoj kaj la antaŭevitadon de eblaj riskoj al fervoja sekureco.

Danke al altnivelaj sistemoj de detekto pri homoj kaj objektoj (people/object-detection), URV kapablas kontroli la

scenaron en reala tempo, identigante eblajn minacojn, vandalismojn aŭ sabotadojn sur la fervojo.

Unu el la ĉefrajtoj de URV estas sia kapablo agadi en kritikaj aŭ danĝeraj fervojareoj. Fakte, ĝi povas esti uzata kiel transportilo por specifaj instrumentoj kiel rovero aŭ mekanikaj brakoj, kiuj ebligas fari profundajn inspektadojn sen ekponado de personaro al danĝeraj situacioj.

La URV-projekto naskiĝis el la bezono monitri efike kaj sekure la fervojan linion, precipe en tiuj lokoj klasifikitaj kiel D3 (dull, dirty & dangerous), t.e. monotona, malpura kaj danĝera. Tiuj areoj postulas kontinuan monitoradon por garantii ke kritikaj aferoj ne okazas, kiuj povus endanĝerigi la sekurecon de la infrastrukturo.

La URV estas ekipita per aŭtomata stirsistemo bazita sur ATO (*Automatic Train Operation*). Ĝi interfacas kun la enrajnaj ETCS-sistemoj por administri la veturadon de la veturilo ene de sekurecaj limoj. La veturilo povas esti kontrolita de malproksima operatoro, tiel garantiante operativan flekseblecon en diversaj situacioj sur la fervoja reto.

La teknologioj integritaj en la URV estas: Vidaj sensiloj en la videbla spektro RGB (ruĝaj, flavaj, bluj koloroj)

por akiri bildojn en la vidkampo.

Vidaj sensiloj en la infraruĝa spektro IR/NIR/IFR, por infraruĝa detekto.

(Suna radiado, proksime videbla infraruĝa -near infra red-, ĉeesta evidenta aparato).

Sensiloj bazitaj sur lasera teknologio LiDAR, (light detection and ranging) kiu uzas laserojn por mapi la ĉirkaŭan medion kun ekstrema precizeco.

Tiuj aparatoj permesas al URV efektiviĝi ampleksan diagnozon de la trakoj. Provizante realtempajn datumojn, kiuj povas esti uzataj por antaŭeviti damaĝojn kaj plibonigi la ĝeneralan sekurecon de fer-



voĵaj linioj.

La testo de URV permesos aŭtomatan kaj sekuran monitoradon de la linioj.

RFI povos garanti pli fidindan fervoĵan servon, minimumigante riskojn por la personaro kaj plibonigante la sekurecon de infrastrukturoj. Ĉi tiu projekto ne nur plifortigas la engaĝiĝon de RFI al novigo, sed ankaŭ metas Italiojn ĉe la avangardo en la

kampo de aŭtonoma fervoĵa bontenado. □

Video: https://www.instagram.com/p/C-aX_reNeb0/?igsh=bWhndXpjb3NoeHZr

(Trad: ViTo)

Autocarrello diagnostico “Tipo 4” di Tesmec Rail

Il primo di 4 innovativi autocarrelli bimodali per la diagnostica della Rete Ferroviaria Italiana (RFI), progettati e costruiti da Tesmec Rail, ha iniziato le corse di prova sul circuito di Bologna San Donato.

L'autocarrello Diagnostico Tipo 4 è un vero gioiello tecnologico:

è progettato per ospitare oltre 15 sistemi diagnostici per l'ispezione dell'infrastruttura ferroviaria: trazione elettrica, armamento, segnalamento, telecomunicazioni e ispezione video delle linee ferroviarie; ha un sistema di propulsione di tipo bimodale, in grado di funzionare con l'alimentazione elettrica da catenaria (3 kV DC) o con il gruppo di potenza Diesel-elettrico; la gestione e l'analisi dei dati raccolti sono affidate a una

piattaforma diagnostica dell'infrastruttura ferroviaria.

Tale piattaforma garantisce un'analisi precisa e puntuale dei difetti rilevati lungo l'infrastruttura ferroviaria e dei loro trend evolutivi, ottimizzando i processi di manutenzione in maniera predittiva ed agevolando gli interventi da parte dei team di lavoro. □

(Comunicato stampa Tesmec Rail)



godeva un anno fa.

Un dato interessante, che evidenzia come l'impresa ferroviaria del Gruppo FS sia, al momento, riuscita ad arginare la perdita di terreno che ha caratterizzato i suoi ultimi anni, e che l'ha vista scendere dal 92% del 2006 al 51% del 2018 per poi calare al 48% del 2019, al 41% nel 2022 e lo scorso anno al 38%. Al secondo posto si trova CFI (Compagnia Ferroviaria Italiana), che continua a rafforzare la sua posizione. La compagnia nel 2023 ha rilevato Lotras ed è arrivata a contare per il 13%

del totale (dal 11% del 2022), mentre Captrain scende dal 11% al 9%, passando in terza posizione.

Al quarto posto si trova Medway, compagnia di MSC, con il 6%, ha perso leggermente quota dopo il balzo in avanti compiuto l'anno prima (in cui si era portata al 7%, dal precedente 4%). Fette di mercato di pari entità (6%) sono anche quelle acquisite da GTS Rail (che cresce rispetto al 5% dello scorso anno) e DB Cargo Italia che risulta stabile.□

FS news

Merkatkvotoj pri la fervojaj vartransportistoj en Italio

En la ĝisdatigo de la industria plano de RFI (Itala Fervoja Reto), estas interesaj informoj pri la merkatkvotoj de fervojaj kompanioj en la varsektoro, rajtigataj por cirkuligi trajnojn sur italaj fervojoj.

23 kompanioj en Italio estas rajtigataj plenumi ĉi tiun agadon kaj entute ili efektivigas 80 milionojn da kilometroj da trajnoj jare, kiu egalas al 812 trajnoj tage.

La reprezentado de la merkatkvotoj de la varfervojoj kompanioj aktivaj en Italio ofertas malmultajn, sed tamen interesajn variadojn por la jaro 2024.

La torta diagramo raportita en la lasta komerca plano de RFI montras kiel Mercitalia Rail restas en la unua loko kun merkatkvoto de 38%, same al tiu, kiun ĝi ĝuis pasintan jaron.

Interesa datumo, kiu reliefigas kiel la fervojsocieto de la Grupo FS, nuntempe, sukcesis bremsi la perdon de tereno, kiu karakterizis ĝiajn lastajn jarojn, kaj kiu vidis ĝin fali de 92% en 2006 al 51% en 2018 kaj poste malkreski al 48% en 2019, 41% en 2022 kaj pasintjare al 38%.

En la dua loko troviĝas CFI (Itala Fervoja Kompanio), kiu daŭre plifortigas

sian pozicion. La firmao akiris Lotras-kompanion en 2023 kaj atingis la 13% de la totalo (el 11% en 2022), dum Captrain malkreskis de 11% al 9%, irante en trian pozicion.

En la kvara loko troviĝas Medway, kompanio de MSC, kun 6%, kiu iomete perdis kvoton post la salto antaŭen farita la antaŭan jaron (en kiu ĝi atingis 7%, de la antaŭa 4%). Merkataj porcioj de la sama grandeco (6%) estas ankaŭ tiuj akiritaj de GTS Rail (kiu kreskas kompare al 5% pasintjare) kaj DB Cargo Italia kiu estas stabila.□

(Trad. ViTo)



Quattro nuovi francobolli a tema ferroviario Kvar novaj poŝtmarkoj je fervoja temo

Poste Italiane informa che viene emessa una serie di quattro francobolli dedicati alle ferrovie in Italia.

I soggetti trattati sono:

- La Ferrovia Circumetnea con un'automotrice Diesel e lo sfondo dell'Etna imbiancato.

- La Ferrovia Vigezzina-Centovalli in occasione dei suoi 100 anni rappresentata da un moderno elettrotreno.

- La stazione ferroviaria di Sestri Levante che in questi giorni compie 100 anni.

- La linea Chieri-Trofarello in occasione dei suoi 150 anni di storia raffigurata con un Pop di Trenitalia.



Nel 2023 un francobollo è stato dedicato alla locomotiva E.431 in occasione del suo centenario.

Le **Locomotive E.431** erano un gruppo di locomotive elettriche delle Ferrovie dello Stato a corrente alternata trifase, furono costruite in 37 esemplari fra il 1922 e il 1925. Per la forma particolarmente allungata degli avancorpi, le dissimmetrie longitudinali ridotte sulla cassa, la trasmissione a biella triangolare che aveva un aspetto particolarmente snello se comparato a quello di altre locomotive, la E.431 è stata ed è considerata da parte di ferrovieri e appassionati come la più elegante delle locomotive trifase. □

Italaj Poŝtoj informas ke estas emisiata serio da kvar poŝtmarkoj dediĉitaj al la fervojoj en Italio.

La traktataj subjektoj estas:

- La fervoja linio Circumetnea” (ĉirkaŭiranta la vulkanon *Etna*) per dizela motorvagono kaj en la fono la Etna neĝblanka,

- La fervoja linio *Vigezzina-Centovalli (Domodossola)* okaze de sia 100-jariĝo reprezentata de moderna elektra motorunujo,

- La fervoja stacidomo de *Sestri Levante (Genova)* kiu fariĝis 100-jaraĝa,

- La fervoja linio *Chieri-Trofarello (Torino)* okaze de sia 150-a historia jariĝo reprezentata de Pop-motorunujo de Trenitalia.

En la jaro 2023 alia poŝtmarko estis dediĉita al la lokomotivo E.431 okaze de sia 100-jariĝo.

La lokomotivoj E.431 estis grupo de elektraj lokomotivoj de la Ŝtataj Fervojoj je alterna kurento trifaza, ili estis konstruitaj en 37 ekzempleroj inter la jaroj 1922 kaj 1925. Pro la formo aparte longigita de la antaŭstarajoj, la laŭlongaj malsimetrioj reduktitaj sur la lokomotivkaroserio kaj la trasmisio je triangula bielo, ili aspektis relative maldikaj kompare kun aliaj lokomotivoj. La E.431 estis konsiderata, flanke de la fervojistoj kaj fervojamantoj, kiel la plej eleganta trifaza lokomotivo. □



Il Culto dell'Autobus

Per il culto dell'autobus propongo la descrizione del tragitto di una linea di Roma, la città dove vivo e dove ho pensato di vivere il bus come se fosse un nave che naviga nel mare della metropoli.

La linea è la 715, che parte dal quartiere denominato "San Paolo", passa per il caratteristico quartiere "Garbatella" e arriva a un Capolinea centrale della città, dove ad ogni passo c'è un diverso monumento. Godetevi la lettura.

LINEA 715:

SAN PAOLO, GARBATELLA, CIRCO MASSIMO E TEATRO MARCELLO

La partenza è da via Tiberio Imperatore, un Capolinea assolato, adiacente a un giardino pubblico recintato. Col sole si parte, e dopo due svolte c'è un furgone di Amazon che intralcia la strada, e blocchiamo il traffico, con l'autista che suona il clacson, al pari delle altre macchine.

Alla ripartenza è viale Leonardo Da Vinci, alberato come lungo tutto il giro del quartiere San Paolo, con nomi di imperatori e, per il caldo pomeridiano, poca gente sui marciapiedi.

Il palazzo della Regione, e poi una discesa con ai due lati i rilievi del quartiere Garbatella, fino al Teatro Palladio, centrale, importante e le vernici gialle e rosse delle scritte dei muri della Garbatella, il bar dei Cesaroni (della serie televisiva) e i

decori del quartiere.

Si giunge alla Piramide, bianca e romana, e persone sotto l'ombra lungo il mu-



La Garbatella - En kvartalo Garbatella

ro romano a viale Giotto, altri bei nomi di strade, sampietrini e curve, il monumento di Mazzini e il suolo bianco del grande Circo Massimo, costeggiato e lasciato per entrare verso il Teatro Marcello, la destinazione.

Le rovine con l'anagrafe di via Petroselli, a sinistra il monumento che dà nome al Capolinea: le due file di archi, con edificazione medievale, del Teatro Marcello, che apre ad altri monumenti e viuzze e piazze, ma il bus avanza e costeggia a destra, fermandosi. Capolinea Teatro Marcello, Campidoglio, Ara Coeli, Vittoriano, Palazzo Venezia, Roma. □

Alessandro D'Elia



Autobus 715, capolinea Teatro Marcello, sullo sfondo
Aütobuso 715, kaphaltejo Teatro Marcelo, en la fono



Mappa della linea - mapo de la linio

La Kulto pri Aŭtobuso

Favore al kulto pri aŭtobuso mi proponas la priskribon de la itinero de busa linio en Romo, la urbo kie mi loĝas kaj kie mi pensis sperti la buson kvazaŭ ĝi estus ŝipo naviganta en la maro de la metropolo. La linio estas la numero 715, kiu ekiras de la kvartalo nomata "San Paolo", pasas tra la karakteriza kvartalo "Garbatella" kaj alvenas al centra finstacio de la urbo, kie je ĉiu paŝo troviĝas malsama monumento. Ĝuu la legadon.

LINIO 715:

SAN PAOLO, GARBATELLA, CIRCO MASSIMO KAJ TEATRO MARCELLO

La foriro okazas de strato Tiberio Imperiestro, suna finstacio, najbara al barita publika ĝardeno. Kun la suno ni ekveturas, kaj post du turnoj estas Amazonkamioneto blokanta la vojon, kaj oni blokas la trafikon, kun la ŝoforo klakso-

Oni atingas la Piramidon, blankan kaj romian, kaj homojn sub la ombro laŭ la romia muro en Viale Giotto, aliajn belajn stratnomojn, pavimŝtonojn kaj kur-



Capolinea di partenza, via Tiberio Imperatore
Kaphaltejo, strato Tiberio Imperiestro

bojn, la Mazzini-monumenton kaj la blankan grundon de la granda Circo Massimo, laŭflankita kaj forlasita, por iri al la Teatro Marcello, la celloko.

La ruinoj kun la registra oficejo de strato Petroselli, maldekstre la monumento, kiu donas sian nomon al la finstacio: la du vicoj da arkaĵoj, konstruitaj dum la mezepoko, de Teatro Marcello, kiu malfermas al aliaj monumentoj kaj stratetoj kaj placoj, sed la buso antaŭeniras kaj kuras dekstren, haltas. Finstacio Teatro Marcello, Campidoglio, Ara Coeli, Viktoriano, Palazzo Venezia, Romo. □

Alessandro D'Elia



Terme di Caracalla - Banejoj Caracalla

nanta, kiel la aliaj aŭtoj. Ĉe la reekveturo ni renkontas Viale Leonardo Da Vinci, arbarkovrita kiel ĝi estas ĉie laŭlonge de la distrikto San Paolo, kun nomoj de imperiestroj kaj, pro la posttagmeza varmego, kun malmultaj homoj sur la trotuaroj.

La Palaco de la Regiono, kaj poste mal-supreniro kun la reliefoj de la distrikto Garbatella ambaŭflanke, ĝis la Teatro Palladio, centra, grava kaj kun flavaj kaj ruĝaj skribaĵoj sur la muroj de Garbatella, la trinkejo Cesaroni kaj la dekoracioj de la kvartalo.



Circo Massimo - Cirko Massimo

II METROBUS di Adelaide La Adelajda METROO-BUSO

L'O-Bahn Busway di Adelaide è un sistema di binari in cemento che collega i sobborghi nordorientali della città con il quartiere centrale degli affari: gli autobus circolano sui binari che forniscono loro una corsia preferenziale dedicata, libera da altro traffico.

L'O-Bahn di Adelaide è una linea lunga 12 km che fa parte del sistema di Bus rapid transit che serve i sobborghi nordorientali di Adelaide, nell'Australia meridionale ed è una delle linee più estese al mondo.

Sono state realizzate delle corsie simili a delle vere rotaie, i mezzi usati sono autobus classici ai quali sono agganciate delle rotelline su supporti verticali laterali. Così i bus non possano scavalcare i bordi delle guide laterali e mantengono la traiettoria costante come un treno. In questo modo l'ampiezza della corsia si riduce al minimo e il conducente non è impegnato nella guida.

Questo trasporto pubblico su gomma a guida vincolata meccanicamente può raggiungere i 100 km/h e ha costi di costruzione e esercizio inferiore a tram e metropolitane e con una frequenza migliore dei classici autobus che sono costretti a viaggiare in strada insieme ai mezzi privati.

L'innovativo sistema fu costruito dalla Daimler-Benz nella Germania Orientale nel 1989 e era destinato a consentire agli autobus di utilizzare stretti tunnel costruiti per i tram nella città di Essen per evitare la congestione nelle ore di punta viaggiando sottoterra. Il termine O-Bahn è formato dalla parola latina omnibus "autobus" e dalla parola tedesca Bahn "strada, via" sul modello di U-Bahn, "metropolitana". □

Da Wikipedia



La O-Bahn Busway di Adelaide estas betona traksistemo kiu kunligas la nordorientajn kvartalojn de la urbo kun la centra komercdistrikto: aŭtobusoj veturas sur la trakoj, kiuj donas ilin dediĉitan favorokoridoron, liberan je alia trafiko.

La Adelajda O-Bahn estas 12 km longa linio, kiu estas parto de la *Bus Rapid Transit*-sistemo, kiu servas la nordorientajn kvartalojn de Adelaide, en Suda Aŭstralio kaj estas unu el la plej longaj linioj en la mondo.

Estis kreitaj gvidreloj similaj al veraj reloj, la veturiloj uzitaj estas normalaj busoj al kiuj estas alĉroĉitaj malgrandaj radoj sur vertikalaj flankaj subtenoj. Tiel la busoj ne povas transiri la randojn de la flankaj gvidiloj kaj konservas konstantan trajektorion kiel trajno. Tiamaniere la larĝo de la vojo estas reduktita al minimumo kaj la ŝoforo ne estas okupata dum veturado.

Tiu publika ŝosea transporto kun meĥanika limigita stirado povas atingi 100 km/h kaj havas konstru- kaj funkciigadkostojn pli malaltajn ol tramoj kaj metrooj kaj kun pli bona ofteco ol klasikaj aŭtobusoj, kiuj estas devigataj veturi sur stratoj kune kun privataj veturiloj.

La noviga sistemo estis konstruita fare de *Daimler-Benz*-kompanio en Orienta Germanio en 1989 kaj estis destinita por permesi al busoj uzi mallarĝajn tunelojn konstruitajn por tramoj en la urbo de Essen por eviti ŝtopiĝon en hasthoro vojaĝante subtere. La esprimo *O-Bahn* estas formita de la latina vorto *omnibus* "aŭtobuso" kaj la germana vorto *Bahn* "vojo, strato" formita laŭ modelo de *U-Bahn* metroo. □

(Trad: ViTo)

Vita dell'IFEA

Cari amici e soci, in questo 2024 non ci sono state grosse attività e novità. Sono continuati gli incontri in rete dell'estraro IFEF quasi mensilmente, a volte ospiti del LKK del prossimo congresso 2025 in Slovacchia. Alcuni membri IFEA hanno partecipato al congresso italiano che si è tenuto a Montecatini Terme, anche membri IFEF di altri Paesi.

La presidente Rodica Todor ha rappresentato l'IFEF all'UK in Tanzania e all'assemblea FISAIC a Sofia. Parte dell'estraro (tra cui io) si è incontrato in Serbia con gli esperantisti locali per discutere dell'organizzazione del congresso lì nel 2026. Di questi temi potete leggere un breve rapporto a seguire. □

Vito Tornillo

IFEF-Estrarkunsido en Serbio

Nei giorni dall'11 al 14 ottobre 2024 si è svolto in Serbia un incontro del consiglio direttivo dell'IFEF con gli esperantisti locali con l'obiettivo di discutere le possibilità di organizzare il 77esimo congresso dell'IFEF in Serbia nel 2026. All'incontro hanno partecipato il presidente della Lega Esperanto Serba (SEL) Jovan Zarković, la presidentessa del LKK Nedeljka Ložajčić con l'accompagnatrice Branca Milutinović e l'esperantista locale Bojan Veličković.

Il consiglio direttivo dell'IFEF era rappresentato da Rodica Todor, Vito Tornillo e Ladislav Kovář. Subito dopo il nostro arrivo a Belgrado si sono svolti i primi colloqui, durante i quali abbiamo preso conoscenza delle possibilità di organizzare il congresso in Serbia e allo stesso tempo abbiamo conosciuto il programma dettagliato preparato dai nostri colleghi locali per il nostro soggiorno in Serbia.

La parte principale del nostro incontro si

è svolta alla stazione di Mokra Gora, nell'omonima residenza gestita dalle ferrovie serbe, che offrono alloggi di qualità, ristorazione, saloni e sale riunioni necessarie per lo svolgimento del congresso. Completa l'offerta anche la ferrovia turistica locale a scartamento ridotto la Šarganska Osmica, delle Ferrovie dello Stato (Železnice Srbije) e famosa per il suo metodo di costruzione. La responsabile della residenza, Aleksandra Milutinović,



ci ha mostrato i luoghi adatti per il nostro congresso e la sua collega ci ha fatto visitare le stanze e gli appartamenti

per l'alloggio dei partecipanti. Abbiamo visitato anche alcuni edifici, ubicati in alcune stazioni della linea ferroviaria, dove è possibile alloggiare anche durante il congresso, in caso di necessità. Nelle vicinanze della residenza ci sono luoghi adatti per escursioni e passeggiate. Una parte importante delle nostre discussioni con i colleghi locali ha riguardato l'organizzazione del congresso stesso, i punti necessari del programma, i luoghi di incontro adeguati, ecc.

Da Mokra Gora siamo ritornati a Belgrado e lì abbiamo pernottato all'hotel Palace, dove ci sono le condizioni idonee per organizzare l'inaugurazione del congresso.

Ladislav Kovar



UK Tanzanio

Il Congresso Universale di Esperanto quest'anno si è tenuto in Tanzania, nella città di Arusha (03 - 10.08.2024).

La presidente Rodica Todor ha partecipato in qualità di rappresentante dell'IFEF e ha rapportato in merito, vedi Internacia Fervojisto di Dicembre.



A questo storico UK hanno aderito 836 persone da 65 Paesi, di cui più della metà africani.

La Movada Foiro, come di consueto, ha presentato ai partecipanti informazioni generali sulla vita della Federazione, la realizzazione dei progetti.

È stata presentata la brochure del progetto Verden (Erasmus+), distribuito volantini con informazioni sull'IFEF e parlato con persone interessate alla nostra attività (anche se in Tanzania la ferrovia non è il principale mezzo di trasporto). Il programma si è svolto nel grande cortile Hans Bakker con la partecipazione di un centinaio di associazioni nazionali, centri culturali, editori, istituzioni educative e molti altri.

Ha rispecchiato, con successo, la vastità e la varietà del movimento esperantista.

Il tema del congresso è stato: "Uomo, linguaggio e ambiente per un mondo migliore".



Rodica dum UK, kunsido kaj kun IFEF-geamikoj

A causa dei pochi membri dell'IFEF, che hanno preso parte a questo congresso, il consueto incontro ferroviario non si è potuto svolgere.

Per la serata nazionale e altri momenti culturali sono state presentate danze e canti tipici africani, e regionali, accompagnati da musica dal vivo.

Un'esperienza unica è stata l'immersione nella cultura Masai... partecipando ad un laboratorio artigianale, imparando danze e canti tradizionali, scoprendone rituali e valori... in una parola, condividendo momenti autentici con la comunità Masai.

Indimenticabili sono state le escursioni durante le quali si è avuta l'opportunità



di vivere gli imperdibili parchi naturali con fauna e flora esotica.

Come membro A del comitato UEA, per l'IFEF, la presidente ha partecipato ai forum e agli incontri del comitato durante i quali è stata analizzata l'attività dell'UEA stessa e sono stati proposti progetti per gli anni successivi.

Arrivederci al prossimo 110° Congresso Universale, che si svolgerà nella Repubblica Ceca, a Brno, dal 26 luglio al 2 agosto 2025

Rodica TODOR

L'Assemblea Generale della FISAIC (Federazione internazionale delle associazioni per le arti e la cultura dei ferrovieri) si è tenuta a Sofia (BG) dal 29 agosto al 1° settembre 2024.



L'incontro è stato aperto dal Presidente generale, Kurt Neuwirth.

Il discorso di benvenuto è stato pronunciato dalla Presidente dell'Associazione bulgara (di esperanto), Veselka Kamburova, che ha organizzato l'incontro.

Hanno partecipato 14 paesi membri della FISAIC: Austria, Belgio, Bulgaria, Repubblica Ceca, Danimarca, Francia, Germania, Grecia, Ungheria, Italia, Lussemburgo, Polonia, Romania e Svizzera. Hanno partecipato anche: il Presidente della FIRAC, Peter Kókai, e la Presidente dell'IFEF, Rodica Todor.

Un aspetto fondamentale dell'Assemblea generale di quest'anno è stata l'ele-

zione dei nuovi membri del Consiglio per i prossimi due anni.

I nuovi membri del Consiglio sono:

- Presidente generale: Kurt Neuwirth (AT)
- Vicepresidente generale: Guy Greivelding (LU)
- Segretario generale: Evangelia Analyti (GR)
- Tesoriere: Pedro Neuenschwander (CH)
- Coordinatore delle commissioni tecniche: Roman Štěrba (CZ)

Gli organizzatori hanno preparato un programma serale di intrattenimento con danze e canti tradizionali della Bulgaria. L'Assemblea generale si è conclusa con una cerimonia di consegna della bandiera della FISAIC al rappresentante dell'Italia (FIRAC-Radioamatori), che ospiterà l'Assemblea Generale nel 2025 a Ca-



serta, e la consegna del premio Venere di Arles al rappresentante dell'Ungheria, per il suo prezioso e duraturo contributo alla FISAIC.

Dal Rapporto della sk Evangelia Analyti



Pri la Koncepto de Historio - Sul concetto di storia

"Unu el la plej rimarkindaj karakteriz(aj) oĵ de la homa animo - diras Lotze (*) - estas, apude de granda egoismo en la individuo, la ĝenerala manko je envio de ĉiu estanto pri la propran estonto".

Tiu ĉi prikonsidero postulas la fakton ke la ideo pri feliĉo, kiun ni gardas en ni, estas tute trempita en la koloro de la tempo en kiu la fluado de nia ekzisto limigas nin.

Feliĉo, kiu povus vekti en ni envion, estas nur en la aero kiun ni spiras, kune kun la uloj al kiuj ni povis paroli, kun la vir(in)oĵ kiuj povis oferi sin al ni.

Alivorte, en la ideo pri feliĉo resonas la neeliminebla ideo pri liberiĝo [redempt (iĝ)o].

Kaj estas same por la ideo kiun la historio havas pri la pasinteco.

La pasinteco enhavas en si mem sekretan indicon, kiu resendas ĝin (la pasinteco) al la redempto (liberiĝo).

Ĉu ne karesas nin la aer-blovo kiu jam blovis ĉirkaŭ la uloj kiuj vivis antaŭ ol ni?

Ĉu en la voĉoj, kiujn ni aŭskultas, ne estas la eĥo de voĉoj nun mutaj?

Ĉu la vir(in)oĵ, kiujn ni nun amindumas, ne havas frat(in)oĵn kiujn ili ne plu konas?

Se tiel estas:

- tiam ekzistas mistera randevuo inter la "generacioj kiuj estis" kaj la nia;

- tiam ni estis atenditaj sur la tero;

- tiam al ni, kiel al ĉiu generacio kiu antaŭis nin, estas donata feblan mesian forton, al kiu la pasinteco rajtas.

Tiun ĉi rajton, oni ne povas ignori sen pagi altan prezon. La historia materiisto scias tion."

Jen koment(ari)o pri la dua tezo eltirita



Hermann Lotze (1817-1881)
Filosofo e logico tedesco
Germana filozofo kaj logistiko

"Una delle peculiarità più notevoli dell'animo umano - dice Lotze* - è, accanto a un così grande egoismo nel singolo, la generale mancanza d'invidia di ogni presente per il proprio futuro".

Questa riflessione comporta che l'immagine di felicità che custodiamo in noi è del tutto intrisa del colore del tempo in cui ci ha ormai relegati il corso della nostra esistenza.

Felicità che potrebbe risvegliare in noi l'invidia c'è solo nell'aria che abbiamo respirato, con le

persone a cui avremmo potuto parlare, con le donne (con gli uomini) che avrebbero potuto darsi a noi. In altre parole, nell'idea di felicità risuona ineliminabile l'idea di redenzione.

Ed è lo stesso per l'idea che la storia ha del passato.

Il passato reca con sé un indice segreto che lo rinvia alla redenzione.

Non sfiora forse anche noi un soffio dell'aria che spirava attorno a quelli prima di noi? Non c'è, nelle voci a cui prestiamo ascolto, un'eco di voci ora mute? Le donne che corteggiamo non hanno delle sorelle da loro non più conosciute?

Se è così, allora esiste un appuntamento misterioso tra le generazioni che sono state e la nostra. Allora noi siamo stati attesi sulla terra. Allora a noi, come ad ogni generazione che fu prima di noi, è stata consegnata una debole forza mesianica, a cui il passato ha diritto. Questo diritto non si può eludere a poco prezzo. Il materialista storico ne sa qualcosa.

Ecco il commento sulla seconda tesi di

de Pri la Koncepto de Historio de Walter Benjamin:

Rilate al tio kio okazis (rilate al historiaj okazaĵoj, kaj al nia pasinteco), ni posedas 'feblan mesian forton'.

La mesia potenco, kiu (rajte) apartenas al ĉiu homo ekaperas, agas, kaj finiĝas, dum ĉiu specifa momento, kaj en ĉiu momento ĝi asertas sin laŭ manieroj ĉiufoje diferen-taj.

Ĝi agas en la estiĝo; pro tio ĝi estas kaduka kaj parta, kaj ĉi-sence ĝi estas febla, ĉar neniu homo (kaj neniu religia, filozofa, politika movado) povas/os pretendi:

- posedi la tutan veron (tiamaniere pravigante lian totalisman povon sur la aliaj);

- definitive plenumi la historion.**

Tamen tiu ĉi forto estas kapabla interveni en tio kio okazas, kaj do, en la vivo de la individuo (kaj de la homaro); ĝi montras (malkovras) tion kio eblas en tiu specifa situacio, anstataŭ ol lasi ke la neceseco regadu lian vivon, ĝi tiamaniere 'dissolvas' lian destinon.

Ĉi tie temas pri la intuicioj, kiuj, kiel fulmaj imagoj, trafas nian menson sed tuj malaperas se ni ne estas pretaj kapti ilin, kaj poste ni ne estas kapablaj traduki ilin en praktikajn agojn kiuj povus ŝanĝi la direkton de nia vivo (pretaj por ripeti ĉion, kiam la situacio estos diversa).

Pro tio la ideo pri la feliĉo, kiun ĉiu el ni havas, estas (kaj ne povas ne esti) interplektita kun la specifa kaj neripe-tebla situacio kiun ni estas travivantaj.

Do, estas absurdaĵo prokasti la feliĉon de la homo ĉe la fino de lia vivo, kaj/aŭ la feliĉon de homaro ĉe la fino de la historio kiam la Absoluto realiĝos sur la tero (pseŭdo-mesia erao), pro la fakto

Walter Benjamin tratta da "Sul concetto di storia":

Su ciò che è accaduto, così come sul nostro passato, noi possediamo una "debole forza messianica".



Walter Benjamin (1892 - 1940)
Filosofo, scrittore, traduttore tedesco
Germana filozofo, verkisto, tradukisto

La potenza messianica, che (giustamente) appartiene a ogni uomo, appare, agisce e finisce, in ogni specifico momento, e in ogni momento si esplicita, secondo modi ogni volta differenti.

Essa agisce nel presente, per questo è caduca e parziale, e in questo senso essa è debole, perché nessun uomo (e nessun movimento religioso, filosofico, politico) può pretendere:

- di possedere l'intera verità (in questo modo giustificando il suo potere totalitario sugli altri);

- di realizzare definitivamente la storia.**

Tuttavia questa forza è capace di intervenire in ciò che è accaduto, e dunque, nella vita dell'individuo (e dell'umanità); essa mostra (scopre) ciò che è possibile fare in quella specifica situazione, anziché lasciare che la necessità condizioni la vita dell'individuo, in questo modo 'dissolvendo' il suo destino.

Si tratta delle intuizioni, che, come luminose e improvvise immagini irrompono nella nostra mente, ma subito scompaiono se non siamo pronti a coglierle, e poi non siamo capaci di tradurle in azioni pratiche che potrebbero cambiare la direzione della nostra vita (pronti a ripetere ogni passo quando la situazione sarà diversa).

Per questo l'idea di felicità, che ognuno di noi ha, è (e non può non essere) interconnessa con la specifica e irripetibile situazione che stiamo vivendo.

Dunque è un'assurdità procrastinare la felicità dell'uomo alla fine della sua vita,

ke dum ĉiu momento la Absoluta realigas Sin en la universo, en ĉiu krejtaĵo, en ĉiu situacio; kaj tasko de la homo estus ekkonscii pri tio.***

Feliĉo estas la realigado de:

- 'tio kio eblas ĉi tie kaj nun';

- tio kio ĝis nun ne sukcesis realiĝi ĉar la pezo de la neceseco kaj de la ripetado (kutimoj), kaj/aŭ kontraŭanta destino sufokis ĝin;

- la eblecoj kiuj ĝis nun ni perdis, kaj kiuj nun havas la okazon trovi sian redempton [same kiel la ne realigitaj eblecoj de la pasinteco fare de la homoj kaj "generacioj kiuj antaŭis nin" kiuj, pere de ni, nun povas realiĝi ("... ni estis atenditaj sur la tero ...").

Ĉiuj ni renkontis vir(in)on.

Ni povis ami lin/ŝin, sed kontraŭe, ni lasis ke niaj vojoj disdividiĝu.

Kial?

Kial ni permesis al la obskura pezo de la situacio limigi nin?

Kial ni ne utiligis la 'feblan mesian forton' por liberigi nin de la alligiteco al niaj kutimaj roloj, kaj ni ĉiam ripetadis la malfermon kaj la mankon?

Nia memoro iras al tiu perdita tempo, kaj rerealigas la forgesitajn eblecojn kaptante la ŝancojn de tiuj situacioj.

Sendube la 'febla mesia forto' ne povas doni al ni senkondiĉan liberon, tamen ĝi montras al ni la eblan elir-punkton de tiu specifa momento de malfermo, tute certe al tiu preciza punkto ni povis direktiĝi.

Tiu ĉi memoro ŝanĝas la sencon kaj la lokon de la pasinteco kaj akriĝas nian atenton por ke la momento de la ebleco ne plu forfluu de ni.

La regado de la neceseco iĝas netole-rebla por ni, kaj se nun ni kapablas kapti la eblecojn kiuj pasas apude (almenaŭ iom pli ol antaŭe), tiam ni realigas ankaŭ ion de tiu perdita pasinteco.

Verdire ne estas eĉ unu momento, kiu ne havu en si la propran revolucian ŝancon, tamen ĝi devas esti komprenata

e/o la felicità dell'umanità alla fine della storia quando l'Assoluto si realizzerà sulla terra (pseudo era messianica), per il fatto che in ogni momento Dio realizza sé stesso nell'universo, in ogni creatura, in ogni situazione; e compito dell'uomo sarebbe prendere coscienza di ciò.***



Felicità è la realizzazione:

- di ciò che è possibile qui ed ora;

di ciò che finora non si è riuscito a realizzare perché soffocato dal peso della necessità e della ripetizione (le abitudini), e/o da un 'destino' contrario;

- delle possibilità che finora abbiamo perduto, e che ora hanno l'occasione di trovare la propria redenzione (così come le possibilità non realizzate del passato da parte degli uomini e delle generazioni che ci hanno preceduto e che tramite noi ora possono realizzarsi) ("... noi siamo attesi sulla terra ...").

Tutti noi abbiamo incontrato un uomo/una donna.

Potevamo amarlo/a, ma invece abbiamo lasciato che le nostre strade si dividessero.

Perché?

Perché abbiamo permesso che l'oscuro peso della situazione ci limitasse?

Perché non abbiamo utilizzato la 'debole forza messianica' per liberarci dai legami dei nostri abituali ruoli, e sempre ripetiamo la chiusura e la mancanza?

La nostra memoria va a quel tempo perduto e ri-realizza le possibilità dimenticate cogliendo le chances di quelle situazioni.

Senza dubbio la 'debole forza messiani-

kiel ŝanco de tute nova situacio, postulata de tute nova tasko.

* H. LOTZE, Mikrokosmos. Ideen zur Naturgeschichte und Geschichte der Menschheit. Versuch einer Anthropologie, III, 1864.

** T.e., la homo ne povas definitive interrompi la tempon integre realigante la mesian mondon en kiu ĉiu ĉagreno kaj ĉiu malvenko de la pasinteco finfine trovos memoron kaj redempt(iĝ)on, ĉar la mesia mondo (tiu de la universala kaj integra realiĝo) transcendas la historian fluadon, do ĝi estas la 'ne esto de la historio' [ĉi tie temas pri la ilumin(iĝ)ig]o], tute ne estas la 'plenumado de la historio'.

Do la redempto ne povas okazi je nivelo de la historio.

Kaj do ne eblas progreso, kiu frumalfreue igos la historion 'realigita tute-co'.

Kaj fine, ne eblas sekularigi la ideon pri mesia mondo kaj porti ĝin de teologia nivelo al historia nivelo sen distordi ĝin.

*** Sed tio postulas diversan koncepton pri la tempo (eble pri tio mi parolos en alia okazo).□

Ĝanfri



Eble mi enamiĝis al mia sambernika kamaradino. Kiom da tagoj oni pasigu antaŭ prezentigo al la gebopatroj?

ca' non può darci una libertà incondizionata, tuttavia ci mostra il possibile punto di uscita da quello specifico momento di chiusura, e a quel preciso punto noi possiamo dirigerci.

Questa memoria cambia il senso e il luogo del passato e acuisce la nostra attenzione affinché il momento della possibilità non ci scappi più.

Il peso della necessità diventa intollerabile per noi, e se ora siamo capaci (almeno più di prima) di cogliere le possibilità che ci passano vicino, allora noi realizziamo almeno un po' di quel passato perduto. Per la verità non c'è nemmeno un momento, che non abbia in sé la propria possibilità rivoluzionaria, tuttavia essa deve essere compresa come possibilità di una completamente nuova situazione, postulata da un compito del tutto nuovo.

* H. LOTZE, Mikrokosmos. Ideen zur Naturgeschichte und Geschichte der Menschheit. Versuch einer Anthropologie, III, 1864.

** Cioè, l'uomo non può definitivamente interrompere il tempo realizzando integralmente il mondo messianico in cui ogni tristezza e ogni perdita del passato infine troverà memoria e redenzione, perché il mondo messianico (quello della integrale realizzazione universale) trascende il fluire storico, quindi esso è al di fuori della storia (si tratta dell'illuminazione) e non è per niente la realizzazione della storia.

Dunque la redenzione non può avvenire a livello della storia.

E dunque non è possibile un progresso, che prima o poi renderà la storia 'completamente realizzata'.

E in ultimo non è possibile secolarizzare l'idea di un mondo messianico portandola da un livello teologico a un livello storico senza distorcerla.

*** Ma questo postula un diverso concetto del tempo (forse ne parlerò in un'altra occasione).□

Gianfranco Tomba

R i m e - R i m a ĵ o j

LIBBRO MUTO

Ner mobbietto antico, che comprai
 tant'anni fa da un antiquario in Ghetto,
 c'era, sott'a la tavola, un cassetto
 che tira tira nun s'apriva mai:
 finché scoprii er segreto e fu una sera
 che nun volenno spinsi una cerniera.
 Subbito, da la parte de l'intacco,
 la tavoletta fece un mezzo giro
 e er cassetto s'aprì con un sospiro
 ch'odorava de pepe e de tabbacco.
 Guardai ner fonno e viddi in un incastro
 un libro intorcinato con un nastro.
 Un libro rosso rilegato in pelle
 dove spiccava, tra li freggi d'oro,
 un'arma gentilizia con un toro
 e un mago che giocava co' tre stelle:
 e, sott'all'arma, er titolo in cornice:
 «La Regola per vivere felice».
 - Dati li tempi, - dissi - è una fortuna! -
 Ma in tutt'er libro nun trovai
 nemmeno una parola scritta. Tutto bianco.
 Riguardai le facciate, una per una:
 zero via zero. E chi sarà er sapiente
 che fece un libro senza scrive gnente?
 L'avrà lasciato in bianco co' l'idea
 de minchionà la gente che lo sfoja,
 o avrà capito che la vera gioja
 finisce ner momento che se crea?
 Era un matto o un filosofo?
 Chissà come sognava la felicità?

ABBITUDINE

Er giorno stesso che la Capinera
 fu fatta prigioniera, ingabbiata che fu,
 nun volle cantà più.
 E disse: - Come posso restà lontana
 dar boschetto mio dove ciò
 er nido su l'abete rosso?
 - Ringrazzia Iddio che nun t'è annata peggio;
 - trillò un Canario che je stava accanto -



Trilussa (1871 – 1950)

SILENTA LIBRO

En la antikva mebleto, kiun mi aĉetis
 antaŭ multaj jaroj de antikvaĵisto en la Geto,
 estis tirkesto sub la tablo
 kiu tiru kaj retiru, neniam malfermiĝis:
 ĝis kiam mi malkovris la sekreton kaj estis vespero ke mi ne vole puŝis ĉamiron.
 Tuj, el la flanko de la noĉo,
 la tableto faris duonan turnon
 kaj la tirkesto malfermiĝis kun sopiro
 kiu odoris je pipro kaj tabako.
 Mi rigardis ĝis funde kaj vidis en junto
 libron ligitan firme per rubando.
 Ruĝa ledbindita libro
 kie evidentiĝis, inter la oraj dekoracioj,
 nobla armilo kun virbovo
 kaj magiisto kiu ludis kun tri steloj:
 kaj, sub la armilo, la enkadrigita titolo:
 "La Regulo por vivi feliĉe".
 - Konsiderante la tempojn, -mi diris-
 estas bonŝance! -
 Sed en la tuta libro mi ne trovus
 eĉ skribita vorto. Tute blanka ĝi estis.
 Mi rigardis la fasadojn, unu post la alia:
 nulo egalas nul. Kaj kiu estis la saĝulo
 kiu faris libron sen skribi ion ajn?
 Li lasis ĝin malplena kun la ideo
 moki la homojn, kiuj foliumas ĝin,
 aŭ li komprenis ke la veran ĝojon
 finiĝas en la momento, kiam ĝi estas kreata?
 Ĉu li estis frenezulo aŭ filozofo?
 Kiu scias, kiel li revis pri feliĉo?

ALKUTIMIĜO

La saman tagon, kiam la Silvio
 estis kaptita, enkaĝigita kiel ŝi estis,
 ŝi ne volis plu kanti.
 Kaj ŝi diris: - Kiel mi povas resti for
 de mia arbareto kie mi havas
 la neston sur la piceo?
 - Danku al Dio, ke ne okazis pli malbone;
 - trilis Kanario kiu estis apud ĝi -

pur'io, sur primo, ciò sofferto tanto:
ma poi ripresi subito er gorgheggio.
E mó, piuttosto che schiattà de rabbia,
m'adatto a fa' li voli su misura:
me bevo er Celò e canto a la Natura
che vedo tra li ferri de la gabbia.

GIARDINO

Da quando su' Eminenza er Cardinale
comprò er giardino e lo lasciò ar convento
c'è stato un cambiamento generale.
Da quer momento, addio, poveri fiori!
L'insalatina ha preso er sopravvento
incoraggiata da li pomodori.
Sur piedistallo stesso, dove spiccava
un satiro de pietra che sonava
la cetra tutt'inverdito da l'umidità,
li fraticelli cianno messo un busto
der Cardinale in gesso, che ce va
giusto giusto: e in mezzo a la verdura
fa una certa figura.
D'allora in poi nessuno ve raccoje,
povere margherite abbandonate!
Ma che je fa? Le coppie innamorate,
che un tempo ve strappaveno le foje,
so' passate de moda. Pure er core
attraversa la crisi de l'amore.

SENSIBILITÀ

A la Gallina, povera bestiola,
j'hanno ammazzato er Pollo.
Un vecchio Gatto, che s'è trovato ar fatto,
je porta la notizia e la consola:
- Nun ha fiatato, nun ha detto un'a!
Da sì che monno è monno, nessun pollo
s'è fatto tirà er collo co' tanta dignità. -
La vedova sospira e se commove:
- Chi è stato? er coco? Sempre
quel'infame! E dove me l'ha cotto? -
- Ner tegame, co' le patate nove...
- Come mi' padre! Puro lui, 'st'inverno,
finì sopra un bracere de carbone,
che pareva un inferno... - Macché:
je dice er Gatto - er mi' padrone
cià la cucina a gasse. E che cucina!
- Mbè, meno male - fiotta la Gallina -
che armeno j'hanno usato 'st'attenzione.

Ankaŭ mi unue multe suferis:
sed poste mi tuj rekomencis la triladon.
Kaj nun, prefere ol morti pro kolero,
mi adaptiĝas fari laŭmezuritajn flugojn:
Mi trinkas la Ĉielon kaj kantas al la Naturo,
kiun mi vidas trans la feroj de la kaĝo .

ĜARDENO

Ekde Lia Eminenco la Kardinalo
aĉetis la ĝardenon kaj donis ĝin al la
monaĥejo okazis ĝenerala ŝanĝo.
De tiu momento, adiaŭ, kompatindaj floroj!
La salato fariĝis venkanto
kuraĝigita de tomatoj.
Sur la sama podio, kie elstaris
ŝtona satiro kiu ludis
la citron tute verdan pro humideco,
la monaĥetoj metis sur ĝin buston
de la Kardinalo en gipso, kiu staras tien
vere taŭga: kaj meze de la legomoj
ĝi faras belan impreson.
De tiam neniu kolektas vin,
kompatindajn forlasitajn lekantojn!
Sed kio okazas? Enamiĝintaj paroj,
kiuj iam deŝiris viajn foliojn,
malmodiĝis. Eĉ la koro trairas la krizon
de amo.

SENSIVECO

Al la Kokino, kompatinda besteto,
oni mortigis ĝian kokon.
Maljuna Kato, kiu spektis la okazintaĵon,
alportas al ĝi la novaĵojn kaj konsolas ĝin:
- Ĝi (via koko) ne parolis, eĉ ĝi ne diris ah!
Ekde kiam la mondo estas mondo, al
neniu koko estis tiritita la kolo kun tia digno.-
La vidvino suspiras kaj kortuŝiĝas:
- Kiu faris tion? La kuiristo? Ĉiam
tiu kanajlo! Kaj kie li kuiris ĝin? -
- En la pato, kun novaj terpomoj...
- Kiel mia patro! Ankaŭ li ĉi-vintre,
ĉesis vivi sur karba braĝujo,
kiu ŝajnis infero... - Ja ne: diras la Kato -
mia mastro havas gasfornon. Kaj kia
kuirejo!
- Nu, feliĉe - la Kokino plorplendas -
almenaŭ li estis zorgema pri tio.

Aneĉdoti - Anekdotoj

Giovanni Papini (1881 - 1956)

Lo scrittore italiano osservò che il nome del filosofo danese Soren Kierkegard, tradotto in italiano, sarebbe Severino Sagrato. E si chiese: - Se fosse nato in Italia e avesse avuto questo nome, avrebbe egualmente attirato l'attenzione e l'ammirazione degli snob nostrani?



Giovanni Papini (1881 - 1956)

La itala verkisto observis ke la nomo de la dana filozofo Soren Kierkegard, tradukita en la italan, estus Severino Sagrato. Kaj li demandis sin: - Se li estus naskiĝinta en Italujo kaj havus ĉi tiun nomon, ĉu li egale altirus la atenton kaj admiron de niaj lokaj snoboj?

Igor Fëdoroviĉ Stravinskij (1882-1971)

Nel 1917 il compositore russo incontrò a Roma Pablo Picasso. Il grande pittore eseguì a matita un suo ritratto e glielo donò. Quando il compositore lo mostrò a un amico, questi, poiché il disegno non rispettava i canoni della tradizione figurativa, disse: - Francamente, a me, più che un ritratto, sembra una mappa. E Stravinskij replicò: - Hai perfettamente ragione: è la mappa della mia faccia.



Igor Fëdoroviĉ Stravinskij (1882-1971)

En 1917 la rusa komponisto renkontis Pablo Picasso en Romo. La granda pentristo pentris li portreton per krajono kaj donis ĝin al li. Kiam la komponisto montris ĝin al iu amiko, ĉi tiu, ĉar la desegnaĵo ne respektis la kanonojn de la figura tradicio, diris: — Verdire, al mi, pli ol portreto, ĝi aspektas mapo. Kaj Stravinskij respondis: - Vi tute pravas: ĝi estas la mapo de mia vizaĝo.

Lord Tennyson (1809 - 1892)

Il nobile inglese nel 1850 ospitò nel suo castello dell'isola di Wight un principe russo, che trascorrevano le sue giornate a caccia nel bosco circostante. Una sera l'ospite rientrò e raccontò di aver sparato a due paesani. - Forse vuoi dire fagiani - lo corresse il lord. Il russo ribadì: - No, no, voglio proprio dire paesani. Mi prendevano in giro e ho fatto fuoco!



Lord Tennyson (1809 - 1892)

En 1850, la angla nobelo gastigis rusan princon en sia kastelo sur la Wight-Insulo, kiu pasigis siajn tagojn ĉasante en la ĉirkaŭa arbaro. Iun vesperon la gasto revenis kaj diris, ke li pafis al du vilaĝanoj. "Eble vi volas diri fazanojn," la sinjoro korektis lin.

La ruso ripetis: - Ne, ne, mi vere volas diri vilaĝanojn. Ili mokis min kaj mi pafis al ili!

Ugo Tognazzi (1922 - 1990)

- Ogni anno - raccontava, il grande attore e ottimo cuoco - organizzo nella mia villa un torneo di tennis, al quale partecipano molti colleghi. È la Coppa Davis degli attori italiani. Ma invece dell'insalatiera d'argento,



Ugo Tognazzi (1922 - 1990)

- Ĉiujare - rakontis la granda aktoro kaj bonega kuiristo - mi organizas en mia vilao tenisan turniron, en kiu partoprenas multaj kolegoj. Ĝi estas la Davis-Pokalo de italaj aktoroj. Sed anstataŭ la arĝenta salatujo,

come premio, c'è un colapasta di alluminio.

kiel premio, estas aluminia pastaĵkribilo.

François Truffaut (1932 - 1984)

Nel 1977 l'impresario Jean Collet voleva dedicare al regista francese una retrospettiva ad Algeri, e gli chiese alcuni dei suoi film che non erano in distribuzione in quel Paese.

- I film che lei cita erano e sono in vendita - gli rispose Truffaut -, e se l'Algeria non li ha comprati non vedo perché dovremmo prestarvi delle copie. Come regista-produttore sono riconoscente a quei Paesi che, acquistando i miei film, mi consentono di continuare a farne altri.



François Truffaut (1932 - 1984)

En 1977 la impresario Jean Collet volis dediĉi retrospektivon al la franca reĝisoro en Alĝero, kaj petis de li kelkajn el liaj filmoj kiuj ne estis distribuitaj en tiu lando.

- La filmoj, kiujn vi mencias, estis kaj estas vendataj - respondis Truffaut -, kaj se Alĝerio ne aĉetis ilin, mi ne vidas, kial ni pruntedonus al vi ekzemplerojn. Kiel reĝisoro-produktanto mi dankas tiujn landojn, kiuj, aĉetante miajn filmojn, permesas al mi daŭrigi fari aliajn.

Gualtiero Tumiati (1876 - 1971)

Negli anni '30 Tumiati era famoso come "il più miope degli attori italiani". Si racconta che un giorno andò a caccia con un vecchio zio, sordo come una campana. Passò un'allodola e Tumiati sparò.

Poi chiede allo zio: - Hai visto se per caso l'ho presa?

E lo zio: - Perché? Hai sparato? ...



Gualtiero Tumiati (1876 - 1971)

Dum la '30aj jaroj Tumiati estis fama kiel "la plej miopa el la italaj aktoroj". Oni diras, ke iun tago li iris ĉasi kun maljuna onklo, surda kiel sonorilo. Preterpasis alaŭdo kaj Tumiati pafis.

Poste li demandis al la onklo: - Ĉu vi rimarkis, ke hazarde mi trafis ĝin? Kaj la onklo: - Kial? Ĉu vi pafis? ...

Mark Twain (1835 - 1910)

Quando era ancora un ragazzino, il famoso scrittore americano fu punito da suo padre. Dopo la sculacciata il padre gli si rivolse così: - Figlio mio, mi fa male doverti punire costantemente...

- Ti credo, papà, - rispose il piccolo Mark un po' in lacrime, - ma non ti fa male in quel posto, dove sono io.



Mark Twain (1835 - 1910)

Kiam li estis ankoraŭ malgranda knabo, la fama usona verkisto estis punita de sia patro. Post la batregalo la patro tiel ĉi alparolis lin:

- Filo mia, al mi mem doloras, ke mi senĉese devas punadi vin ...
- Mi kredas al vi, paĉjo, - respondis la malgranda Mark iom ploreme - sed al vi ĝi ne doloras sur tiu loko, kie mi estas.

Mark Twain

Lo scrittore americano una volta fu condannato a due settimane di prigione per l'offesa ad una persona di alto rango. Quando lasciò la prigione, un suo conoscente gli chiese come fosse stato lì. Mark Twain rispose:

Mark Twain

La usona verkisto unu fojo estis kondamnita je du semajnoj de karcero pro la ofendo de iu altrangulo. Kiam li forlasis la karceron, lia konatulo demandis lin, kiel estas tie. Mark Twain respondis:

- Se ti guardi un po' intorno, vedrai che, come ovunque, anche lì ci sono dei farabutti...

Mark Twain

Un conoscente si lamentò con il famoso scrittore americano che era un sonnambulo e che questo lo esauriva, lo stancava.

- Contro questo ho un rimedio sicuro, - disse e scrisse poche parole su un foglietto. - Ecco la ricetta, portala nella cartoleria più vicina.

- Perché non in farmacia? - chiese il conoscente.

- Leggi la ricetta, - disse Mark Twain. Sul tagliando c'era scritto: "Una scatola di chiodi di carta (cento pezzi) sparsi intorno al letto del malato. In caso di necessità ripetere più volte o raddoppiare la quantità".

Enrico Raggio

L'impresario Raggio entrò poco dopo mezzogiorno nella camera d'albergo di Armando Falconi e lo trovò ancora a letto.

L'attore si giustificò così: - Sai, io a letto ripasso mentalmente le mie parti, le limo, le perfeziono ... insomma, io a letto lavoro.

L'indomani, alle due del pomeriggio, la scena si ripete. Raggio entra nella camera di Falconi e, vedendolo ancora a letto, gli dice: - Ma Armando, tu lavori troppo! ... Ti stai rovinando la salute!

- Se vi iom ĉirkaŭrigardas, vi vidas, ke kiel ĉie, ankaŭ tie estas kanajloj ...

Mark Twain

Iu konato plendis al la fama usona verkisto, ke li estas somnabulisto kaj ke tio lin elĉerpadas, lacigadas.

- Kontraŭ tio mi havas fidindan rimedon, - diris li kaj skribis sur slipeto kelkajn vortojn. - Jen estas la recepto, iru kun ĝi en la plej proksiman papervendejon.

- Kial ne en apotekon? - demandis la konato.

- Tralegu la recepton, - diris Mark Twain. Sur la slipeto estis skribite: "Skatoleton da papernajloj (cent pecojn) disŭti ĉirkaŭ la lito de la malsanulo. Kaze de bezono ripeti plurfoje aŭ duobligi la kvanton".

Enrico Raggio

La impresario Raggio eniris iom posttagmezo la hotelĉambrom de Armando Falconi kaj trovis lin ankoraŭ en la lito.

La aktoro senkulpigis sin tiel: — Vi sciu, en la lito mi mense studripetas miajn partojn, fajlas ilin, perfektigas ilin... resume, mi laboras en la lito.

La sekvan tagon, je la dua posttagmeze, la sceno ripetigās. Raggio eniras la ĉambrom de Falconi kaj, vidante lin ankoraŭ en la lito, diras al li: - Sed Armando, vi laboras tro multe! ... Vi ruiniĝas vian sanon!



Kiel mi povas diri, ke kompanie estas bele? Mi estas solecema pasero...

F a c e z i e - H u m u r a ĵ o j

Annunci

Ingenere cinquantenne, coniugato, cerca amante pari età, bruttina, insignificante, sciatta, scopo far dire a moglie e amici: «Mah! Chissà cosa ci avrà visto in quella li?».

Verità

La verità è una sola, le altre sono notizie.

Bellezza

Non sempre "il tempo la beltà cancella": infatti ci sono quelli che sono già brutti dalla nascita.

Miglioria

Perché, nei cimiteri, non piantare cipressi incrociati con salici piangenti?

L'oppio

L'oppio, con i suoi derivati e surrogati, è la religione di buona parte del popolo.

Crescita

C'è un giorno e un momento in cui all'andata la nonna fa ancora attraversare la strada al nipotino, e al ritorno il nipotino fa già attraversare la strada alla nonna.

Dito

Anche se è un mignolo, il dito nel naso è un indice... Di cattiva educazione.

Deficit di memoria

Non offenderti, cara, ma alla mia età non mi ricordo. Noi due che cos'eravamo? Parenti, amici, coniugi, colleghi...?

Condizioni

Scusi, mi sa dire quali sono le condizioni per aderire incondizionatamente?

Generazioni

Figli si nasce, genitori si diventa, nonni ci si trova.

Amori

- A modo mio ti voglio bene ...
- Sì, ma se me ne volessi a modo mio preferirei.

Partiti

L'occasione fa l'uomo ladro e il partito lo fa ministro.

Anoncoj

Kvindekjara inĝeniero, edziĝinta, serĉas sam-aĝan amanton, malbeletan, sensignifan, senzorgan, cele dirigi al sia edzino kaj amikoj: «Ĉu! Kiu scias, kion li vidis en ŝi?».

Vero

Estas nur unu vero, la aliaj estas novaĵoj.

Beleco

Ne ĉiam "la tempo forviŝas belecon": fakte ekzistas tiuj, kiuj jam estas malbelaj de naskiĝo.

Plibonigo

Kial en tombejoj ne planti cipresojn krucigitajn kun plorsalikoj?

Opio

Opio, kun siaj derivaĵoj kaj anstataŭaĵoj, estas la religio de granda parto de la popolo.

Kreskado

Estas tago kaj momento, kiam dum la iro la avino ankoraŭ transirigas la straton al sia nepo, kaj dum la reveno la nepo jam transirigas la straton al la avino.

Fingro

Eĉ se ĝi estas etfingro, la fingro en la nazo estas indiko... de malbona edukado.

Memora deficitio

Ne ofendiĝu, kara, sed je mia aĝo mi ne memoras. Kiu estis ni du? Parencoj, amikoj, geedzoj, kolegoj...?

Kondiĉioj

Pardonu, ĉu vi povas diri al mi, kiaj estas la kondiĉoj por aliĝi senkondiĉe?

Generacioj

Infanoj naskiĝas, gepatroj fariĝas, geavoj troviĝas.

Amoj

- Laŭ mia maniero mi amas vin...
- Jes, sed se vi amus min miamaniere mi preferus.

Partioj

Ŝanco igas homon ŝtelisto kaj la partio igas lin ministro.

Proverbi regionali - Proverboj regionaj

I ciabattini hanno sempre le scarpe rotte.
Ŝuistoj ĉiam havas rompitaĵajn ŝuojn.

Lombardio

I figli belli si allevano con gli straccetti.
Belaj gefiloj estas edukitaj per ĉifonoj.

Markio

I figli si baciano quando dormono.
Gefilojn oni kisas kiam ili dormas.

Abruzio

I figli sono come i capelli, più sono pochi e più li devi curare.

Gefiloj estas kiel haroj, ju malpli ili estas, des pli oni devas prizorgi ilin.

Abruzio

I medici sono pagati per farci morire ammazzati.

Kuracistoj estas pagataj por igi nin morti.

Latio

Il bene del padrone è come il vino del fiasco, la mattina è buono e la sera è guasto.

La bono de la mastro estas kiel la vino en flasko, matene ĝi estas bongusta kaj vespere ĝi estas difektata.

Lombardio

I muri non hanno orecchie e sentono.
Muroj ne havas orelojn sed ili aŭdas.

Apulio

I soldi sono rotondi e rotolano.
Mono estas ronda kaj ruliĝas.

Latio

I nipoti, potali; e se tornano a germogliare, tornali a potare.

Nepoj, pritondu ilin; kaj se ili denove burĝonos, denove pritondu ilin.

Kalabrio

I parenti sono come gli stivali, più sono stretti e più fanno male.

Parencoj estas kiel botoj, ju pli estas striktaj des pli dolorigas.

Kampanio

I soldi fanno cantare i ciechi.
Mono kantigas blindulojn.

Lombardio

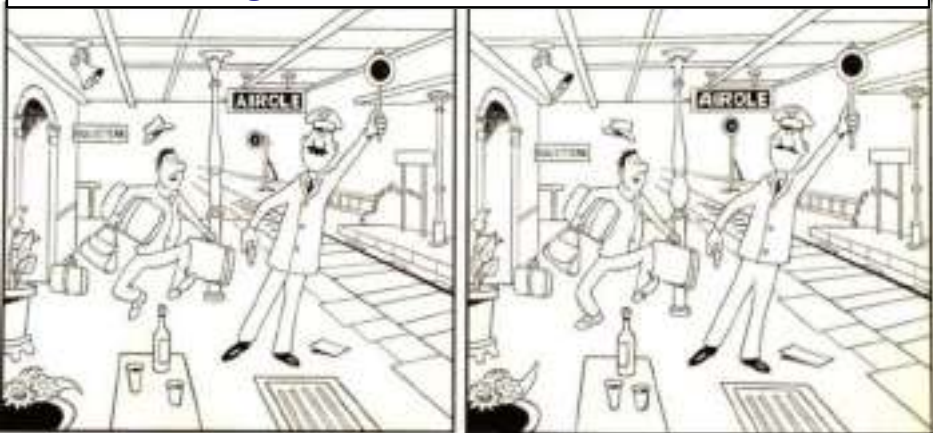
I soldi hanno la pece e s'attaccano alle dita.
Mono havas peĉon kaj gluiĝas al la fingroj.

Piemontio

Il bue ha la lingua lunga lunga e non parla.
La bovo havas longan, longan langon tamen ne parolas.

Apulio

Aguzzate la vista - Streĉu la vidon



Trovate le 20 differenze nelle due immagini - Trovu la 20-ajn diferencojn en la du bildoj

Dalla settimana enigmistica - el la krucenigma revuo "La settimana enigmistica"



1. Johano kaj Maria iras al la stacidomo.



2. En la stacidomo estas multaj viroj kaj virinoj.



3. Johano staras ĉe la ĝiĉeto kaj demandas: "Sinjoro, kiom kostas du biletoj al Vieno?"



4. La revuo plaĉas al Maria. Ŝi ŝatas ĝian legadon.



5. Sur la muro pendas horaro.



6. La trajno startos de la kvina kajo.

PERBILDA

ESPERANTO

KURSO

EN LA STACIDOMO

ALLA STAZIONE



7. Li iras kun la valizoj al la kajo.



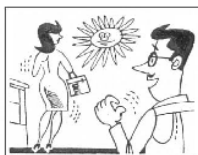
8. Ŝi iras post li, sed... sen valizoj.



9. La valizoj devas esti en la vagono.



10. Apud li pasas tre bela sinjorino kun maljuna sinjoro.



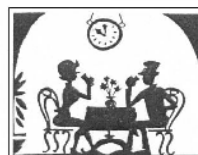
11. Johano subite diras: "Mi estas soifa."



12. Maria respondas: "Ankaŭ mi estas soifa".



13. La kelnerino venas kun la trinkaĵoj. Temas pri limonadoj.



14. Ili trinkas. La limonadoj estas malvarmaj. Ili estas kontentaj.



15. Johano pagas al la ĉefkelnero.

CORSO DI

ESPERANTO

PER

IMMAGINI



16. Fervojoŝtisto urĝigas: "Vi devas rapidi, estas malfrue!"



17. La trajno ekiras kaj ili devas kuri post ĝi.



18. Fine ĉio estas en ordo.

Kolofono

ITALA FERVOJISTO IL FERROVIERE ITALIANO

Informa Bulteno de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEFA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio). Dulingva redakto (itale-esperante).

Bollettino di informazione dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEFA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF). Redazione bilingue (italiano e Esperanto).

Adresoj/Redaktoje:

- **Romano Bolognesi:**

✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna
☎ ++39 051 547247.

✉ <bolognesiromano@alice.it>
- **Vito Tornillo:**

Via Salvo D'Acquisto 9/5,
IT-40050 Monte S. Pietro BO,
✉ <vitorni@virgilio.it>.

Lingva kontrolado:

Gianfranco Tomba - Luiza Oberbauch.
Senpage al la membroj / Gratis ai membri
Memprinita / Stampato in proprio
Kvarmonata - neregula / Quadrimestrale
non regulare.

I.F.E.A.: H.Prezidanto/Redaktoro: Romano Bolognesi - Sekretario: Vito Tornillo - Kasisto: Gianfranco Tomba - Kunredaktoro/Komitatano/Fakkomisionano: Vito Tornillo - Anstataŭanto Kn: Claudio Pavesi.

I.F.E.A.-Bankkonto ĉe Vito Tornillo c/o:

Banca INTESA Zola Predosa (BO)

IBAN: IT31U0306937133100000001497

uea-konto: ttov-p

Apermonatoj: apr. aŭg. dec. (laŭeble)
Redaktofinoj: 20/03, 20/07, 20/11.

Info: www.ifef.net -

✉: <ferrovieri@esperanto.it>

Arkivo revuoj de Itala Fervojisto:
www.bitoteko.it/collections/show/5

Leggere l'Esperanto

L'Esperanto è una lingua molto precisa, armoniosa e chiara, con un sistema fonetico semplice ed esatto.

Ecco qui **t u t t e** le poche regole al riguardo.

★ Le **v o c a l i** sono cinque: **a e i o u**

★ L' **a l f a b e t o** in tutto è formato da 28 lettere:

a, b, c, ĉ, d, e, f, g, ĝ, h, ĥ, i, j, ĵ, k, l, m, n, o, p, r, s, ŝ, t, u, ŭ, v, z

★ L'Esperanto **si pronuncia come si scrive e si scrive come si pronuncia** (sempre, in ogni situazione).

★ Ogni lettera ha un suono, ad ogni suono corrisponde una lettera (un singolo suono per ogni segno grafico).

★ Le lettere **si pronunciano come in italiano** (quasi tutte, tranne le poche degli esempi, facili e invariabili).

★ L'**accento tonico cade sulla penultima vocale** (sempre, negli esempi è quella sottolineata).

c sorda, come la **z** di *palazzo* (**palá**co)

ĉ palatale, come la **c** di *felice* (**feĵi**ca)

g gutturale, come **gh** di *ghisa* (**gi**so) o **g** di *gas* (**ga**so)

ĝ palatale, come la **g** di *villaggio* (**vilá**ĝo)

h aspirata leggera (**her**bo); (pronunciarla sempre!)

ĥ aspirata forte (**ĥol**ero), come **ch** nel tedesco (*bach*)

ĵ sibilante, come **sg** di *disgelo*; meglio la **j** francese (*jour*)

k gutturale, come **ch** di *chilo* (**kil**o) o **c** di *cassa* (**ka**so)

s sorda, come la **s** di *sale* (**sal**o)

ŝ sibilante, come il gruppo **sc** di *sceriffo* (**ŝer**ifo)

z sonora, come la **s** di *musica* (**muz**iko)

j - ŭ sono consonanti e suonano come **i** e **u** brevi nelle parole italiane **gaio** (**ga**ja) e **feudo** (**fe**ŭdo)

Ni semas kaj semas, konstante



*La reloj kunligas la landojn, Esperanto la popolojn.
Le rotaie collegano i territori, l'Esperanto i popoli.*