Itala Fervojisto

Il Ferroviere Italiano

2025 / 12 (2)

La historia stacio de Pietrarsa kaj lokomotivturnoplato, nun en la muzeo

La storica stazione di Pietrarsa e la piattaforma girevole per locomotive, ora nel museo

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 *	#
* *Pubblicazioni ricevibili gratis per posta elettronica.* # *Pubblicate sul sito www.ifef.net*	

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 la multajn, kiuj legis kaj esprimis aprecon pri nia Bulteno. Tiuj vortoj estas kuraĝigaj kaj subtenigaj. Sugestoj kaj kontribuoj al artikoloj kaj rimedoj estos kore bonvenaj.
Koran dankon al la Lingva kontrolantoj:
Alla Kudryashova - Luiza Oberrauch - Gianfranco Tomba.

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 2026 è rimasta **25,00** €. I ritardatari 2025 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

Temoj	*Paĝo*
Quote - Materiali / *Enhavo*	2
Note di redazione ...	3
Sicurezza sui treni, controllore con la Bodycam Trajna Sekureco, personaro kun Korpokamerao	4 - 5
Arenaways terza alternativa nelle ferrovie italiane Arenaways tria alternativo en la italaj fervojoj	6 - 7
Evoluzione della stazione AV Mediopadana Evoluo de la AV-stacio Mediopadana	8 - 9
1925 nasce il Dopolavoro Ferroviario En 1925 naskiĝis la Dopolavoro Ferroviario	10 - 13
Trieste-Belgrado in treno Triesto-Beogrado per trajno	14
Il futuro del trasporto merci ferroviario in Serbia La estonteco de fervoja vartransporto en Serbio	15 - 16
Il museo di Trieste Campo Marzio Muzeo Triesto Campo Marzio	16 - 17
Museo di Pietrarsa / Pietrarsa fervojmuzeo	18 - 19
Che cos'è una funicolare? / Kio estas funikularo?	20 - 23
Lo sapevi? / Cu vi sciis?	24 - 25
Il Culto dell'Autobus / La Kulto pri la aŭtobuso	26 - 27
Il treno su gomma micheline La pneŭmatika trajno "micheline"	28
Vita dell'IFEA	29
IFK 2026 in Serbia	29
Assemblea FISAIC Asembleo	30 - 31
Il viaggio nella volontà Vojaĝo en la volo	32 - 39
Rime / Rimaĵoj	38
Aneddoti / Anekdotoj	42
Facezie / Humuraĵoj	45
Proverbi / Proverboj	46
Esperanto per immagini / Esperanto per bildoj	47
Kolofono // Leggere l'E-o	48

Note di redazione ...

Cari *samideani!*

Questo numero della nostra rivista ci invita a un viaggio attraverso le molteplici sfaccettature del mondo ferroviario contemporaneo.

La sicurezza a bordo treno e in stazione è diventata una priorità assoluta per le compagnie di trasporto, in risposta ai continui atti di violenza ai danni del personale. Per tutelare sia gli operatori che i viaggiatori, sono state adottate misure tecnologiche avanzate.

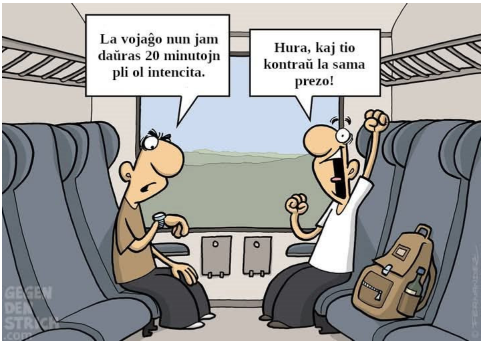
I treni di ultima generazione sono equipaggiati con telecamere installate nelle carrozze, le cui immagini vengono trasmesse in tempo reale su monitor a disposizione del personale. In aggiunta, gli addetti vengono dotati di body-cam da taschino, per poter registrare in modo diretto eventuali scene di violenza in cui sono coinvolti, fungendo da deterrente e fornendo prove concrete.

Il panorama dell'Alta Velocità italiana, il 2013 segna la fine del monopolio di Trenitalia (FS) con l'ingresso di Italo Treno, è destinato a espandersi ulteriormente. Presto si uniranno al servizio un terzo operatore, Arenaways, e a seguire un quarto (TGV), intensificando la concorrenza sulle principali linee di collegamento. Un esempio emblematico del potenziale di sviluppo è la stazione di Reggio Emilia AV Mediopadana. Nata inizialmente come semplice stazione di servizio sulla linea Milano-Bologna, è l'unica nel suo genere a trovarsi sulla linea AV. In soli dieci anni, la Mediopadana ha visto uno sviluppo eccezionale, con decine di treni che ora vi fermano, servendo un vasto bacino e registrando un incremento di viaggiatori ben superiore alle aspettative iniziali.

In ottobre 2025 si è celebrato il centenario della nascita del Dopolavoro Ferroviario Italiano (DLF). L'articolo ripercorre la sua breve ma significativa storia, evidenziando il ruolo cruciale che questa istituzione ha avuto nella vita sociale, culturale e ricreativa di tutti i ferrovieri.

Il prossimo congresso dell'IFEF a maggio in Serbia accende i riflettori sul potenziamento dei collegamenti ferroviari. Due articoli dedicati analizzano gli sforzi in corso per connettere meglio la Serbia all'Europa, in particolare attraverso la rivalutazione del trasporto merci e i collegamenti TEN (Trans-European Networks). Si sta inoltre valutando la possibilità di far rivivere una ferrovia dismessa che collegherà Trieste a Belgrado, un progetto che riporterebbe in vita un asse storico.

L'importanza dell'aggregazione e della cultura è stata ribadita in settembre a Caserta, durante l'Assemblea Generale della FISAIC. L'evento ha riunito i responsabili dei dopolavoro internazionali per un momento di scambio di esperienze e per la visita di luoghi di interesse, tra cui l'emblematico Museo Ferroviario di Pietrarsa a Napoli. Nell'articolo una breve presentazione del Museo di Pietrarsa con alcune foto, e del rinnovato Museo Ferroviario di Trieste. Quest'ultimo, meta di una visita durante il congresso IFEF del 2009 (con foto dell'epoca), sarà a breve ultimato il restaurato e riconsegnato ai visitatori, valorizzando ulteriormente il patrimonio storico ferroviario italiano. Completano la rivista alcuni approfondimenti tematici: Il culto dell'autobus Alessandro ci porta per le vie di Roma alla scoperta della linea 771; Curiosità sulle funicolari, con un focus sul loro funzionamento e sulle celebri funicolari di Napoli; Uno sguardo al passato con il singolare treno su gomma di Michelin. Infine, invitiamo a riflettere, durante una breve pausa di questa frenetica vita, su proverbi, aneddoti, poesie e curiosità più diverse. Avanti Esperanto!



Vidpunktoj - Punti di vista

Sicurezza sui treni, controllore con la Bodycam
Trajna Sekureco, personaro kun Korpokamerao

Nuove soluzioni tecnologiche al servizio della sicurezza sui treni. Contro le aggressioni, Trenitalia, oltre alla già diffusa videosorveglianza a bordo dei vagoni, schiera anche le bodycam indossate dal personale viaggiante.
Così, dopo la sperimentazione partita a marzo del 2024 in Emilia-Romagna, è arrivato il via libera per le altre regioni.
La videocamera appuntata al petto del capotreno verrà tenuta sempre accesa, ma non registra tutto il tempo: il personale di FS deve indossarla all'altezza del taschino della giacca, in modo tale che sia ben visibile. Le telecamere vengono accese a inizio turno, ma non riprendono nulla, e può avviare la registrazione in caso di pericolo.
Le bodycam per il personale dei treni hanno un duplice obiettivo: da una parte possono funzionare come deterrente al fine di contrastare le minacce e le aggressioni sui treni, dall'altra servono concretamente a registrare episodi di violenza in modo da avere video da mettere a disposizione della polizia nel caso di denunce. I video vengono registrati in modo criptato: gli addetti di Ferrovie dello Stato e Trenitalia non possono quindi vederli, modificarli o cancellarli. Solo le forze dell'ordine e il personale autorizzato di FS possono vedere i video registrati. Le società li consegnano in caso di denunce. Secondo un report di FS Security, nel 2024 le denunce per aggressione al personale ferroviario sono state 381, in calo rispetto al 2023 quando erano state 427. A gennaio del 2025 sono diminuite ulteriormente del 47 per cento rispetto a gennaio del 2024.

Novaj teknologioj proponas solvon por trajna sekureco. Por kontraŭbatali agresojn, *Trenitalia*, krom la jam disvastigita videogvatado sur vagonoj, adoptas ankaŭ korpokameraojn portatajn de trajna personaro en kritikaj situacioj. Post eksperimentado ekde marto 2024 en Emilio-Romanjo, oni interkonsentis por uzi ĝin ankaŭ en aliaj regionoj.
La kamerao alpinglita al la brusto de la trajnestro estos ĉiam ŝaltita, sed ĝi ne filmas la tutan tempon: FS-personaro devas porti ĝin ĉe la alteco de sia jakpoŝo, por ke ĝi estu klare videbla.
La kameraoj ŝaltiĝas komence de la deĵortempo kaj povas aktiviĝi en kazo de danĝero.
Korpokameraoj por trajna personaro havas duoblan celon: unuflanke, ili povas funkcii kiel malinstigo por kontraŭstari minacojn kaj atakojn en trajnoj, kaj aliflanke, ili efike filmas eventualan perforton kaj la filmetoj estu disponeblaj al la polico en kazo de denunco. La filmetoj estas registrataj nedeĉifrebla: dejorantoj de *Ferrovie dello Stato* kaj *Trenitalia* ne povas ilin spekti, ŝanĝi aŭ forigi. Nur policanoj kaj rajtigitaj dungitoj de FS rajtas spekti la registritajn filmetojn. La kompanioj transdonos ilin en kazo de denunco.
Laŭ raporto de *FS Security*, en 2024 estis 381 denuncoj pri agresoj kontraŭ fervoja personaro, 427 malpli kompare kun 2023. En januaro 2025, tiuj malpliiĝis je 47 procento kompare kun januaro 2024.
FS Security atribuas ĉi tiun rezulton al pluraj adoptitaj sekurecaj normoj, inklu-

FS Security attribuisce questo risultato a diverse misure di sicurezza adottate, tra cui l'introduzione delle bodycam e l'implementazione di nuove tecnologie di videosorveglianza avanzate, che sfruttano l'intelligenza artificiale per rilevare situazioni critiche e attivare tempestivamente gli allarmi.

L'integrazione tra tecnologie di prevenzione e intervento dimostra come l'uso di strumenti innovativi possa migliorare la sicurezza del personale ferroviario, contribuendo a ridurre le aggressioni e a garantire un ambiente di lavoro più sicuro.

Tutti i treni nuovi hanno delle telecamere che mandano sugli schermi le immagini di tutto il treno e degli altri passeggeri negli altri vagoni.□

(FS Informa)

zive de la enkonduko de korpkameraoj kaj lanĉo de novaj progresintaj teknologioj pri videogvatado, kiuj utiligas artefaritan inteligentecon por detekti kritikajn situaciojn kaj rapide aktivigi alarmojn.

La integriĝo de preventaj kaj intervenaj teknologioj montras kiel la uzo de novigaj iloj povas plibonigi la sekurecon de fervoja personaro, helpante malaperigi agresojn kaj garantii pli sekuran labormedion.

Ĉiuj novaj trajnoj havas kameraojn, kiuj montras sur ekranoj bildojn de la tuta trajno kaj de aliaj pasaĝeroj en la aliaj vagonoj.□

(Trad: ViTo)

La sala d'aspetto

< Gianni Rodari >

Chi non ha casa e non ha letto
si rifugia in sala d'aspetto.
Di una panca si contenta,
tra due fagotti s'addormenta.
Il controllore pensa: "Chissà
quel viaggiatore dove anderà?"
Ma lui viaggia solo di giorno,
sempre a piedi se ne va attorno:
cammina, cammina, eh, sono guai,
la sua stazione non la trova mai!
Non trova lavoro, non ha tetto,
di sera torna in sala d'aspetto:
e aspetta, aspetta, ma sono guai,
il suo treno non parte mai.
Se un fischio echeggia di prima mattina,
lui sogna d'essere all'officina.
Controllore non lo svegliare:
un poco ancora lascialo sognare.□

La atendejo

Tiu, kiu nek hejmon nek liton havas,
en la atendejo rifuĝas.
Li je benko kontentiĝas,
kaj inter du pakaĵoj endormiĝas.
La kontrolisto pensas: "Kiu scias,
Kien tiu vojaĝanto iras?"
Sed li veturas nur dumtage,
piede ĉiam vagadas ĉirkaŭe:
marŝas, marŝas, ho, estas damaĝoj,
neniam trovas li sian stacion!
Li ne trovas laboron, ne havas ŝirmejon,
vespere li revenas atendejon:
kaj atendas, atendas, sed damaĝoj estas,
lia trajno neniam startas.
Se fajfo eĥiĝas frumatene,
li sonĝas esti ĉe la laborejo.
Kontrolisto, ne veku lin:
iom pli longe lasu sonĝi lin.□

Arenaways la terza alternativa nelle ferrovie italiane
Arenaways la tria alternativo en la italaj fervojoj

Dopo anni di attesa, il marchio Arenaways torna sui binari con l'obiettivo di diventare il terzo grande operatore ferroviario in Italia, accanto a Trenitalia e Italo.

La storia di Arenaways inizia negli anni 2010, quando l'ex capostazione Giuseppe Arena provò a introdurre concorrenza nei treni regionali. Allora il progetto crollò per ostacoli burocratici e limiti di accesso alle stazioni intermedie.

Motorunuo - Arenaways - treno

Oggi, sotto la guida di Longitude Holding e con il forte sostegno della compagnia spagnola Renfe e del fondo Serena Industrial Partners, l'azienda ci riprova con basi più solide.

Dal 27 gennaio 2025 i primi treni Arenaways in Piemonte. La compagnia gestisce la linea regionale Cuneo–Saluzzo–Savigliano, con un contratto decennale. Per il 2026 è previsto il rilancio della linea Ceva–Ormea.

La compagnia utilizza moderni convogli diesel Pesa ATR 220 con WiFi, spazi per bici e carrozzine e piena accessibilità.

Il vero obiettivo è andare oltre i servizi regionali ed entrare nel mercato delle lunghe percorrenze e delle tratte internazionali:
Torino–Milano,
Torino–Lecce, Torino–Venezia,
Roma–Reggio Calabria e persino
Milano–Monaco.

Mapo de la linioj - mappa delle linee

Post jaroj da atendo, la marko *Arenaways* revenas sur la relojn kun la celo iĝi la tria granda fervoja firmao en Italio, krom *Trenitalia* kaj *Italo.*

La historio de *Arenaways* komenciĝis en la 2010-aj jaroj, kiam la eksa staciestro *Giuseppe Arena* provis enkonduki konkurencon en regionaj trajnoj. La projekto tiam kolapsis pro burokrataj baroj kaj manko de aliro al mezaj stacioj.

Nun, sub la ombrelo de kompanio *Longitude Holding* kaj kun forta subteno de la hispana *Renfe* kaj la invest-fonduso *Serena Industrial Partners*, la firmao denove provas sian ŝancon sur pli forta fundamento.

La unuaj *Arenaways*-trajnoj en Piemonto ekveturis la 27-an de januaro 2025. La kompanio funkciigas la regionan linion *Cuneo–Saluzzo–Savigliano*, laŭ dekjara kontrakto. Por la jaro 2026 estas planata plia relanĉo de la linio *Ceva–Ormea.*

La kompanio uzas modernajn "Pesa" ATR 220-dizelajn motorunuojn kun vifio, spaco por bicikloj kaj plena alireblo. La vera celo ne estas oferti nur regionajn servojn, sed eniri la merkaton de longdistancaj kaj internaciaj itineroj:
Torino–Milano,
Torino–*Lecce*, Torino–Venecio,
Romo– *Reggio Calabria*, eĉ
Milano–Munkeno.

Il modello europeo di *open access* potrebbe finalmente permettere questo salto.

Trenitalia resta il gigante del settore, Italo il re dell'alta velocità. Arenaways dovrà puntare su affidabilità, comfort e prezzi competitivi per guadagnarsi spazio. L'avvio in Piemonte ha già dato segnali positivi: puntualità vicina al 99%.

Si prospetta una nuova era per i viaggiatori:

Se il progetto avrà successo, Arenaways non solo porterà più scelta e tariffe potenzialmente più basse, ma potrà anche ridare vita a linee provinciali "dimenticate".

In un momento in cui l'Europa spinge verso trasporti più sostenibili, il ritorno di questo marchio potrebbe segnare l'inizio di una nuova stagione per le ferrovie italiane.□

(Arenaways info)

La eŭropa modelo pri *open access* povus finfine ebligi tiun kvalitsalton.

Trenitalia restas la giganto de la sektoro, dum *Italo* la reĝo de altrapidaj linioj. *Arenaways* ofertu fidindecon, komforton kaj allogajn prezojn por gajni sian lokon. La unua semajno en Piemonto jam montris altan positivan signalon: preskaŭ 99% da ĝusttempeco.

Nova epoko por vojaĝantoj:

Se la projekto de *Arenaways* sukcesos, ĝi ne nur alportos pli da eblecoj kaj eble malpli altajn tarifojn, sed ankaŭ redonos vivon al "forlasitaj" provincaj linioj.

En tempo kiam Eŭropo serĉas pli verdajn vojaĝ-alternativojn, la reveno de ĉi tiu marko povus signifi novan epokon por la italaj fervojoj.□

(Trad: ViTo)

La stazione centrale di Stoccolma,

in Svezia, è riscaldata con il calore del corpo dei passeggeri.

Come? Ci sono più di 250000 persone che passano per la stazione centrale ogni giorno: il nuovo sistema di ventilazione convoglia il calore in eccesso emanato dai viaggiatori in appositi scambiatori in grado di convertirlo in acqua calda che viene poi pompata nel sistema di riscaldamento.

In base alle dichiarazioni del direttore della stazione, questo sistema oltre a essere ecologico, ha ridotto del 25% i costi di riscaldamento.□

Stokholma Centra Stacio,

en Svedio, estas varmigita per la korpa varmeco de pasaĝeroj.

Kiel? Tra la centra stacidomo trapasas ĉiutage pli ol 250000 homoj: la nova aerumadsistemo enkanaligas la troan varmon eligitan de vojaĝantoj en specialajn varminterŝanĝilojn kapablajn konverti ĝin en varman akvon, kiu poste estas pumpita en la hejtsistemon.

Laŭ la vortoj de la direktoro de la stacidomo, ĉi tiu sistemo, krom esti ekologia, reduktis hejtadkostojn je 25%.□

Evoluzione della stazione AV Mediopadana
La evoluo de la stacio AV- *Mediopadana*

Quando nel giugno del 2013, fu inaugurata la stazione dell'alta velocità Mediopadana, in pochi avrebbero scommesso sul suo successo. All'epoca infatti, si contavano appena otto coppie di treni al giorno, qualche centinaio di passeggeri e un parcheggio da 400 posti. Dodici anni dopo i convogli che si fermano ogni giorno sono circa novanta, i passeggeri annui toccano quota 1,7 milioni - con un incremento costante negli ultimi anni - e i posti auto sono diventati 2400. Non solo: la Mediopadana è diventata un nodo fondamentale per l'intero bacino mediopadano, punto di connessione tra città metropolitane e area vasta.

Vido laŭ aŭtoŝoseo - Vista dall'autostrada

Progettata dall'archistar spagnola Santiago Calatrava, la stazione ad oggi è l'unica fermata intermedia della linea ad alta velocità Milano-Bologna. Sorge a circa 4 chilometri a nord dal centro di Reggio Emilia, nella frazione industriale di Mancasale, e insieme ai celebri ponti a vela sull'autostrada del Sole forma un complesso che ha radicalmente ridisegnato la zona settentrionale della città.

Ripercorrendo la storia della struttura, la Mediopadana è entrata in funzione nel 2008 come semplice posto di movimento, sotto il nome di 'Reggio Emilia AV, mentre i lavori per la costruzione della stazione vera e propria iniziarono nel 2010, con un costo complessivo di 79 milioni di euro. Le fondazioni furono poi completate nel gennaio 2012, e l'inaugurazione ufficiale si tenne l'8 giugno 2013, con la piena attivazione del servizio.

Kiam la *Mediopadana*-rapidtrajnostacio malfermiĝis en junio 2013, malmultaj kredis je ĝia sukceso. Tiutempe, estis nur ok paroj da trajnoj ĉiutage, kelkcentoj da pasaĝeroj, kaj parkejo kun 400 lokoj. Post dekdu jaroj, proksimume naŭdek trajnoj haltas ĉiutage, ĉiujare la pasaĝeroj atingas 1,7 milionojn - kun daŭra kresko en la lastaj jaroj - kaj la parklokoj iĝis ĝis 2400. Krome, la *Mediopadana*-stacio fariĝis ĉefnodo por la tuta *Mediopadana* baseno, ligpunkto inter metropolaj urboj kaj pli vasta areo.

Projektita de la hispana fama arkitekto Santiago Calatrava, la stacio estas nuntempe la sola haltejo sur la rapidtrajnolinio Milano-Bolonjo. Ĝi situas proksimume 4 kilometrojn norde de la centro de Reggio Emilia, en la industria distrikto *Mancasale*, kaj kune kun la famaj velpontoj super la Aŭtovojo de la Suno, ĝi formas komplekson, kiu draste ŝanĝis la nordan parton de la urbo.

Rilate al la historio de la strukturo, la *Mediopadana*-stacio ekfunkciis en 2008 kiel simpla transiga stacio, sub la nomo *Reggio Emilia AV*, dum la konstruado de la stacio mem komenciĝis en 2010, je totala kosto de 79 milionoj da eŭroj. La fundamentoj estis kompletigitaj en januaro 2012, kaj la oficiala inaŭguro okazis la 8-an de junio 2013, kun plena funkciaktivigo.

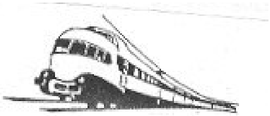
El arkitektura vidpunkto, la stacio reprezentas unu el la plej rekoneblaj nuntempaj ikonoj de la regiono. Ĝi estas 483 metrojn longa, averaĝe 20 metrojn

Dal punto di vista architettonico, l’opera rappresenta una delle icone contemporanee più riconoscibili della regione. È lunga 483 metri, alta in media 20, e composta dalla ripetizione di 25 moduli ondulati, ciascuno formato da tredici portali in acciaio. Il risultato è un effetto dinamico che richiama il movimento di una gigantesca onda bianca, ormai diventata celebre agli occhi degli automobilisti che la vedono ogni giorno al fianco dell’autostrada. Una sorta di colosso d’acciaio che governa l’area nord della città, in continua trasformazione.
Negli ultimi anni, Comune, Rfi, ministero dei Trasporti e privati hanno investito oltre 27 milioni di euro per migliorare infrastrutture e accessibilità. Tra gli interventi principali: l’ampliamento dei parcheggi, la realizzazione di una nuova hall d’ingresso sul lato est - con ascensori e scale mobili - e la riqualificazione di 3.700 metri quadrati nel sottoviadotto, destinati a nuovi servizi per i viaggiatori.
Restano però alcuni nodi irrisolti, in occasione dei 10 anni dall’inaugurazione. La priorità è infatti quella di migliorare i collegamenti locali: oggi raggiungere la Mediopadana dal centro città o dalla stazione storica non è sempre agevole. Manca ancora una connessione rapida e strutturata con le ferrovie storiche o un sistema simile a quello dell’Aerobus bolognese. A fare la differenza nei prossimi anni saranno soprattutto i collegamenti, per farla diventare davvero una stazione al centro della mobilità quotidiana.□ *(infofsnews)*

Enirejo de la stacidomo - Ingresso stazione

alta, kaj konsistas el 25 ripetaj ondiĝantaj eroj, ĉiu konsistanta el 25 ŝtalaj portaloj. La rezulto estas dinamika efekto rememoriga pri giganta blanka ondo, nun fama inter ŝoforoj, kiuj vidas ĝin ĉiutage apud la aŭtovojo. Temas pri ŝtala koloso, kiu dominas la konstante ŝanĝiĝantan nordan parton de la urbo.
En la lastaj jaroj, la Municipo (de *Reggio Emilia*), *RFI*, la Ministerio pri Transporto kaj privatuloj investis pli ol 27 milionojn da eŭroj por plibonigi infrastrukturon kaj alireblecon. Inter la ĉefaj projektoj: la pligrandigo de parkejoj, la konstruado de nova enirejo ĉe la orienta flanko - kun liftoj kaj rulŝtuparoj - kaj la renovigo de 3700 kvadrataj metroj sub la viadukto, celanta novajn pasaĝerajn servojn.
Tamen, kelkaj nesolvitaj problemoj restas, dum oni festas la 10-an datrevenon de ĝia inaŭguro. La prioritato estas plibonigi lokajn konektojn: nuntempe atingi la *Mediopadana*-stacion de la urbocentro aŭ de la historia stacidomo ne ĉiam facilas. Rapida kaj organizita kunligo al la historiaj fervojoj aŭ sistemo simila al *Aerobus* en Bolonjo daŭre mankas. Kio faros la diferencon en la venontaj jaroj estos la konektoj, por igi ĝin vere stacidomo en la centro de ĉiutaga movebleco.□

(Trad: ViTo)



1925 nasce il Dopolavoro Ferroviario
En 1925 naskiĝis la *Dopolavoro Ferroviario*

Il Dopolavoro Ferroviario (DLF) celebra nel 2025 il suo centenario, un traguardo che testimonia un secolo di impegno nel promuovere cultura, sport e aggregazione sociale tra i lavoratori delle ferrovie e le loro famiglie.

La *Dopolavoro Ferroviario* (DLF) (Libertempa Organizaĵo por Fervojistoj) festas sian centjariĝon en 2025, mejloŝtono kiu atestas jarcenton da sindediĉo al la antaŭenigo de kulturo, sportoj kaj sociaj renkontiĝoj inter fervojistoj kaj iliaj familioj.

Fondato nel 1925, il DLF ha attraversato epoche di profondi cambiamenti, adattandosi alle esigenze dei ferrovieri e contribuendo alla vita sociale e culturale delle comunità locali italiane.
Scopo del DLF "promuovere il sano e proficuo impiego da parte degli agenti ferroviari delle ore libere dal servizio …" (Art. 1).
Il regio decreto legge n° 1908 del 25 ottobre 1925 sancisce la nascita del Dopolavoro Ferroviario, il primo e più importante dopolavoro per numero di aderenti e per la dimensione delle iniziative sviluppate. A fronte di un lavoro duro e logorante, i ferrovieri hanno la possibilità di ritrovarsi e di vivere, insieme alle loro famiglie, esperienze nuove ed originali fatte di incontri con persone diverse, di attività sportive e culturali e di prime forme di turismo organizzato. Al vigoroso e immediato sviluppo del DLF

Fondita en 1925, DLF travivis profundajn ŝanĝojn, adaptiĝante al la bezonoj de fervojistoj kaj kontribuante al la socia kaj kultura vivo de lokaj italaj komunumoj.
La celo de DLF estas "antaŭenigi la sanan kaj profitodonan uzon de eksterlaboraj horoj fare de fervojistoj..." (Art. 1).
Reĝa Dekreto-Leĝo N-ro 1908 de la 25-a de oktobro 1925 estigis la *Dopolavoro Ferroviario*-n, la unuan kaj plej gravan postlaboran asocion laŭ membraro kaj la amplekso de ĝiaj iniciatoj.
Malgraŭ sia malfacila kaj laciga laboro, fervojistoj havas la ŝancon renkontiĝi kaj ĝui, kune kun siaj familioj, novajn kaj originalajn spertojn per renkontoj kun diversaj homoj, sportaj kaj kulturaj agadoj, kaj fruaj formoj de organizita turismo. La viglan kaj tujan evoluiĝon

contribuiscono la capillarità della rete ferroviaria, la facilità e la rapidità di comunicazione sul territorio nazionale e, non ultimo, il grande spirito di corpo dei ferrovieri. Una storia, quindi, che affonda le sue radici nel territorio.
Nel 1935 il Dopolavoro Ferroviario conta già 273 sedi in tutta Italia e 135 mila soci che, con le loro quote, contribuiscono a sostenerne le molteplici attività.
In quegli anni l'attività si esercita soprattutto nel settore dell'assistenza sociale alle famiglie (la Befana per i figli dei dipendenti è ben nota) e nella gestione delle attività tipiche dello sport e della cultura con corsi di formazione professionali, escursioni in Italia e all'estero, biblioteche e centri "radiofonici" e "cinematografici".
Nuclei di dopolavoristi si dedicano all'allevamento di animali da cortile e alla coltivazione dei terreni adiacenti gli impianti ferroviari. Le stazioni ferroviarie sono abbellite dai soci del DLF che ne curano le aiuole e l'arredamento.
Nel difficile periodo del dopoguerra, della ricostruzione delle ferrovie e del Paese intero, la voglia di partecipazione e di novità fece fiorire attività che confermarono il Dopolavoro dei ferrovieri come la più importante organizzazione del tempo libero e ottenne, nel 1947, lo specifico riconoscimento del Ministero degli Interni riservato agli enti nazionali con finalità socio-assistenziali. Aree e fabbricati delle Ferrovie dello Stato vennero assegnati al DLF.
Dal 1970 al 1990 il Dopolavoro Ferroviario subisce grandi trasformazioni: viene concessa una più ampia autonomia alle sezioni DLF che rimarranno in vigore fino al 1995.
Sono gli anni in cui si realizza un grande potenziamento del DLF attraverso consistenti investimenti negli impianti sportivi, nelle sedi sociali, nelle strutture turistiche e ricreative.

de DLF helpis la kapilareco de la fervoja reto, la facileco kaj rapideco de komunikado tra la lando, kaj, fine sed ne laste, la granda kunlaboremo de la fervojistoj. Historio, do, profunde enradikiĝinta en la teritorio.
En la jaro1935, *Dopolavoro Ferroviario*

havis 273 lokajn sidejojn tra Italio kaj 135000 membrojn, kiuj, per siaj kotizoj, helpis subteni ĝiajn multajn agadojn.
En tiuj jaroj, ĝiaj agadoj fokusiĝis ĉefe al socia helpo por familioj (la Epifanio por la infanoj de laboristoj estis bone konata) kaj la mastrumado de tipaj sportaj kaj kulturaj agadoj, kun profesiaj trejnaj kursoj, ekskursoj en Italio kaj eksterlande, bibliotekoj, kaj radio- kaj filmcentroj. Grupoj da membroj sin dediĉis al bredado de kortaj bestoj kaj kultivado de la tero apud la fervojaj instalaĵoj. Fervojajn staciojn plibeligis DLF-membroj, kiuj zorgis pri la florbedoj kaj meblaroj. En la malfacila postmilita periodo, dum la rekonstruo de la fervojoj kaj de la tuta lando, la deziro je partopreno kaj novigado ebligis agadprosperon, kiu igis la *Dopolavoro Ferroviario*-n la plej gravan libertempan organizon. En 1947, ĝi ricevis specifan agnoskon de la Ministerio pri Internaj Aferoj, rezervitan al naciaj organizoj kun sociaj celoj. Areoj kaj konstruaĵoj, kiujn posedis la Italaj Ŝtataj Fervojoj,

Si estende quasi ovunque la gestione da parte del DLF delle mense ferroviarie, con importanti investimenti nei fabbricati mensa e nelle strutture. Il servizio è gestito dal DLF fino al 2009.
Il 10 maggio 1995 le Organizzazioni Sindacali e le FS SpA provvedono a costituire l'Associazione Nazionale DLF. Sul territorio la trasformazione del DLF in Associazione si era già realizzata con la riforma del 1972.

Nel 2000 la Società FS comunicava all'Associazione Nazionale DLF che gli immobili fino a quel momento utilizzati dal DLF (sedi sociali e spazi ricreativi, impianti sportivi e aree verdi) erano diventati oggetto di valorizzazione e non sarebbero più stati concessi al DLF a titolo gratuito, così come era stato nei precedenti 75 anni.
È stato un momento molto difficile e per qualche aspetto anche drammatico. Si è posto da subito il problema di come garantire alle Associazioni DLF territoriali la disponibilità dei beni immobili che consentisse di svolgere le loro attività. Questo infatti rappresentava il principale requisito per l'esistenza e la vita del Dopolavoro Ferroviario: senza sedi sociali e impianti sportivi il DLF avrebbe dovuto chiudere. Scongiurato il pericolo della alienazione dei beni, l'Associazione Nazionale ha preso la decisione di pagare regolari canoni locativi per gli immobili e acquistarne una parte.
Attualmente il Dopolavoro Ferroviario è costituito da un'Associazione Nazionale e 92 Associazioni territoriali. Le Associazioni territoriali sono i soci che costituiscono l'Associazione Nazionale, le

estis asignitaj al DLF.
De 1970 ĝis 1990, la Dopolavoro Ferroviario spertis gravajn ŝanĝojn: pli granda sendependeco estis donita al la DLF-sekcioj, kiuj restis validaj ĝis 1995.
Tiuj estis la jaroj, en kiuj DLF estis multe plifortigita per grandaj investoj en sportejoj, klubaj sidejoj, kaj turismaj kaj distraj instalaĵoj.
La administrado de fervojaj kantinoj fare de DLF disetendiĝis preskaŭ ĉie, kun signifaj investoj en kantinajn konstruaĵojn kaj aliajn instalaĵojn. DLF administris la servon ĝis 2009.
La 10-an de majo 1995, la sindikatoj kaj FS SpA fondis la Nacian Asocion DLF. La transformo de DLF al Asocio jam okazis en la teritorio dum la reformo okazinta en 1972.
En 2000, *FS SpA* informis la Nacian Asocion de DLF, ke la posedaĵoj antaŭe uzitaj de DLF (sociaj sidejoj kaj distraj spacoj, sportaj instalaĵoj kaj verdaj areoj) iĝis konstrueblaj kaj ne plu estos donataj al DLF senpage, kiel kutimis dum la antaŭaj 75 jaroj.
Estis tre malfacila kaj, laŭ iuj aspektoj, drama tempo. Tuj ekestis la demando

kiel garantii al la lokaj DLF-Asocioj la haveblecon de la posedaĵoj, necesaj por plenumi siajn agadojn.
Fakte, ĉi tio estis la ĉefa postulo por la ekzisto kaj vivo de la *Dopolavoro Ferroviario*: sen socia sidejo kaj sportaj instalaĵoj, DLF devus fermiĝi. Evitante la riskon de vendo de aktivaĵoj, la Nacia Asocio decidis pagi regulajn lupagojn por la posedaĵoj kaj aĉeti parton de ili.
La *Dopolavoro Ferroviario* nuntempe konsistas el unu Nacia Asocio kaj 92 lokaj asocioj. La lokaj asocioj estas la

quali hanno come soci i ferrovieri in servizio e in pensione, i familiari dei ferrovieri e gli esterni alle FS (soci Frequentatori).

Il Dopolavoro Ferroviario ha oggi in dotazione un consistente patrimonio fatto di sedi sociali, di impianti sportivi, di spazi per le attività ricreative, di aree verdi e di strutture alberghiere, patrimonio che si trova oggi iscritto nello stato patrimoniale della Società RFI.

Esso è stato costituito nel tempo attraverso risorse delle sedi del Dopolavoro Ferroviario e dei soci, con investimenti propri dei DLF.

Si pone oggi la necessità, di realizzare una riforma degli statuti e dell'organizzazione DLF che tenga conto dei due principali fattori di cambiamento già intervenuti:

- il rafforzamento del DLF, avvenuto con la costituzione della Società Patrimonio DLF e l'acquisto di 53 strutture immobiliari. Oggi la "Patrimonio DLF" è una società con un capitale sociale interamente versato di 41 milioni di euro;
- la radicale riorganizzazione ferroviaria, che vede oggi un organico di circa 65.000 ferrovieri in luogo dei 220.000 degli anni '80 e dei 140.000 di quando nel 1995 è stata costituita l'Associazione.

Per questo gli Organi dell'Associazione Nazionale DLF hanno proposto ai Soci Fondatori un progetto di cambiamento e di trasformazione che ha come suo perno centrale la costituzione di una "Fondazione DLF". □

(www.dlf.it)

Roma - Historia sidejo de DLF - Sede storica DLF -

membroj de la Nacia Asocio, kiuj inter siaj membroj havas la nunajn kaj emeritajn fervojistojn, iliajn familianojn, kaj ne-FS-dungitojn (vizitantojn).

La *Dopolavoro Ferroviario* havas nuntempe grandan posedaĵaron, kiu enhavas asociajn sidejojn, sportejojn, distrajn spacojn, verdajn zonojn kaj hotelajn instalaĵojn, havaĵojn kiuj nun estas sur en la bilanco de la RFI-Kompanio.

Ĝi plifortiĝis intertempe dank' al rimedoj de la sidejoj kaj membroj de *Dopolavoro Ferroviario*, kun investoj de DLF.

Nun endsas efektivigi reformon de la statuto kaj organizado de DLF, kiu konsideru du ĉefajn ŝangfaktorojn, kiuj jam okazis:

DLF ASSOCIAZIONE NAZIONALE

Logotipo nacia DLF - logo DLF nazionale

- la plifortigo de DLF, kiu okazis per la instigo de la Entrepreno *Patrimonio DLF* kaj la aĉeto de 53 nemoveblaj strukturoj. Hodiaŭ, "Patrimonio DLF" estas entrepreno kun plene pagita akcia kapitalo de 41 milionoj da eŭroj;
- la radikala reorganizado de la fervojo, kiu nun dungas proksimume 65.000 fervojistojn, kompare kun 220.000 en la 1980-aj jaroj kaj 140.000, kiam la Asocio estis fondita en 1995.

Pro ĉi tiu kialo, al la Fondintaj Membroj la Organoj de la Nacia Asocio DLF proponis la projekton fokusitan sur la starigo de "DLF-Fondaĵo".

(Trad: ViTo)

Feliĉan Kristnaskajn festtagojn!
Buon Natale!

Trieste-Belgrado in treno
Triesto-Beogrado per trajno

La ferrovia dismessa da decenni potrebbe riannodare Trieste alla capitale serba.
Linea ferroviaria Trieste-Belgrado di nuovo in funzione? Si è svolto un incontro per lo studio per la possibile riattivazione dei collegamenti ferroviari passeggeri lungo la tratta Trieste - Lubiana - Zagabria - Belgrado. L'iniziativa si inserisce nel piano operativo congiunto tra Ince (Iniziativa Centro Europea) e Regione Friuli Venezia Giulia, volto a rafforzare la cooperazione regionale e favorire l'integrazione europea, e più in generale nell'azione a favore dell'allargamento dell'Ue nei Balcani occidentali.
Si tratta di un progetto inserito in quello più ampio riguardante il corridoio Balcani occidentali - Mediterraneo orientale, entrato da poco a far parte del sistema Ten-T europeo. Novità che aprirebbe importanti scenari di sviluppo legati al traffico su ferro, sia passeggeri che merci, lungo una tratta che è dismessa ormai da decenni. Parliamo, quindi, di riattivare una linea non operativa da decenni che potrebbe riannodare Trieste al suo originario retroterra. Senza dimenticare i vantaggi per tutta l'area soprattutto quando diverrà operativo il corridoio economico tra India-Medio oriente-Europa. Sostenere la connettività significa sostenere l'avvicinamento all'Ue e uno sviluppo condiviso. Il progetto, che vede coinvolti paesi Ue e extra Ue, rappresenta un esempio della missione di lungo periodo dell'Ince volta a superare barriere al fine di sviluppare la cooperazione e l'integrazione in Europa. Senza dimenticare che il trasporto ferroviario, sia passeggeri che merci, è riconosciuto come un pilastro strategico della transizione ecologica.□ *(TriestePrima)*

Centra Stacidomo -Trieste - Centrale

Fervojo forlasita dum jardekoj, povus rekonekti Trieston al la serba ĉefurbo.
Ĉu la fervoja linio Triesto-Beogrado denove ekfunkcios?
Kunveno okazis por studi la eblan reaktivigon de pasaĝeraj fervojaj konektoj laŭlonge de la itinero Triesto - Ljubljano - Zagrebo - Beogrado. La iniciato estas parto de la komuna operativa plano inter Ince (Centreŭropa Iniciato) kaj la Regiono Friulo - Venecio Julia, celanta fortigi regionan kunlaboron kaj antaŭenigi eŭropan integriĝon, kaj pli ĝenerale, en la klopodo subteni EU-vastiĝon en Okcidentaj Balkanoj.
Temas pri projekto, kiu estas parto de tiu pli larĝa rilate al la koridoro Okcidentaj Balkanoj - Orienta Mediteraneo, kiu ĵus fariĝis parto de la eŭropa TEN-T-sistemo. Novaĵo, kiu malfermus gravajn evoluajn ŝancojn por fervojaj trafikoj, kaj pasaĝeraj kaj varaj, laŭ itinero forlasita dum jardekoj. Ni parolas do pri reaktivigo de linio, kiu estis nefunkcianta dum jardekoj, kiu povus rekonekti Trieston al ĝia origina landinterno. Kaj kompreneble, la avantaĝoj por la tuta regiono, precipe kiam la Ekonomia Koridoro tra Hindio-Mezoriento-Eŭropo ekfunkcios.
Subteni konekteblecon signifas subteni pli proksimajn kunligojn kun EU kaj komunan disvolviĝon. La projekto, kiu kuntrenas EU- kaj ne-EU-landojn, estas ekzemplo de la longdaŭra misio de Ince superi barojn por disvolvi kunlaboron kaj integriĝon en Eŭropo.
Rimarkindas ankaŭ, ke fervoja transporto, ĉu pasaĝera ĉu vara, estas agnoskita kiel strategiero de la ekologia transiro.□

(Trad: ViTo)

Il futuro del trasporto merci ferroviario in Serbia
La estonteco de fervoja vartransporto en Serbio

La Serbia sta attuando una modernizzazione completa delle infrastrutture, con nuove tratte ferroviarie ad alta velocità e la costruzione di 2000 chilometri di binari prevista nei prossimi anni. Se ne è parlato a Belgrado il 31 ottobre 2024 durante la prima conferenza internazionale: “Trasporto merci ferroviario: Prospettive e Soluzioni”.
Alla conferenza hanno partecipato rappresentanti di operatori ferroviari e logistici, terminal intermodali, porti, proprietari di merci, nonché istituzioni governative e accademiche.
Attualmente la ferrovia rappresenta circa il 20% del trasporto merci totale in Serbia, con crescente interesse da parte di investitori nazionali e internazionali. La presenza di 17 operatori privati di trasporto merci su rotaia in Serbia, unita agli investimenti in corso nello sviluppo di terminal intermodali, all’apertura di nuove linee e ai progetti di miglioramento delle infrastrutture su larga scala, sottolinea il ruolo futuro delle ferrovie come spina dorsale dei sistemi di trasporto sostenibili.
- Queste alcune delle questioni importanti sotto analisi:
- Quali merci possono essere trasportate da e verso la Serbia in treno e a quali condizioni?
- Quali sono i risparmi in termini di costi ed emissioni quando si opta per il trasporto ferroviario?
- Quali sono le tratte più sviluppate oggi e quali acquisiranno slancio in futuro?
- Quali sono i vantaggi del trasporto intermodale e quali sono le esperienze dei clienti?
- Quali servizi offrono gli operatori ferroviari privati in Serbia?
- Quali azioni sta intraprendendo

Varstacio - Trieste - scalo merci

Serbio realigas ampleksan infrastruktur-modernigon, kun novaj rapidtrajnoj kaj konstruado de 2.000 kilometroj da trakoj planitaj por la venontaj jaroj. Ĉi tio estis diskutita ĉe la unua internacia konferenco en Beogrado la 31-an de oktobro 2024: “Fervoja Vartransporto: Perspektivoj kaj Solvoj”.
La konferencon partoprenis reprezentantoj de fervojaj kaj loĝistikaj firmaoj, intermodalaj terminaloj, havenoj, kargoposedantoj, same kiel registaraj kaj akademiaj institucioj.
Nuntempe la fervojo reprezentas proksimume 20% de la tuta vartransporto en Serbio, kun kreskanta intereso de internaj kaj internaciaj investantoj. La ĉeesto de 17 privataj fervojaj vartransportistoj en Serbio, kombinita kun nuntempaj investoj por la evoluo de intermodalaj terminaloj, la malfermo de novaj linioj kaj projektoj por plibonigoj de grandskalaj infrastrukturoj, substrekas la estontan rolon de fervojo kiel la spino de daŭripovaj transportsistemoj.
Jen kelkaj el la gravaj demandoj analizendaj:
- Kiujn varojn oni povas transporti al kaj de Serbio per trajno, kaj sub kiaj kondiĉoj?
- Kiaj estas la ŝparoj je kostoj kaj emisioj, se oni elektas fervojan transporton?
- Kiuj itineroj estas nuntempe plej evoluintaj kaj kiuj akiros elanon en la estonteco?
- Kiuj estas la avantaĝoj de intermodala transporto kaj kiaj estas la spertoj de la klientoj?
Kiujn servojn ofertas la privataj fervojaj firmaoj en Serbio?
- Kiujn agojn la registaro entreprenas

il governo per supportare lo sviluppo del trasporto merci ferroviario?

Il trasporto ferroviario in Serbia risale al 1884, con l'apertura della linea ferroviaria Belgrado-Niš. Nel 140° anniversario, il paese sta subendo una modernizzazione completa della sua infrastruttura, con la nuova tratta ferroviaria ad alta velocità da Novi Sad a Subotica, ma ci sono ancora progetti più grandi in vista, per la costruzione e la modernizzazione di nuovi binari in Serbia nei prossimi anni.□

(trasporti-italia.com)

por subteni la evoluon de la fervoja vartransporto?

La fervoja transporto en Serbio naskiĝis en 1884, per la inaŭguro de la fervoja linio Beogrado-Niš. Je sia 140-a datreveno, la lando travivas kompletan modernigon de sia infrastrukturo, kun la nova rapidlinio *Novi Sad-Subotica*. Tamen, estas ankoraŭ pli grandaj projektoj en la estonteco danke al la konstruado kaj modernigo de novaj trakoj en Serbio dum la venontaj jaroj.□

(Trad: ViTo)

Il museo di Trieste Campo Marzio verso la riapertura
Muzeo Triesto Campo Marzio baldaŭ remalfermiĝos

La stazione storica di Trieste Campo Marzio sarà il secondo importante museo nazionale ferroviario del Gruppo FS, dopo quello di Pietrarsa. Lo stabile, noto per la sua eleganza architettonica, sta progressivamente recuperando l'antico prestigio grazie all'intervento di riqualificazione promosso dalla Fondazione FS Italiane. L'investimento complessivo previsto è di circa 24,5 milioni di euro.

La stazione di Trieste Campo Marzio, inaugurata nel 1906 come capolinea della ferrovia Jesenice-Trieste, dopo la Seconda Guerra Mondiale perse progressivamente il traffico passeggeri e fu poi per decenni utilizzata solo per il traffico merci. Dal 1984 ospita il museo ferroviario, su iniziativa della locale sezione del Dopolavoro Ferroviario, dal 2018 è oggetto di riqualificazione per diventare il secondo grande museo nazionale del Gruppo FS, gestito dalla Fondazione FS.

Il progetto di restauro del museo di Trieste Campo Marzio mira alla rinascita architettonica del complesso con interventi ingegneristici di rilievo, come la ricostruzione della capriata in acciaio e vetro e la valorizzazione delle aree turi-

La historia stacio *Trieste Campo Marzio* estos la dua plej granda nacia fervoja muzeo de la FS Grupo (Ferrovie dello Stato, Ŝtataj Fervojoj), post Pietrarsa. La konstruaĵo, konata pro sia arkitektura eleganteco, iom post iom reakiras sian antaŭan prestiĝon danke al la renoviga projekto, kiun antaŭenigas *Fondazione FS Italiane*. La tuta investo antaŭvidas je proksimume 24,5 milionojn da eŭroj.

La stacio *Trieste Campo Marzio*, inaŭgurita en 1906 kiel finstacio de la fervojo Jesenice-Triesto, post la Dua Mondmilito iom post iom perdis pasaĝeran trafikon kaj poste dum jardekoj estis uzata nur por vartrafiko. Ekde 1984 ĝi gastigas fervojan muzeon, kiun fondis la loka sekcio de *Dopolavoro Ferroviario*. Ekde 2018 ĝi estas objekto de renoviga projekto por iĝi la dua plej granda nacia fervoj-muzeo.

La restaŭra projekto de la muzeo Triesto *Campo Marzio* celas revivigi la arkitekturon de la amplekso per signifaj inĝenieraj intervenoj, kiel ekzemple la rekonstruon de la ŝtala kaj vitra truso ĉarpenta kaj la plibonigon de la turismaj kaj gastaj areoj. Post prepara laboro, estas kompletigita la laboro pri la teg-

stiche-ricettive. Dopo le opere preliminari, sono stati completati i lavori su coperture e solai della testata Ottaviano Augusto, mentre il restauro della facciata mare è al 75% e i ponteggi saranno rimossi entro l'anno. Nell'ala Giulio Cesare si stanno concludendo le finiture interne e l'installazione degli impianti. La nuova struttura in acciaio e vetro sulla corte centrale ha già modificato il profilo della stazione.

La nuova copertura del museo sarà pronta entro il 2025 e includerà un bar ristorante panoramico. Nell'ala destra sorgerà un hotel a tema ferroviario con 60 camere. La collezione museale, composta da rotabili restaurati, cimeli e plastici sarà esposta nel piazzale e nelle sale adiacenti. Il piazzale avrà 4 binari (uno elettrificato) per accogliere treni storici di lusso come l'Orient Express, l'Arlecchino, ALe601 e il Settebello, attualmente in restauro.□

(www.fsnews.it)

mentoj kaj plankoj de la fina sekcio de *Ottaviano Augusto*, dum la restaŭrado de la marborda fasado estas 75% kompleta, kaj la skafaldaro estos forigota antaŭ la fino de la jaro. En la alo *Giulio Cesare* oni kompletigas la internajn garnaĵojn kaj la muntadon de instalaĵoj. La nova ŝtala kaj vitra strukturo super la centra korto jam ŝanĝis la profilon de la stacio.

La nova muzeo-tegmento pretos ĝis la fino de 2025 kaj inkluzivos panoraman trinkejon kaj restoracion. Hotelo je Fervoja temo, kun 60 ĉambroj, estos konstruota en la dekstra alo. La muzeokolekto enhavos restaŭritan trakveturilaron, memorindaĵojn kaj fervojajn maketojn, kaj troviĝos en la staciplaco kaj apudaj salonoj. La staciplaco havos kvar trakojn de kiuj -unu elektrizita- por bonvenigi historiajn luksajn trajnojn kiel la Orient-Ekspreso, la Arlekenon, la ALe601-on kaj la *Settebello*-n, kiun oni nutempe restaŭradas.□ *(trad: ViTo)*

Vizito al la muzeo dum la IFEF-kongreso en Triesto 2009
Visita al museo durante il congresso IFEF a Trieste nel 2009

Kiel aspektis - Come era

Kiel aspektos - Come sarà

Breve storia del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa
Mallonga historio de la Nacia Fervoja Muzeo de Pietrarsa

Il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa è un luogo unico in Italia, affacciato sul Golfo di Napoli, racchiude un pezzo significativo di storia del Paese. Le Officine borboniche di Pietrarsa furono fondate nel 1840 da Ferdinando II di Borbone come “Reale Opificio Meccanico, Pirotecnico e per le Locomotive”, poste accanto alla prima ferrovia in Italia, Napoli-Portici, inaugurata il 3 ottobre 1839.

Salono de Vaporlokomotivoj - Salone locomotive a vapore

Inizialmente impiegate nella produzione e riparazione di locomotive, le officine divennero presto il primo grande polo siderurgico-industriale italiano, con circa 700 operai già nel 1853.
Dopo l’Unità d’Italia, la gestione passò a privati fino al 1905, quando divennero parte delle Ferrovie dello Stato, specializzandosi in officina di manutenzione rotabili fino alla chiusura definitiva nel 1975. Già nel 1977 fu deciso di convertire i capannoni in museo ferroviario, che venne inaugurato il 7 ottobre 1989, in occasione del 150° anniversario della ferrovia italiana. Chiuso successivamente, fu riaperto il 19 dicembre 2007 dopo lavori di restauro.
Tra il 2014 e il 2017 sono stati effettuati ampi interventi di recupero, restaurando i padiglioni ottocenteschi,

La Pietrarsa Nacia Fervoja Muzeo estas unika loko en Italio, kun la vido al la Napola Golfo, kiu gardas gravan pecon de la ŝtathistorio. Ferdinando la 2-a de Borbono en la jaro 1840 fondis la Borbonajn Uzinojn de Pietrarsa kiel la "Reĝa Uzino Mekanika, Piroteknika kaj por Lokomotivoj ", kiu situis apud la unua fervojo de Italio, nome Napoli -Portici, inaŭgurita la 3-an de oktobro 1839.
Komence dediĉitaj al la produktado kaj riparado de lokomotivoj, la uzinoj baldaŭ fariĝis la unua plej grava ferindustria centro en Italio, kiu dungis ĉirkaŭ 700 laboristojn jam en 1853.
Post la Unuigo de Italio, la administrado iĝis privata ĝis 1905, kiam la Uzinoj iĝis ero de la Italaj Ŝtataj Fervojoj, kaj fakis pri bontenado de rulmaterialo ĝis sia fina fermo en 1975.
Jam en 1977, oni decidis transformi la konstruaĵojn en fervojan muzeon, inaŭguritan la 7-an de oktobro 1989, okaze de la 150-a datreveno de la itala fervojo.
Post fermo, ĝi remalfermis la 19-an de decembro 2007, post ampleksa restaŭrado.
Inter 2014 kaj 2017, okazis ampleksaj renovigoj, ekzemple restaŭro de la

creando un giardino mediterraneo e introducendo tecnologie moderne, cinema e centro congressi.
Costituito da sette padiglioni su una superficie di 36000 m², dei quali 14000 coperti, il museo ospita oltre 55 rotabili storici (locomotive a vapore, elettriche, diesel, carrozze anche reali) e centinaia di cimeli ferroviari.
Tra i pezzi più iconici: la ricostruzione della locomotiva Bayard/Vesuvio usata per la prima corsa Napoli-Portici, la fiammante Carrozza 10 del Treno Reale (Fiat 1929), plastici come "Trecentotreni" e padiglioni dalle strutture monumentali.
Pietrarsa rappresenta un simbolo della archeologia industriale italiana, esempio di valorizzazione del patrimonio ferroviario e industriale meridionale.
Oggi è anche un polo culturale multifunzionale: ospita eventi, congressi (fino a 3500 spettatori) e spettacoli all'aperto, oltre a coinvolgenti percorsi interattivi per tutte le età.
Il Museo di Pietrarsa racconta l'evoluzione delle ferrovie italiane in un contesto architettonico e tecnologico unico, tra Vesuvio e mare.□

(www.fondazionefs.it)

19-jarcentaj pavilonoj, kreo de la mediteranea ĝardeno, kaj enkonduko de modernaj teknologioj, kinejo kaj kongrescentro. La muzeo gastigas pli ol 55 historiajn rulmaterialojn (vaporajn, elektrajn kaj dizelajn lokomotivojn, inkluzive de reĝaj vagonoj) kaj centojn da fervojaj memorindaĵoj. Ĝi troviĝas en sep pavilonoj kies surfaco mesuras 36000 kvadratajn metrojn, el kiuj 14000 estas kovritaj.
Inter la plej ikonecaj pecoj: la rekonstruo de la lokomotivo Bayard / Vesuvio, uzita por la unua veturo Napoli-Portici, la flamanta Vagono 10 de la Reĝa Trajno (Fiat 1929), fervojmodeloj kiel "Trecentotreni", kaj pavilonoj kun monumentaj strukturoj.

Vagonaro de la unua veturo - vagoni del primo viaggio

Pietrarsa reprezentas simbolon de itala industria arkeologio, ekzemplon de valorigo de la fervoja kaj industria heredaĵo de suda Italio. Hodiaŭ ĝi estas ankaŭ multfunkcia kultura centro: ĝi gastigas eventojn, kongresojn (kun ĝis 3 500 spektantoj), kaj subĉielajn spektaklojn, kaj ankaŭ allogajn interagajn itinerojn por homoj de ĉiuj aĝoj.
La Pietrarsa Muzeo rakontas la evoluon de la italaj fervojoj en unika arkitektura kaj teknologia kunteksto, inter Vezuvio kaj la maro.□

Panoramo kun la muzeo kaj la Vezuvio en la fono - Panorama col museo e il Vesuvio sullo sfondo

Che cos'è una funicolare? Come funziona?
Kio estas funikularo? Kiel ĝi funkcias?

Una funicolare è una "ferrovia a fune": due vetture su rotaia, collegate da una stessa fune, si muovono in senso opposto lungo un pendio. È ideale in città e montagne con pendenze elevate, perché garantisce tempi certi, basso impatto energetico e ridotta occupazione di suolo.

Come funziona la trazione?

Il principio è abbastanza semplice. Un argano (cioè un motore) in stazione muove la fune traente a cui è collegato un sistema di vetture controbilanciate: una vettura sale "tirata" dalla fune, l'altra scende (contribuendo così a far salire l'altra). Avviamenti e fermate sono abbastanza dolci; freni di servizio e comandi automatici regolano la velocità e l'arresto.

Perché si chiama "funicolare"?

Deriva dal latino funiculus, "piccola fune": la fune metallica è infatti il cuore del sistema. Il nome richiama le origini ottocentesche degli impianti a fune, che prevedevano in molti casi l'impiego dell'acqua (prima del boom dell'elettrificazione): in questi impianti le vetture avevano serbatoi che venivano riempiti nella "fermata" a monte (per rendere la vettura più pesante nella fase di discesa e trascinare l'altra che era in fase di salita); una volta che la vettura giungeva a valle, i suoi serbatoi venivano svuotati.

Il tracciato può essere rettilineo o curvo, su binario singolo con raddoppio centrale o su doppio binario. Le funicolari affrontano pendenze oltre il 30–40%, che risultano impraticabili per i treni ordinari. Il movimento delle vetture è "guidato" nei binari grazie a un sistema di carrelli con ruote; pulegge e rulli lungo la linea sostengono e allineano la fune.

San Nazare, Portugalio

Funikularo (Ŝnurfervojo) estas kablofervojo": du fervojovagonoj, konektitaj per ununura kablo, moviĝas en kontraŭaj direktoj laŭlonge de deklivo.
Ĝi estas ideala por urboj kaj montoj kun krutaj deklivoj ĉar ĝi garantias precizajn vojaĝtempojn, malaltan energikonsumon kaj minimuman teruzon.

Kiamaniere trakciado funkcias?

La ideo estas sufiĉe simpla. Vinĉo (t.e. motoro) ĉe la stacio movas la trakcikablon, kiu estas konektita al sistemo de kontraŭpezaj vagonoj: unu vagono supreniras, "tirata" de la kablo, dum la alia malsupreniras (tiel helpante levi la alian). Starto kaj halto estas sufiĉe glataj; servobremsoj kaj aŭtomataj kontroloj reguligas rapidon kaj halton.

Kial ĝi nomiĝas "funikularo"?

Ĝi devenas de la latina funiculus, "malgranda ŝnuro": la metala kablo estas, fakte, la koro de la sistemo. La nomo aludas al la 19-jarcentaj originoj de ŝnuraj instalaĵoj, kiuj ofte uzis akvon (antaŭ la apero de elektro). En ĉi tiuj sistemoj, la vagonoj havis tankojn, kiujn oni plenigas ĉe la supra "haltejo" (por pezigi la vagonon dum la malsupreniro kaj treni la alian, kiu supreniras); post kiam la vagono atingas la malsupron, ĝiaj tankoj malpleniĝas.

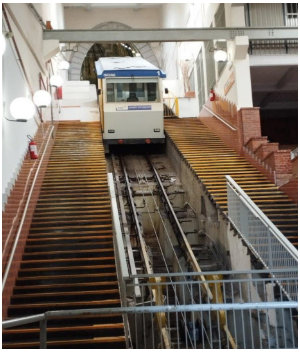
La traceo povas esti rekta aŭ kurba, sur ununura trako kun centra duobligo aŭ sur duobla trako. Funikularoj trairas deklivojn superantajn 30–40%, kiuj ne estas traireblaj per kutimaj trajnoj.

La movado de la vagonoj estas "gvidata" laŭ la trakoj danke al sistemo de boĝioj kun radoj; pulioj kaj rulpremiloj laŭ la linio, kiu subtenas kaj enli-

Molte funicolari sono automatiche, con un operatore che supervisiona in stazione o a bordo; alcune operano con supervisione remota; sono rari i casi di guida manuale, che si limita principalmente alle fasi di manovra. La velocità si regola dall'argano tramite un inverter, con profili di marcia e limiti preimpostati (avvio, crociera, arrivo).
I freni di servizio agiscono sull'argano e sui carrelli; i freni d'emergenza, ridondanti ("pinze" che agiscono sulle rotaie o sulla fune), si attivano per eccesso di velocità (rilevata da sensori), perdita di tensione o allarmi.

Funicolare, cremagliera, ascensore inclinato

Spesso la funicolare viene confusa con la cremagliera o con l'ascensore inclinato: la cremagliera si distingue dalla funicolare per avere il motore a bordo e un pignone (una specie di ruota dentata) che ingrana su una "rotaia dentata": è un treno. L'ascensore inclinato ha spesso una sola cabina con contrappeso.
Il contro-bilanciamento rende la funicolare un sistema energeticamente efficiente: parte dell'energia richiesta per la trazione infatti viene ricavata dal trascinamento della cabina in discesa, mentre il motore dell'impianto provvede "al resto". Gli impianti moderni, inoltre, sono provvisti di sistemi per il recupero dell'energia in discesa (rigenerazione), di controlli precisi e profili di velocità ottimizzati che riducono consumi, rumore e usura.
In Italia ci sono funicolari a Napoli, a Bergamo (Alta–Bassa), sulla linea Como–Brunate, a Orvieto. All'estero sono abbastanza conosciute la Peak Tram (Hong Kong), la Stoosbahn (Svizzera, tra le più ripide), ascensores di Valparaíso (Cile), Bom Jesus a Braga (Portogallo). Si tratta di sistemi di mo-


Napoli Mergellina - Italio

niigas la kablon.
Multaj funikularoj estas aŭtomataj, do prizorganto superregas ĉe la stacio aŭ sur la vagoneto; kelkaj funkcias per teleregado je distanco; mana gvidado maloftas kaj celas ĉefe manovradon. Rapideco reguliĝas per la vinĉo pere de inversigilo, kun antaŭdifinitaj vojaĝprofiloj kaj limoj (starto, krozo, alveno).
La servobremsoj agas sur la vinĉon kaj la boĝiojn; la redundaj alarmbremsoj (krampoj, kiuj agas sur la reloj aŭ la kablo) aktiviĝas pro troa rapido (detektita de sensiloj), perdo da tensio aŭ alarmoj.

Funikularo, dentorado, dekliva lifto

Oni ofte konfuzas la funikularon kun dentorado aŭ kun dekliva lifto: la dentorado distingiĝas de la funikularo per tio, ke ĝi havas propran motoron kaj pinjonon (tipo de dentorado), kiu kluĉas kun "dentita relo": ĝi estas trajno. La dekliva lifto ofte havas unuopan kabinon kun kontraŭpezo.
La kontraŭbalancado igas la funikularon energiefika sistemo: parto de la energio bezonata por trakciado akiriĝas per tirado de la kabino malsupriranten, dum la motoro de la instalaĵo provizas la reston. Krome, modernaj instalaĵoj estas ekipitaj per energi-rekuperaj sistemoj dum malsupreniroj, precizaj kontroloj kaj optimumigitaj rapidprofiloj, kiuj malaltigas fuelkonsumon, bruon kaj eluziĝon.
En Italio, ekzistas funikularoj en Napolo, *Bergamo (Alta-Bassa*), sur la linio *Como-Brunate* kaj en *Orvieto*. Eksterlande estas bone konataj: La *Peak Tram* (Honkongo), la *Stoosbahn* (Svislando, inter la plej krutaj), la *ascensores en Valparaíso* (Ĉilio), kaj *Bom Jesus en Braga* (Portugalio).
Temas pri ĉiutagaj moveblecaj sistemoj,

bilità quotidiana diventati essi stessi, nella maggior parte dei casi, attrazioni turistiche.

Le Funicolari di Napoli: il cuore del trasporto urbano verticale

Napoli è una città costruita tra mare e colline, con quartieri che si arrampicano sul tufo e strade che sembrano sfidare la gravità. In questo scenario unico, le funicolari rappresentano da oltre un secolo uno degli elementi più caratteristici e affascinanti della mobilità cittadina. Non sono solo mezzi di trasporto: sono veri e propri simboli dell'identità partenopea.

Napoli è l'unica città italiana a contare ben quattro linee funicolari urbane:
Funicolare Centrale (1928), la più importante per traffico, collega via Toledo con il Vomero in pochi minuti.
Funicolare di Chiaia (1889), la più antica ancora in funzione, unisce la zona di Piazza Amedeo al cuore del Vomero.
Funicolare di Montesanto (1891), storicamente legata ai pendolari che salgono dal centro storico fino al quartiere collinare.
Funicolare di Mergellina (1931), meno frequentata, ma scenograficamente suggestiva per il collegamento tra il lungomare e Posillipo.

Teknikaj informoj pri la funikularo

In totale, trasportano decine di milioni di passeggeri all'anno, dimostrando come siano ancora oggi infrastrutture vitali.

Le prime funicolari nacquero alla fine dell'Ottocento, quando la città iniziava a espandersi verso l'alto. All'epoca erano mosse a vapore; in seguito furono elettrificate e modernizzate. La Funicolare Centrale, inaugurata negli anni '20, segnò una svolta: grazie a gallerie scavate nel tufo, collegava rapidamente la "città bassa" con la collina residenziale del Vomero, diventata in

kiuj ofte iĝis turismaj allogaĵoj.

La Funikularoj de Napolo: la koro de vertikala urba transportado

Napolo estas urbo, konstruita inter la maro kaj la montetoj, kun kvartaloj grimpantaj al la tufa roko kaj stratoj, kiuj ŝajnas maltimi graviton. En ĉi tiu unika loko, funikularoj estis unu el la plej karakterizaj kaj fascinaj eroj de urba movebleco dum pli ol jarcento. Ili ne estas nur transportiloj: ili estas veraj simboloj de napola identeco.

Napolo estas la sola itala urbo kun kvar urbaj funikularlinioj:
Centra Funikularo (1928), la plej grava laŭ trafiko, kunligas *Via Toledo-n* kun *Vomero* je nur kelkaj minutoj.
Chiaia Funikularo (1889), la plej malnova ankoraŭ funkcianta, kunligas la areon de Placo Amedeo al la koro de kvartalo Vomero.
Montesanto Funikularo (1891), historie ligita al navedantoj, suprenirantaj de la historia centro al la montetopinta kvartalo.
Mergellina Funikularo (1931), malpli vizitata sed pejzaĝe fascina pro sia kunligo inter la marbordo kaj kvartalo Posillipo.

Entute, ili transportas dekojn da milionoj da pasaĝeroj ĉiujare, montrante, ke ili estas infrastrukturoj ankoraŭ viglaj hodiaŭ.

La unuaj funikularoj estis konstruitaj fine de la 19-a jarcento, kiam la urbo komencis disetendiĝi supren. Tiutempe ili moviĝis per vaporo; ili poste estis elektrizitaj kaj modernigitaj. La Centra Funikularo, inaŭgurita en la 1920-aj jaroj, markis turnopunkton: danke al tuneloj boritaj en la tufo, ĝi kunligis rapide la "malsupran urbon" al la loĝmonteto *Vomero*, kiu rapide fariĝis unu el la plej

breve uno dei quartieri più eleganti.
Oggi, nonostante abbiano superato il secolo di vita, le funicolari sono continuamente sottoposte a interventi di ammodernamento per rispondere agli standard di sicurezza e comfort.
Salire su una funicolare a Napoli non è solo un modo rapido per spostarsi: è un'esperienza. Dai finestrini si aprono squarci panoramici sulla città, dal blu del Golfo alle strade brulicanti di vita. Allo stesso tempo, si attraversa un pezzo di storia, perché ogni fermata custodisce frammenti di vita quotidiana, tradizioni popolari e ricordi cinematografici (celebre la canzone "Funiculì Funiculà", scritta per la funicolare del Vesuvio, oggi non più in funzione).
Il Comune di Napoli e l'ANM (Azienda Napoletana Mobilità) stanno lavorando a progetti di manutenzione straordinaria e rinnovamento dei convogli, con l'obiettivo di rendere le funicolari sempre più efficienti e integrate con la rete metropolitana. In un contesto urbano complesso come quello partenopeo, rappresentano un modello di trasporto sostenibile, rapido e sicuro.□

(www.focus.it/cultura)

Napoli Montesanto

elegantaj kvartaloj.
Hodiaŭ, post jarcento da funkciado, la funikularoj estas regule modernigataj celante plenumi sekurecajn kaj komfortajn stadartojn.
Veturi per funikularo en Napolo estas pli ol nur rapida maniero moviĝi: ĝi estas sperto. La fenestroj ofertas panoramajn vidojn de la urbo, de la blua Golfo ĝis la bruaj stratoj. Samtempe, oni trairas pecon de historio, ĉar ĉiu haltejo enhavas erojn de ĉiutaga vivo, popularajn tradiciojn kaj kinmemorojn (famkonatas la kanto "Funiculì Funiculà", verkita pri la funikularo de Vezuvio, nun ne plu funkcianta).
La Urbo Napolo kaj la ANM (*Azienda Napoletana Mobilità*) okupiĝas pri projektoj de eksterordinara bontenado kaj renovigo de veturiloj, celante igi la funikularojn pli kaj pli efikaj kaj integritaj kun la metroa reto. En ampleksa Napola urba kunteksto, ili reprezentas modelon de daŭripova, rapida kaj sekura transportado.□

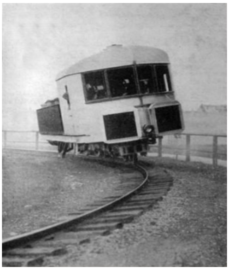
(Trad: ViTo)

Napoli Mergellina malnova trajneto kaj malsupra enirejo

Lo sapevi?

La Ferrovia Brennan

fu un tipo di monorotaia, inventata all'inizio del XX secolo da Louis Brennan, in cui i veicoli stabilizzati attivamente mediante giroscopi, si spostavano su una singola rotaia Vignoles mediante ruote a doppia flangia.



Venne realizzato nel 1910 un modello in misura ridotta come anche un modello dimostrativo di dimensioni reali a Whitecity (Londra). Vi è stato anche un tentativo di introdurre in Germania questo tipo di trasporto su rotaia, per il quale si impegnarono il noto editore berlinese August Scherl e il consigliere federale del circondario degli Alti Tauni, il cavaliere Von Marx. Il progetto monorotaia alle pendici dei Tauni tuttavia fu interrotto ancora prima di una decisione e ulteriori progetti non ve ne furono.

Bernhard Kellermann immortalò una tale ferrovia nel suo romanzo fantascientifico Il tunnel sotto l'oceano (Der Tunnel) del 1913.

Le due ruote equilibrate del carro giroscopico

L'estremità dell'asse (C) corrisponde alla punta della trottola. Se, percorrendo una curva, la carrozzeria (F) iniziasse a inclinarsi verso sinistra, il segmento sporgente (G) si solleverebbe e toccherebbe l'asse (C) del bilanciere destro. Il bilanciere tenderebbe quindi a sollevarsi formando un angolo retto con G, proprio come una trottola tende a sollevarsi formando un angolo retto con la superficie su cui ruota. Questa azione contrasterebbe la tendenza all'inclinazione della carrozzeria e ripristinerebbe l'equilibrio del carro.

Cu vi sciis?

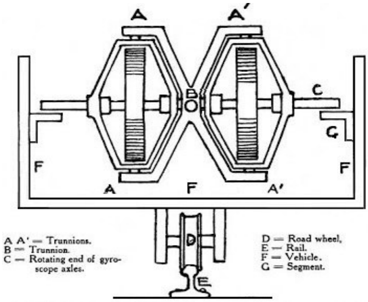
La Fervojo *Brennan*

Inventita en la frua XX jc. de *Louis Brennan*, la unurela Fervojo *Brennan* inkluzivis la veturilojn kiuj aktive stabiliĝas per giroskopoj kaj moviĝis laŭ la Vignoles-speca relo per duobla radflanĝo. En 1910 oni realigis la modelon je reduktita grando kaj ankaŭ demonstran ekzempleron je reala grando, elprovitan ĉe *Whitecity* en Londono. Oni provis enkonduki tiun specon de fervoja transporto en Germanio, engaĝante *August Scherl* la konatan eldoniston el Berlino kaj la kavaliron *Marks*, la Federacian Konsilanton de la distrikto Altaj Taunoj. La unurela projekto sur la deklivoj de Taunoj estis tamen interrompita kaj ne plu aperis projektoj.

Bernhard Kellermann senmortigis tian fervojon en sia scienca-fikcia romano "La tunelo sub la oceano" (*Der Tunnel*) en 1913.

La du ekvilibraj radoj de la giroskopo

La akso-fino (C) respondas al la ŝpinpinto. Se, turnante kurbon, la veturilo (F) komencus kliniĝi maldekstren, la elstaranta segmento (G) leviĝus kaj tuŝante la akson (C) de la dekstra balancirado. La balancirado tiam emus leviĝi ortangule kun G, same kiel ŝpinpinto emas leviĝi ortangule kun la surfaco, sur kiu ĝi turniĝas. Ĉi tiu ago kontraŭagos la kliniĝan tendencon de la veturilo kaj restarigos la ekvilibron de la veturilo.

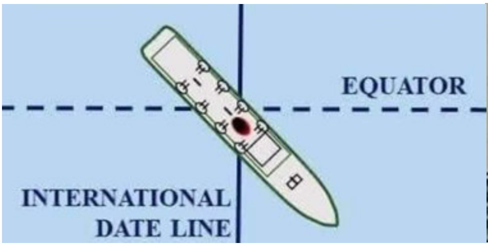


GRANDE STORIA DEL MARE

Il piroscafo SS Warrimoo stava navigando nel Pacifico centrale, da Vancouver, Canada, all'Australia.
Il 31 dicembre 1899, la nave si trovava in Latitudine 0º 31' Nord e Longitudine 179 30' Ovest, vicino all'intersezione dell'Equatore e della Linea Internazionale del Cambio di Data. Il capitano Phillips decise di posizionare la nave esattamente su quel punto a mezzanotte. Così, la prua della nave era nell'emisfero sud, in estate, il 1 gennaio 1900, mentre la poppa era nell'emisfero nord, in inverno, e nel 31 dicembre 1899.
La nave era contemporaneamente in due giorni, due mesi, due anni, due stagioni e due secoli diversi!
L'evento può essere di nessun valore nautico, anche perché con gli strumenti dell'epoca lai posizione poteva non essere precisa. Ma non è importante … quello che conta fu l'idea di quel comandante, abile e un po' burlone.

GRANDA MARHISTORIO

La vaporŝipo *SS Warrimoo* navigadis en la centra Pacifiko, de Vankuvero, Kanado, al Aŭstralio. La 31-an de decembro 1899, la ŝipo estis je Latitudo 0º 31' Norde kaj Longitudo 179º 30' Okcidente, proksime al la interkruciĝo de la Ekvatoro kaj la Internacia Datlinio.
Kapitano *Phillips* decidis haltigi la ŝipon ĝuste je tiu punkto je noktomezo. Tiel, la la ŝippruo estis en la suda hemisfero, somere, la 1-an de januaro 1900, dum la pobo estis en la norda hemisfero, vintre, kaj la 31-an de decembro 1899.
La ŝipo estis samtempe en du malsamaj tagoj, du malsamaj monatoj, du malsamaj jaroj, du malsamaj sezonoj, kaj du malsamaj jarcentoj!
La evento eble ne havas naŭtikan signifon, precipe ĉar la situo eble ne precizis laŭ la iloj de tiu tempo. Sed tio ne gravas... kio gravis estis la ideo de tiu lerta kaj iom ŝercema ŝipestro.



SOMMERGIBILE NUCLEARE

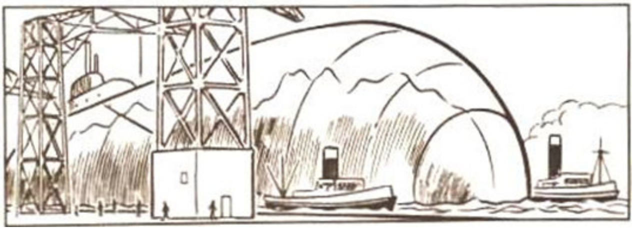
Intorno alla fine degli anni sessanta fu brevettato un gigantesco sommergibile cargo, a propulsione atomica, lungo più di 400 metri, che poteva trasportare 100 vagoni merci ferroviari disposti su quattro binari interni.

L'equipaggio era composto di sole sei/otto persone.

NUKLEA SUBMARŜIPO

Je la fino de la 1960-aj jaroj, estis patentita giganta nuklea kargo-submarŝipo. Ĝi estis pli ol 400 metrojn longa kaj povis transporti 100 fervojajn varvagonojn lokigitajn sur kvar internaj reloj.

La ŝipanaro de la kargo submarŝipo havis nur ses-ok homojn.



Il Culto dell'Autobus - La Kulto pri Aŭtobuso

LINEA BUS 771: ATTRAVERSANDO IL QUARTIERE TRULLO

La linea 771 parte attraversando i palazzi in vetro del quartiere Eur, in una sorta di esposizione di questo luogo. Il capolinea di partenza è da viale America, all'ombra delle torri dell'architetto Ligini, alti palazzi moderni recentemente ristrutturati. Dalla partenza si scorgono il Fungo (torre

dell'acquedotto) e l'adiacente Palasport. Si attraversa via Cristoforo Colombo, osservando il palazzo dell'Hilton e la Nuvola di Fuksas, rispettivamente in vetro scuro e in vetro chiaro. Elegante viale Europa, alberato coi suoi negozi, e le persone sul mezzo sono poche, siamo intorno all'ora di pranzo e nel mese di luglio. Dopo tutto viale Europa, e altro vetro, avviene una svolta che ci mostra, per lasciare il quartiere, il Palazzo della Civiltà Italiana, anche detto "Colosseo quadrato", maestoso e rivestito di bianco travertino. Il bus, quindi, si allontana dall'Eur, fino a salire su un lungo viadotto che è il viadotto della Magliana, sopraelevato, inizialmente su campi da calcetto, da padel e da tennis, e poi, scorrendo l'autobus, su autodemolizioni e rivendite di materiali edilizi. Il viadotto scorre e si attraversa il fiume Tevere, ricco di vegetazione verde sulle due sponde. Si esce dal traffico scorrevole del viadotto per recarsi, a seguito di più svincoli e precedenze e cur-

Mappa itinerario - mapo itinero

BUSLINIO 771: TRAIRANTE LA *TRULLO*-KVARTALON

La linio 771 komenciĝas per trairo tra la vitraj konstruaĵoj de la kvartalo EUR en Romo, kvazaŭ ĝia montrofenestro. La kapstacio estas en *Viale* (Aleo) *America*, en la ombro de la turoj disegnitaj/ konstruitaj de la arkitekto *Ligini*, alta, ĵus renovigitaj, modernaj konstruaĵoj. De la deirpunkto, oni povas vidi la tielnomatan "Fungon", kiu estas akvodukta Turo kaj la apudan sportarenon "*Palasport*". Oni transiras straton *Cristoforo Colombo*, observante la hotelon "*Hilton*" kaj la "Nubon" de la arkitekto *Fuksas*, konstruitajn respektive el malhela kaj hela vitro. Eleganta *Viale Europa*, borderita de arboj kaj butikoj, dum ene de la buso homoj malmultas; estas ĉirkaŭ tagmezo en julio. Post tio tra *Viale Europa*, kaj pli da vitro, estas turniĝo, kiu malkaŝas, dum ni forlasas la kvartalon, la Palacon de la *Civiltà Italiana*, ankaŭ konatan kiel la "*Kvadrata Koloseo*", majesta kaj vestita per blanka travertino. La buso poste moviĝas for de EUR, kaj ĝi supreniras longan viadukton, la Viadukton *Magliana*. Ĉi tiu levita itinero komence preterpasas futbalkampojn, padeltenisejojn kaj tenisejojn, kaj poste, dum la buso preterpasas, aŭtovrakigistojn kaj konstrumaterialajn vendeĵojn. La viadukto etendiĝas laŭlonge kaj transiras la riveron Tiberon, riĉa je verdaĵoj ambaŭflanke. La buso forlasas la trafikfluon sur la viadukto kaj, post pluraj kruciĝoj, vojrajtaj signoj kaj kurboj, atingas la komencon de *Via del Trullo*, kun ĝiaj elstaraj kazernoj kaj flankaj muroj.

La sama vojo poste atingas la kvartalon *Trullo*-n, kun aŭtoj parkitaj hazarde ambaŭflanke de la strato,

ve, all’inizio di via del Trullo, con un’importante caserma e muri laterali.
La stessa strada quindi giunge al quartiere denominato Trullo, auto parcheggiate non troppo in ordine ai due lati della strada, su cui offrono il loro spazio dei marciapiedi che invitano a bar e negozi, e persone che

vivono il luogo. L’autobus cammina più lentamente a causa di altri mezzi, di semafori pedonali, di pedoni del Trullo. Dal finestrino si scorgono le vecchie palazzine raggruppate intorno a giardinetti e muretti, e i fianchi di tali edifici sono colorati con grandi artistici murales. Su un angolo, i volti e le citazioni di Alberto Sordi e Gigi Proietti, celebri attori di Roma e della romanità. Ancora così per qualche chilometro, e l’autobus svolta su via Portuense, per allontanarsi ancora.
La carreggiata è più spaziosa, la strada offre salite e discese lungo cui continua la città, le insegne più diverse e le auto nelle svariate direzioni. Al cambio di strada il bus viaggia sempre tra curve, ci sono terreni ai due lati, fino a scorgere in lontananza il grande palazzo del Corviale, famoso per essere lungo fino a un chilometro.
Passando sotto a una ferrovia, si giunge alla fermata dell’Ospedale di San Giovanni Battista, dove scendono due signore anziane, aiutate da un altro adulto, che le accompagna. Inizia un giro tra uffici e alberghi, edifici della seconda metà del Novecento, sedi di aziende su rotatorie e cordoli; il capolinea è chiamato “Viola”, tra vetri di altri palazzi.□

Alessandro D’Elia

laŭflankita de trotuaroj, kiuj invitas al trinkejoj kaj butikoj kaj aperas loĝantoj. La buso moviĝas pli malrapide pro aliaj veturiloj, trafiklumoj por piedirantoj kaj la piedirantoj de *Trullo*. Tra la fenestreto, oni povas vidi la malnovajn konstruaĵojn grupigitajn ĉirkaŭ malgrandaj ĝardenoj kaj muretoj, kaj la flankoj de ĉi tiuj konstruaĵoj estas pentritaj per grandaj, artaj murpentraĵoj. Sur unu angulo, la vizaĝoj kaj citaĵoj de *Alberto Sordi* kaj *Gigi Proietti*, famaj aktoroj de Romo kaj de romeco. Tio daŭras kelkajn kilometrojn, kaj la buso turniĝas al *Via Portuense*, por forveturi eĉ pli.
La strato estas pli larĝa kaj ofertas suprenirojn kaj malsuprenirojn, laŭ kiuj la urbo daŭras, kun vasta gamo da ŝildoj kaj aŭtoj en diversaj direktoj. Ĉe la ŝanĝo de itinero, la buso daŭre serpentumas tra kurboj, kun multaj aŭtoj ambaŭflanke, ĝis oni ekvidas la grandan konstruaĵon *Corviale* en la distanco, fama ĉar ĝi longas ĉirkaŭ unu kilometron. Pasante sub fervojan linion, oni atingas la haltejon de la Hospitalo *San Giovanni Battista*, kie eliras du maljunaj virinoj, helpataj de alia plenkreskulo, kiu akompanas ilin. Komenciĝas rondiro, preterpasante oficejajn konstruaĵojn kaj hotelojn, konstruaĵojn el la dua duono de la dudeka jarcento kaj sidejojn de firmaoj sur trafikcirkloj kaj trotuarbordoj, kaj la finstacio nomiĝas "*Viola*", ĉirkaŭe aliaj vitraj konstruaĵoj.□

Alessandro D’Elia

La kvadrata Koloseo - EUR - Il Colosseo quadrato

IL TRENO SU GOMMA MICHELINE
LA PNEŬMATIKA TRAJNO "MICHELINE"

Il "treno su gomma" Micheline fu un progetto innovativo degli anni '30 sviluppato dalla società francese Michelin. Ideato per unire i vantaggi del trasporto ferroviario alla tecnologia degli pneumatici in gomma, il Micheline montava ruote pneumatiche, offrendo un viaggio più silenzioso e confortevole rispetto ai treni tradizionali su ruote d'acciaio. Questo sistema, che utilizzava motori leggeri montati su carrozze aerodinamiche, fu testato in Francia e in altri Paesi, ma non ebbe larga diffusione per via dei costi di manutenzione e delle limitazioni di carico. Tuttavia, il Micheline segnò un importante passo avanti nella sperimentazione ferroviaria e nella ricerca sui materiali.
In Italia, il treno su gomma Micheline fu adottato in alcune regioni, in particolare in Piemonte, Toscana e Lombardia, su linee minori o turistiche, grazie al suo comfort e alla ridotta rumorosità. Tuttavia, il sistema incontrò presto limiti pratici. Gli pneumatici, pur offrendo un viaggio più confortevole, avevano una durata inferiore rispetto alle ruote in acciaio e richiedevano frequenti sostituzioni, con costi elevati di manutenzione. Inoltre, le gomme non sopportavano bene il peso di treni più lunghi o carichi pesanti, limitando la capacità di trasporto e rendendo il Micheline poco competitivo rispetto ai treni tradizionali. Di conseguenza, il Micheline scomparve progressivamente a favore delle linee ferroviarie classiche.□

La "pneŭmatika trajno" *Micheline* estis noviga projekto, kiu naskiĝis en la 1930-aj jaroj en la franca firmao *Michelin*. Dizajnita celante kombini la avantaĝojn de fervoja transporto kun kaŭĉuka pneŭmatika teknologio, la *Micheline* estis ekipita per pneŭmatikoj kaj ofertis pli trankvilan kaj pli komfortan veturon kompare kun tradiciaj ŝtalradaj trajnoj. Ĝi uzis malpezajn motorojn muntitajn sur aerodinamikaj vagonoj kaj estis testita en Francio kaj aliaj landoj, tamen ne estis vaste adoptita pro altaj kostoj de bontenado kaj ŝarĝlimigoj. Tamen, la Micheline markis gravan paŝon antaŭen en fervoja eksperimentado kaj materialesplorado.
En Italio, la pneŭmatika trajno *Micheline* estis uzita en kelkaj regionoj, precipe en Piemonto, Toskanio kaj Lombardio, sur malgrandaj aŭ turismaj linioj, danke al sia komforto kaj reduktita bruo. Tamen, la sistemo baldaŭ alfrontis praktikajn limigojn. Kvankam pneŭmatikoj ofertis pli komfortan veturadon, ili havis pli mallongan vivdaŭron ol ŝtalradoj kaj postulis oftan anstataŭigon, altigante bontenadajn kostojn. Krome, la pneŭmatikoj ne bone eltenis la pezon de pli longaj trajnoj aŭ pezaj ŝarĝoj; ĉi tio limigis ilian ŝarĝkapaciton kaj igis la *Micheline-n* malpli konkurenca kompare kun tradiciaj trajnoj. Rezulte, la *Micheline* iom post iom malaperis favore al tradiciaj fervojaj linioj.□

Vita dell'IFEA

Cari amici e soci IFEA,
La seconda metà del 2025 ha visto la maggior parte delle attività concentrarsi sugli incontri in rete con l'Estraro dell'IFEF e, in alcune occasioni, con i membri del "LKK" del prossimo congresso.
Dal 2 al 4 settembre ho partecipato, in qualità di delegato IFEF, all'assemblea annuale della FISAIC tenutasi a Caserta. L'IFEF, in quanto membro effettivo della Federazione internazionale dei dopolavoro ferroviari, partecipa di pari grado alle decisioni assembleari.
Il 27 novembre ho preso parte all'assemblea annuale del DLF di Bologna. Il tema principale, oltre all'approvazione del Bilancio Preventivo 2026, è stato la cessione del parco. Infatti, a seguito di un atto di vendita tra FS Sistemi Urbani e il Comune di Bologna, l'area verde è passata in proprietà comunale. Al DLF sono rimaste la palazzina sede sociale e le altre strutture che ospitano i gruppi culturali. Nonostante questo ridimensionamento, il direttivo del DLF-BO si è impegnato a garantire la continuità dell'attività sociale e ludica a favore dei ferrovieri. Il congresso IFEF 2026 sta prendendo forma: informazioni, programma e aliĝilo sono disponibili online sulle pagine www.ifef.net e eventaservo.org. Invitiamo tutti, ferrovieri e amici delle ferrovie, a partecipare!□

Vito Tornillo

Martin e membri IFEF al IFK a Herzberg am Harz

Ni invitas vin al la 77-a IFK en Serbio
Gli amici e colleghi esperantisti serbi sono lieti di invitarvi al congresso che si terrà a Belgrado e Mokra Gora, dal 23 al 30 maggio 2026. **Belgrado** è il luogo dove il congresso avrà inizio: una città dalla storia millenaria e dallo spirito instancabile, che vanta innumerevoli punti di interesse, frutto di epoche, popoli e culture diverse. A **Mokra Gora**, invece, si trova la Ŝargana Osmica, una delle ferrovie turistiche e museali più note d'Europa. La sua costruzione unica e il suo grande significato storico la rendono una meta imperdibile per tutti gli appassionati di ferrovie e di paesaggi naturali.

Il nostro IFEF-Membro Onorario, amico e collega **Martin Stuppnig** ha festeggiato i suoi 100 anni!
Nato il 24 ottobre 1925 in Austria, Martin ha dedicato la sua intera esistenza a due grandi passioni e impegni: la ferrovia e l'Esperanto.
Per tutta la vita, Martin è rimasto fedele al mondo ferroviario. È stato attivo nell'Associazione dei ferrovieri esperantisti austriaci e nell'IFEF. Il suo contributo è stato riconosciuto nel 2008, quando è stato nominato Honora Membro (Membro Onorario) dell'IFEF.
La vita di Martin è stata segnata anche da eventi storici drammatici: A soli 17 anni, durante la Seconda Guerra Mondiale, in divisa tedesca, Martin visse la tragica esperienza dei bombardamenti su Monte Cassino e la successiva prigionia in Africa.
Di questa brutta avventura, ha lasciato una toccante testimonianza scritta nel suo libro, intitolato "Home en senhomeco".
L'IFEF, gli amici e i colleghi augurano a Martin ogni bene per altri 100 anni!

ASSEMBLEA GENERALE FISAIC 2025
ĜENERALA ASEMBLEO DE FISAIC 2025

L'Assemblea Generale FISAIC si è tenuta a Caserta, Italia, dal 4 al 7 settembre 2025.

Hanno partecipato 45 persone dei 14 paesi membri FISAIC: Austria, Belgio, Bulgaria, Repubblica Ceca, Danimarca, Francia, Germania, Grecia, Ungheria, Italia, Lussemburgo, Polonia, Romania, Svizzera; e anche il Presidente della FIRAC (Fédération Internationale des Radio Amateurs Cheminots) e il Segretario Generale dell'IFEF.

I rappresentanti dei paesi membri FISAIC hanno presentato le attività dei loro membri e dei gruppi effettuate durante l'anno scorso. Sono stati presentati anche i nuovi eventi in programma per i prossimi anni.

I lavori dell'Assemblea generale annuale si sono conclusi con l'approvazione del protocollo e un arrivederci alla prossima assemblea prevista per settembre 2026 a Craiova, Romania.

Un grazie agli organizzatori (FIRAC) dell'Assemblea Generale, in particolare a Dorina Piscopo che ha lavorato in modo che tutto andasse per il meglio, gestendo anche gli imprevisti dell'ultimo momento.

Durante la cena di chiusura sono state consegnate le onorificenze, come membri onorari a Vladislav Vocoun (Repubblica Ceca) e Barbara Sciesinski (Germania).

Oltre alla parte istituzionale hanno preparato visite culturali in luoghi speciali per tutti i partecipanti.

La prima visita è stata all'Anfiteatro Campano di Santa Maria Capua Vetere. Esso è il secondo più grande anfiteatro dopo il Colosseo. Fu probabilmente il

La Ĝenerala Asembleo de FISAIC *(Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles de Cheminots)* okazis en Kaserto, Italio, de la 4a ĝis la 7a de Septembro 2025.

Ĉeestis kvardek kvin homoj el la 14 membrolandoj de FISAIC:
Aŭstrio, Belgio, Bulgario, Ĉeĥio, Danio, Francio, Germanio, Grekio, Hungario, Italio, Luksemburgo, Pollando, Rumanio kaj Svislando; krome la Prezidanto de FIRAC (*Fédération Internationale des Radio Amateurs Cheminots*) kaj la Sekretario de IFEF.

Ĉiuj reprezentantoj de la membrolandoj de FISAIC prezentis la agadojn de siaj membroj kaj grupoj faritajn dum la pasinta jaro. Ankaŭ estis prezentitaj la eventoj planitaj por la venontaj jaroj.

La procedoj de la Jara Ĝenerala Asembleo finiĝis per la aprobo de la protokolo kaj ĝisrevido dum la sekva asembleo planita en septembro 2026 en *Craiova*, Rumanio.

Dankon al la organizantoj (FIRAC) de la Ĝenerala Asembleo, precipe al *Dorina Piscopo*, kiu senlace laboris por ke ĉio iru glate, eĉ okaze de lastminutaj neatenditaj problemetoj.

Dum la ferma vespermanĝo, *Vladislav Vocoun* (Ĉeĥio) kaj *Barbara Sciesinski* (Germanio) ricevis atestilojn de honora membreco.

Aldone al la institucia parto, ili preparis kulturajn vizitojn al specialaj lokoj por ĉiuj partoprenantoj.

La unua vizito estis al la Kampania Amfiteatro en *Santa Maria Capua Vetere*, la dua plej granda amfiteatro post la Koloseo. Ĝi estis verŝajne la unua kon-

primo anfiteatro costruito dai Romani e forse modello per esso, fu anche il luogo della prima scuola di gladiatori. Annesso all'anfiteatro si trova il Museo dei Gladiatori.

La seconda visita è stata al Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa (Napoli).

Il museo ha sede negli edifici delle ex-officine borboniche, dove furono montate la prime locomotive italiane.

In questo luogo è nata la storia delle ferrovie italiane. *(vedi articolo pag.18)*

Nel programma non poteva mancare quello che in Italia è una eccellenza: il cibo.

Infatti in questi tre giorni è stato possibile degustare alcuni dei piatti tipici della regione, iniziando dalla pizza napoletana, mozzarella, piatti a base di pesce e dolci locali.

Sicuramente per tutti i partecipanti sono stati dei giorni molto piacevoli, alcuni hanno proseguito il soggiorno in altre località della regioni: Napoli, Ischia, Costiera Amalfitana ecc. Grazie a tutti i partecipanti e agli organizzatori! *(ViTo)*

struita de la Romianoj, kaj eble modelo por la Koloseo mem. Ĝi estis ankaŭ la loko de la unua gladiatora lernejo. Aneksita al la amfiteatro estas la Gladiatora Muzeo.

La dua vizito estis al la Nacia Fervoja Muzeo en *Pietrarsa* (Napolo).

La muzeo estas lokita en la konstruaĵoj de la iamaj borbonaj metiejoj, kie la unuaj italaj lokomotivoj estis kunmetitaj.

Tie naskiĝis la historio de la italaj fervojoj. *(rigardu artikolon je paĝ. 18)*

La programo ne povis ne enhavi tion, kio estas konsiderata itala plejboneco: manĝaĵojn.

Efektive, dum ĉi tiuj tri tagoj, vizitantoj povis gustumi kelkajn el la tipaj pladoj de la regiono, komencante per napola pico, mocarelo, fiŝaĵoj kaj lokaj desertoj.

Sendube tio estis tre agrabla sperto por ĉiuj partoprenantoj; kelkaj el ili daŭrigis sian restadon en aliaj cellokoj de la regiono: Napolo, *Ischia, la Amalfi*-riviero, ktp. Dankon al ĉiuj partoprenantoj kaj organizantoj! *(Trad: ViTo)*

Il viaggio della volontà: dalla libertà del “male” alla libertà dal “male”
Vojaĝo de la volo: ekde la libero de la 'malbono' al la libero el la 'malbono'

1) Comincio questo scritto esaminando singolarmente le parole del titolo (cioè il viaggio, la volontà, la libertà e il male) da un punto di vista psicologico-metafisico, senza sconfinare nel campo etico, e concluderò con alcune brevi e tuttavia curiose considerazioni.

2) **Il viaggio**

Questa parola simbolicamente indica il processo evolutivo della volontà, che può essere più o meno completamente effettuato da ogni uomo (e a seguire dall'umanità).

3) È sufficiente confrontare:

- il primo vero atto di volontà, cioè il '**no** che divide' detto dall'adolescente nell'affermare la sua individualità contro i genitori, contro gli adulti in genere (e inconsciamente contro Dio);
- con la azione culminante della volontà, con il '**sì** che unisce' del santo (o del saggio), che conforma la propria volontà a quella divina anche a costo della vita (famoso esempio di ciò sono le parole di Gesù sulla croce: "Sia fatta la Tua Volontà!").

4) Da questo confronto si può comprendere che c'è differenza di livello (quindi di qualità) fra le due volontà, e che è possibile ad ognuno di noi effettuare il **viaggio** che unisce quei due livelli, come ci hanno mostrato alcuni nostri illustri predecessori.

1) Mi komencas tiun ĉi skribaĵon per la unuopa ekzameno pri la vortoj de la titolo (t.e. la vojaĝo, la volo, la libero, kaj la malbono) el psikologia kaj de metafizika vidpunktoj, sen translimiĝi en etikan kampon, kaj mi konkludos per iuj mallongaj tamen kuriozaj prikonsideroj.

2) **La vojaĝo**

Tiu ĉi vorto simbole indikas la evoluprocezon de la volo, kiu povas esti pli aŭ malpli komplete plenumata fare de ĉiu homo (kaj sekve de homaro).

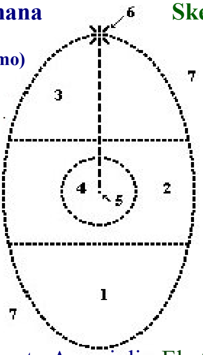
3) Sufiĉas kompari:

- la unuan veran agon de la volo, t.e. la disig(ant)an '**ne**' de la adoleskanto kiu asertas sian propran individuecon kontraŭ la gepatroj, ĝenerale kontraŭ la plenkreskuloj (kaj nekonscie kontraŭ Dio);
- kun la kulmina ago de la volo, kun la unuiĝanta '**jes**' de la sanktulo (aŭ de la saĝulo), kiu konformigas sian propran volon al la Dia Volo ankaŭ koste de sia vivo (fama ekzemplo pri tio estas la vortoj de Jezuo sur la kruco "Estu farata Via Volo!").

4) Post tiu komparo eblas kompreni, ke estas malsameco de nivelo (do de kvalito) inter la du voloj, kaj ke eblas al ĉiu el ni plenumi la **vojaĝon**, kiu kunligas tiujn du nivelojn, kiel montris al ni iuj niaj altnivelaj antaŭuloj.

Schema della struttura psichica umana Ovoide Assagiolano:
(ovvero, la costituzione psicologica dell’uomo)

1. L’inconscio inferiore
2. L’inconscio medio
3. L’inconscio superiore
4. Il campo della coscienza
5. Io cosciente (o io fenomenico)
6. Sé Transpersonale (o Spirito)
7. L’inconscio collettivo



Skemo pri la Homa Psika Strukturo Assaĝiola Ovoido:

1. Malsupera nekonscio
2. Meza nekonscio
3. Supera ne konscio aŭ Superkonscio
4. Kampo de la konscio
5. Konscia egoo aŭ fenomena egoo
6. Transpersona Sio
7. Kolektiva nekonscio

Tratto da: L’atto di volontà di Roberto Assagioli - El: Akto de volo, Roberto Assagioli

5) **La volontà**

La volontà è una facoltà spirituale esclusiva dell'essere umano, che ha come oggetto formale l'essere (come tutte le altre facoltà umane), tuttavia specificamente 'visto' come **bene** (per il soggetto, in quel preciso momento).

6) La volontà può appetire (o meglio amare) **tutto** ciò che l'intelletto può 'vedere' come bene. Tuttavia il primo bene da cui dipendono tutti gli altri è l'esistenza, quindi noi possiamo volere solo ciò che già esiste nella realtà o nella nostra mente.

7) O se preferite, noi non possiamo consciamente (ma il termine 'consciamente' è ridondante perché è implicito nel concetto di volere, quindi si può anche togliere) volere ciò che non conosciamo.

(Ciò è ovvio, infatti come posso volere qualcosa che non percepisco almeno confusamente?)

8) Il fatto che è assolutamente necessario precedentemente conoscere il bene che si desidera per mezzo dell'intelletto, significa che, per volere, noi abbiamo bisogno di un motivo razionale.

(Per esempio, l'uomo che fuma, malgrado sappia che fumare fa male, lo fa solo perché pensa: "In questo momento è più utile per me fumare", naturalmente i pretesti sono parecchi: per aiutare la digestione; ho bisogno di rilassarmi; mi dà piacere; dopo il caffè è un rito; ecc.)

9) La volontà è spirituale, cioè è una facoltà incorporea, perciò essa non risiede in nessun organo fisico; come del resto l'intelletto, che non risiede nel cervello come molti erroneamente credono (al contrario, le altre facoltà umane sono corporee, perciò esse risiedono in organi o apparati fisici: la vista negli occhi; le emozioni nella regione limbo-ipotalamica al centro del cervello; l'immaginazione e la percezione in specifiche regioni della corteccia cerebrale; ecc.)

10) Prove della incorporeità della volontà sono:

1 - Il fatto che l'atto di volontà è intimo e intellettuale: infatti in sé stesso non im-

5) **La volo:**

La volo estas spirita fakulto ekskluziva de la homa estaĵo, kiu havas kiel formalan objekton la eston (kiel ĉiuj homaj fakultoj) tamen specife 'vidita' kiel 'bono' (por la subjekto, en tiu preciza momento).

6) La volo povas deziri (pli bone ami) **ĉion,** kion la intelekto povas 'vidi' kiel bona.

Sed la unua boneco, de kiu dependas ĉiuj la aliaj, estas la ekzisto, do ni povas voli nur tion, kio jam ekzistas en la realo aŭ en nia menso.

7) Aŭ se vi preferas, ni ne povas konscie (sed la termino 'konscie' estas redundanca, ĉar ĝi estas implicita en la koncepto 'voli', do oni povus forpreni ĝin) voli tion, kion ni ne konas.

Tio estas memkomprenebla, fakte kiel mi povas voli ion, kion mi ne perceptas (eĉ konfuze)?

8) La fakto, ke nepre necesas la antaŭa kono pri la dezirata bono fare de la intelekto, signifas, ke por voli ni bezonas racian kialon.

(Ekzemple, la homo kiu fumas, malgraŭ li/ŝi scias, ke fumi estas danĝere, estas nur pro tio, ke li/ŝi pensas: "En tiu ĉi momento estas pli utile por mi fumi" (verŝajne la pretekstoj estas pluraj: por helpi la digestadon; aŭ mi bezonas rilaksiĝi; aŭ tio donas al mi plezuron; aŭ post kafo estas rito; ktp).

9) La volo estas spirita, t.e. ĝi estas senkorpeca fakulto, pro tio ĝi loĝas en neniu fizika organo; kiel cetere la intelekto, kiu tute ne loĝas en la cerbo kiel multaj uloj erare opinias (kontraŭe la aliaj homaj fakultoj estas korpaj, do ili loĝas en fizikaj organoj aŭ aparatoj: vidado en okuloj; emocioj en limbo-hipotalama regiono meze de la cerbo; imagpovo kaj perceptado en specifaj regionoj de la cerebra kortiko; ktp).

10) Pruvoj pri la nekorpeco de la volo estas:

1 - La fakto, ke la akto de la volo estas intima kaj intelekta: fakte per si mem ĝi

plica nessuna emozione, nessun cambiamento organico; esso può consistere solo in un tranquilla e 'fredda' decisione e le conseguenze fisiche possono persino mancare (questo fatto è alla base dell'ascetismo); si noti che spesso anche le più gravi decisioni sono prese a “sangue freddo”.

11) 2 - Il desiderio (o meglio l'amore) di beni immateriali (virtù, onore, giustizia, ideali, geometria, scienza, religione, filosofia, arte, Dio, ecc.): infatti ciò che è incorporeo non conviene a ciò che è corporeo (per esempio i libri non interessano le bestie), e l'uomo può persino offrire la vita per un ideale.

Certamente la volontà può anche appetire beni concreti, ma solo perché essi realizzano il concetto di bene; per esempio, io posso volere beni corporali (il mangiare, il riposo, la salute, ecc.) perché essi indirettamente servono allo Spirito, cioè essi sono utili al corpo attraverso il quale lo Spirito si manifesta.

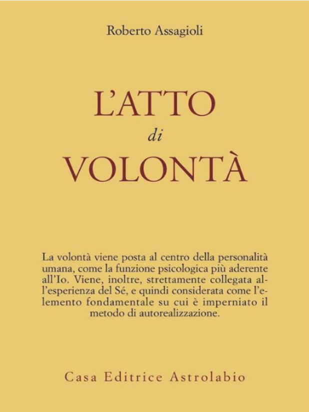
12) 3 - La infinitezza della volontà: il naturale desiderio della nostra volontà non potrà mai essere completamente soddisfatto da un bene parziale conosciuto come tale; soltanto ciò che l'intelletto riconosce come completo bene potrebbe accontentarlo.

Questo ci dà la misura della volontà: essa è fatta per l'Infinito (essa è fatta per Dio).

Ciò significa che la causa finale della volontà è l'Infinito, di conseguenza sfamare l'uomo solo con cose finite, effimere, mortali è ridurlo allo stato di bruto.

13) Qui giace il motivo della libertà umana: tutto ciò che è finito è nulla per la volontà (che è destinata all'infinito), infatti essa indifferentemente può rifiutare ogni essere materiale con disprezzo o accettarlo quasi con degnazione.

14) La volontà, essendo una facoltà, cioè



implicas neniun emocion, neniun organan ŝanĝon; ĝi povas konsisti nur el trankvila kaj 'malvarma' decido kaj la fizikaj sekvoj povas eĉ manki (tiu ĉi fakto estas ĉe la bazo de la asketismo); bonvolu noti: ofte la plej gravaj decidoj estas 'malvarm-sange' faritaj.

11) 2 - La deziro (aŭ pli bone la amo) pri nemateriaj bonoj (virto, honoro, justeco, idealoj, geometrio, scienco, religio, filozofio, arto, Dio, ktp): fakte tio, kio estas senkorpa, ne konvenas al tio, kio estas korpa (ekzemple, libroj ne interesas bestojn), kaj homo povas eĉ oferi sian vivon por/pro idealo.

Certe la volo povas ankaŭ deziri konkretajn bonojn, sed nur ĉar ili realigas la koncepton de bono; ekzemple, mi povas voli korpajn bonojn (manĝaĵon, ripozon, sanon, ktp), ĉar ili nerekte servas la Spiriton, t.e. ili utilas al la korpo, per kiu la Spirito manifestiĝas.

12) 3 - La infiniteco de la volo: la natura deziro de nia volo neniam povos esti komplete kontentigota de bono konata kiel parta; nur tio, kion la intelekto agnoskus kiel kompleta bono, kontentigus nin.

Tio donas al ni la mezuron de la volo: ĝi estas taŭga por la Infinito (ĝi estas taŭga por Dio).

Tio signifas, ke la fina kaŭzo de la volo estas la Infinito, sekve 'satigi' homon nur per finitaj, efemeraj, mortaj aferoj, estus igi lin/ŝin bruto.

13) Tie ĉi kuŝas la kialo de la homa libero: ĉio, kio estas finita, estas nenio por la volo (kiu estas destinata al infinito), fakte ĝi indiferente povas rifuzi ĉiun estaĵon, ĉiun materian aferon kun abomeno, aŭ akcepti ĝin kvazaŭ kun degno.

14) La volo, estante fakulto, t.e. poten-

una potenzialità, o in altre parole, come ho già detto, un'inclinazione permanente al bene conosciuto attraverso l'intelletto, per passare dalla potenza all'atto ha bisogno di qualcosa che già sia in atto (in azione).
Ebbene, l'intelletto presenta alla volontà un certo essere secondo ciò che esso ha di buono, ma anche secondo i suoi aspetti di male, perciò non può determinare la volontà, che infatti ha il potere dell'ultima decisione.
15) Inoltre, l'intelletto si trova nella stessa situazione della volontà (cioè è una facoltà), perciò esso non può essere la causa prima dell'esistenza e dell'agire della volontà (né tantomeno possono esserlo le facoltà corporee), quindi la volontà deve avere (come l'intelletto) al suo centro un Principio Primo, e diventa essa stessa principio primo di azione.
Ciò significa che la causa prima della volontà (e dell'intelletto) è lo Spirito, cioè il Sé Transpersonale.
Questo Assagioli l'ha chiaramente mostrato con i suoi schemi, mettendo l' 'io' (che a sua volta ha come centro il Sé Transpersonale) al centro della volontà nella 'Stella delle funzioni psichiche', e al centro della coscienza (che è una funzione dell'intelletto) nell' 'Ovoide'.
16) **La libertà:**
Quale libertà possiede l'uomo?
a) Certamente non possiede la libertà morale (almeno in senso assoluto), infatti l'uomo per natura è sempre sottomesso a una qualche autorità, o a qualche legge esterna.
17) b) L'uomo possiede la libertà fisica, altrimenti detta potere di autodeterminazione (in presenza di un motivo ragionevole).
Questa autodeterminazione necessariamente implica due condizioni:
1 -esenzione da condizionamenti esterni;
2 - esenzione da necessità interne.
Questo ci dà la misura della difficoltà di effettuare atti della volontà veramente liberi (che infatti sono estremamente rari).
18) La libertà fisica si esprime in tre modi:

ciala kapablo, aŭ alivorte, kiel mi jam diris, permanenta inklino al la bono konata pere de la intelekto, por pasi de la potenciala stato al la efektiveco bezonas ion, kio jam troviĝas en efektiva stato (kio jam estas aganta).
Nu, la intelekto prezentas al la volo certan eston laŭ tio, kion ĝi havas de bono, sed ankaŭ laŭ tio, kion ĝi havas de malbono, do ĝi ne povas determini la volon, kiu fakte havas la povon de la lasta decido.
15) Aldone, la intelekto troviĝas en la sama situacio de la volo (t.e. ĝi estas fakulto), do ĝi ne povas esti la unua kaŭzo de la ekzisto kaj de la movo de la volo (eĉ malpli la aliaj korpaj fakultoj), pro tio la volo devas havi (kiel la intelekto) ĉe sia centro la Unuan Principon, kaj ĝi mem iĝas unua principo de agado.
Tio signifas ke la unua kaŭzo de la volo (kaj de la intelekto) estas la Spirito, t.e. la Transpersona Sio. (vidu OVOIDO ĉe n° 6)
Tion Assagioli klare montris per siaj skemoj, metante la egoon (kiu siavice havas kiel centron la Transpersonan Sion) ĉe la centro de la volo en la skemo 'Stelo pri la psikaj funkcioj', kaj ĉe la centro de la konscio (kiu estas funkcio de la fakulto 'intelekto') en la 'Ovoido'.
16) **La libero:**
Kian liberon posedas la homo?
a) - Tut-certe ne la moralan liberon (almenaŭ laŭ absoluta senco), fakte la homo pro naturo ĉiam estas submetita al ia aŭtoritato aŭ al iu ekstera leĝo.

17) b) - Homo posedas la fizikan liberon, alidirite la povon de memdetermino (sekve de racia motivo).
Tiu ĉi memdetermino necese implicas du kondiĉojn:
1 - liberiĝo el eksteraj kondiĉoj;
2 - liberiĝo el internaj necesoj.
Tio donas al ni la mezuron de la malfacilaĵoj plenumi vere-liberajn agojn de la volo (kiuj fakte estas ege raraj).
18) La fizika libero esprimiĝas laŭ tri manieroj:

1 - libertà d'esercizio: volendo o non volendo;
2 - libertà di specificazione: volendo questo o volendo quello;
3 - libertà dei contrari: volendo una cosa o il suo contrario.

19) Prove a posteriori dell'esistenza della libertà fisica:

1 - La coscienza mi attesta: a) durante la fase di deliberazione, di essere libero (infatti io posso scegliere o no, posso scegliere questa cosa o quella, posso scegliere una cosa o il suo contrario);
b) durante la esecuzione, di essere libero di ritornare sui miei passi;
c) dopo l'esecuzione, io provo un sentimento di responsabilità.

20) 2 - Alcuni fatti interni: i rimorsi, la gioia, i propositi (esempio: "Non lo farò più!").
Questi stati interni infatti non accadono a seguito di fatti che evidentemente non sono liberi, come: crescere, invecchiare, digerire, ammalarsi, ecc. [D'altra parte, il fatto di riconoscere in me aspetti non liberi (cioè determinati) già di per sé prova che per altri aspetti io sono libero].

21) 3 - Il consenso universale: tutti i popoli di tutte le epoche hanno avuto e hanno leggi, punizioni, premi, lodi e biasimi, consigli e ordini, ecc.
Il motivo sufficiente di tutti questi fatti non può che essere la reale esistenza della libertà umana.

22) Tuttavia, attenzione!
La volontà è libera relativamente a ciò che è conosciuto come limitato, ma non lo è relativamente al suo fine ultimo che è l'Infinito; inoltre circa la felicità e i beni ad essa necessariamente connessi (la vita, l'essere, l'intelligere => conoscere e godere, ecc.) si dà solo la libertà di esercizio (infatti basta non pensarla per non volerla), ma non la libertà di specificazione né quella del contrari (perché l'intelletto in questo caso può solo presentare il lato di bene).

23) La volontà è capace di atti liberi, ma questo non significa che essa è sempre libera; inoltre si noti che la volontà ha

1 - libero de plenumado: volonte aŭ ne volonte;
2 - determina libero: mi volas tion aŭ mi volas tion ĉi
3 - libero de la kontraŭoj: mi volas iun aferon, aŭ ĝian kontraŭon.

19) Aposterioraj pruvoj pri la ekzisto de la fizika libero:

1 - La konscio kaj la konscienco atestas al mi: a) dum la fazo de prikonsidero, esti libera (fakte mi povas elekti aŭ ne, mi povas elekti tion aŭ tion ĉi, mi povas elekti tion aŭ la kontraŭon);
b) dum la plenumado, esti libera reveni al la antaŭaj decidoj;
c) post la plenumado, mi spertas senton de respondeco.

20) 2 - Iuj internaj faktoj: rimorsoj, ĝojo, intencoj (ekzemple, "Mi ne plu faros tion!"). Fakte tiuj ĉi internaj statoj ne okazas pro faktoj, kiuj evidente ne estas liberaj, kiel: kreski, maljuniĝi, digesti, malsaniĝi, ktp. (Aliflanke, la fakto, ke mi agnoskas en mi aspektojn ne liberajn (t.e. determinitajn), jam per si mem pruvas ke mi estas libera almenaŭ en aliaj aspektoj).

21) 3 - La universala konsento: ĉiuj popoloj dum ĉiu epoko havis/as leĝojn, punojn, premiojn, laŭdojn kaj mallaŭdojn, konsilojn kaj komandojn, ktp.
La sufiĉa kialo de ĉiuj ĉi faktoj povas nur esti la efektiva ekzisto de la homa libero.

22) Tamen, atentu!
La volo estas libera koncerne ĉion, kio estas konata kiel limigita, sed ĝi ne estas libera koncerne sian lastan celon (la Infiniton); aldone, koncerne la feliĉon kaj la bonojn necese kunligitajn kun ĝi (vivi, esti, intelekti => koni kaj ĝui, ktp) la volo havas nur la liberon de plenumado (fakte sufiĉas ne pensi pri la feliĉo por ne voli ĝin), sed ĝi tute ne havas la liberojn de determino kaj de la kontraŭoj (ĉar ĉi-kaze la intelekto povas nur prezenti la bonan flankon).

23) La volo kapablas agi libere, sed tio ne signifas ke ĝi ĉiam estas libera; krome, bonvolu noti, ke la volo havas di-

potenza di espressione diversa nei diversi individui, ma internamente non è possibile dire che io ho una volontà più forte della vostra.

24) La libera azione della volontà è autodeterminazione razionale, perciò la libertà:

- non è spontaneità, nel senso di attività secondo natura (contro Plotino, Spinoza, Leibniz, l'idealismo);
- non è capriccio indipendente dalla razionalità (contro Scoto, Ockham, Cartesio);
- non è potere morale di fare quello che uno vuole (contro lo gnosticismo);
- non è potere di fare il male (la sua essenza consiste nel potere di scegliere tra diversi beni che si presentano come finiti);
- non è il potere di fare, ma di volere (l'atto di volontà è assolutamente interno, per questo è libero da vincoli materiali, mentre il fare è vincolato)

25) **Il male**

Non è possibile definire il male in sé stesso, perciò dobbiamo trovare qualcos'altro per farlo.

Dal punto di vista metafisico i trascendentali: 'essere', 'vero', 'bene', e 'bello', coincidono.

In questa occasione, considerando soltanto l'essere e il bene, possiamo constatare che ogni essere è bene:

- innanzitutto per sé stesso (infatti esso si 'adopera' in tutte le maniere per conservarsi);
- poi, anche per tutti gli altri esseri dell'universo con i quali esso è collegato attraverso un intreccio di relazioni (queste relazioni fra l'altro rendono possibile la vita, e fanno di questo universo un cosmo).

26) Ecco allora come possiamo definire il bene: "Bene è ciò che ogni essere 'appetisce' " (naturalmente ogni essere alla sua maniera, per esempio: i corpi fisici come le pietre, i pianeti, le stelle, i corpi umani, attraverso una forza di gravità direttamente proporzionale alla loro massa attirano a sé tutti gli altri corpi: in questo momento io sto attirando a me la terra che a sua volta sta attirando me).

27) Tuttavia, affinché un bene sia 'appetito', esso deve esistere, infatti non

versan potencon de esprimo en la diversaj individuoj, sed interne ne eblas diri, ĉu mi havas pli fortan volon ol vi.

24) La libera ago estas racia memdetermino, pro tio la libero:

- ne estas spontaneeco, laŭ la senco de natura aktivado [kontraŭ Plotino (205 - 270), Spinoza (1632 - 1677), Leibniz (1646 - 1716), la idealismo);
- ne estas kaprico sendependa de racieco [kontraŭ Scoto (1265 - 1308), Ockham (1280 - 1349), Kartezio (1596 - 1650)];
- ne estas morala povo fari tion, kion oni volas (kontraŭ la gnostikismo);
- ne estas povon fari la malbonon (ĝia esenco konsistas el la povo elekti inter la diversaj bonoj, kiuj prezentiĝas kiel finitaj);
- ne estas la povo fari, sed voli (la vola ago nepre estas interna, pro tio ĝi estas libera de materia kondiĉoj, kontraŭe la farado estas materie kondiĉita).

25) **La malbono**

Ne eblas difini la malbonon en si mem, do ni devas trovi ion alian por tion fari.

De metafizika vidpunkto la transcendaj esto, vero, bono, kaj belo, koincidas.

Ĉi-okaze, prikonsiderante nur la eston kaj la bonon, ni povas konstati, ke ĉiu estaĵo estas bono:

- unue, por si mem (fakte ĝi 'klopodas' ĉiamaniere konservi sin);
- poste, ankaŭ por ĉiuj aliaj estaĵoj de la universo, kun kiuj ĝi estas kunligita per interplektado de rilatoj (tiuj ĉi rilatoj interalie ebligas la vivon kaj faras de tiu ĉi universo unu kosmon).

26) Jen kiel ni povas difini la bonon: "La bono estas tio, kion ĉiuj estaĵoj 'deziras' " (kompreneble ĉiu estaĵo laŭ sia maniero, ekzemple: fizikaj korpoj, kiel ŝtonoj, planedoj, steloj, homaj korpoj, per gravit-forto rekte proporcia al ilia maso altiras al si ĉiujn aliajn korpojn: ĉi momente mi estas altiranta la teron, kiu siavice altiras min).

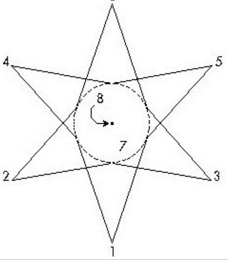
27) Tamen, por ke bono estu 'dezirata', ĝi devas ekzisti, fakte ne eblas deziri

è possibile 'appetire' ciò che non esiste, come abbiamo già visto (per esempio, un uomo può inseguire un'utopia, ma solo perché egli soggettivamente pensa che essa esiste o è realizzabile). Questo conferma che bene ed essere coincidono.
28) Ora è possibile metafisicamente 'definire' il 'male' come: 'mancanza di bene dovuto', o 'mancanza di essere dovuto', infatti in sé stesso il male non è un essere; in sé stesso il male non esiste!
Ecco degli esempi chiarificatori:
- La cecità è un male per l'uomo, infatti essa è **mancanza** della vista, una facoltà che normalmente gli uomini possiedono; per il fatto che la cecità è mancanza di qualcosa, e non aggiunta di qualcosa, in sé stessa essa non esiste.
29) - Un buco fatto da una sigaretta in un vestito è un male, infatti esso è **mancanza** di tessuto dove di solito esso dovrebbe essere, però il buco in sé stesso non esiste.
30) - Lo stesso si può dire della malattia e della morte, che rispettivamente sono: **mancanza** di salute (cioè mancanza di benessere psicofisico e sociale secondo la famosa definizione dell'OMS), e **mancanza** di vita individuale.
31) Da ciò segue che ontologicamente (la ontologia è la filosofia dell'essere, una delle tre parti della metafisica) il male non è un essere, esso non esiste (ma attenzione: esiste dal punto di vista etico), perciò esso non può agire (infatti non può agire chi non è!).
Quindi, ciò che agisce è solo il bene (l'essere)!
32) La precedente conclusione ci dà il seguente corollario:
I conflitti che accadono nel mondo e in noi non sono tra il bene e il male, ma fra diversi beni, o se vogliamo tra un bene più alto e uno inferiore, perciò comunque vada il bene vince sempre.
33) Per finire dobbiamo distinguere:
- Il Bene Assoluto, che rispetto all'universo (o meglio a tutti gli esseri dell'universo) attraverso il quale si manifesta è allo stesso tempo:
- immanente (e sotto questo aspetto noi lo chiamiamo Spirito, o Sé Transpersonale),

tion, kio ne ekzistas, kiel ni jam vidis (ekzemple, homo povas postsekvi utopion, sed nur pro tio, ke li/ŝi subjektive opinias, ke ĝi ekzistas aŭ eblas). Tio konfirmas, ke bono kaj esto koincidas!
28) Nun eblas metafizike 'difini' la 'malbonon' jene: 'manko je rajta esto', aŭ 'manko je rajta bono', fakte en si mem la malbono ne estas estaĵo; en si mem la malbono ne ekzistas!
Jen klarigaj ekzemploj:
- Blindeco estas malbono por la homo, fakte ĝi estas **manko** je vidkapablo, kiun normale homoj havas; pro la fakto, ke blindeco estas manko je io, tute ne aldono de io, en si mem ĝi tute ne ekzistas.
29) - Truo farita de cigaredo en vesto estas malbono, fakte ĝi estas **manko** je teksaĵo, kie kutime ĝi devus esti, tamen la truo en si mem ne ekzistas.
30) - Same oni povas diri pri malsano kaj pri morto, kiuj respektive estas : **manko** je sano (t.e. manko je psikofizika kaj socia bonfarto kaj bonstato laŭ la fama difino de OMS) kaj **manko** je individua vivo.
31) De tio sekvas, ke ontologie (ontologio estas la filozofio pri la esto, estas unu el la tri partoj de metafiziko) la malbono ne estas estaĵo, ĝi ne ekzistas (sed atentu: etike ĝi ekzistas), kaj do ĝi ne povas agi (fakte ne povas agi tiu, kiu ne estas!).
Do, tio, kio agas, estas nur la bono (la esto)!
32) La antaŭa konkludo donas al ni la jenan korolarion:
La konfliktoj, kiuj okazas en la mondo kaj en ni, ne estas inter la bono kaj la malbono, sed inter diversaj bonoj, aŭ se ni volas inter pli alta bono kaj malpli alta bono, pro tio, ĉio ajn okazu, la bono ĉiam venkas!
33) Fine ni devas distingi la Absolutan Bonon de la relativaj bonoj:
- La Absoluta Bono, kiu, koncerne al la universo (aŭ pli bone ĉiujn estaĵojn de la universo) per kiu Ĝi manifestiĝas, estas samtempe:

- e trascendente (e sotto questo aspetto lo chiamiamo Dio).
(Si noti che, essendo Bene Assoluto, Dio è legge a Sé Stesso, quindi non è al di sopra del bene e del male come molti erroneamente credono.)
34) - Dai beni relativi, cioè dagli esseri materiali che costituiscono l'universo (creature - secondo le religioni del 'Libro').
Gli esseri materiali, essendo relativi, agiscono relativamente, le loro azioni, in particolare quelle esterne, hanno sempre una fondamentale imperfezione producendo effetti che sono buoni in sé stessi (per il fatto che esistono), ma che presentano alcuni aspetti di 'male' (cioè di mancanza di qualcosa, di imperfezione).
35) Perciò essi 'aspirano' ad appropriarsi dell'essere (del bene) di cui mancano, e attraverso ogni cosa (anche materiale) che essi desiderano, essi mirano alla unione con ciò che è complementare, per raggiungere la perfezione (l'Infinito), la felicità.
(In ogni cosa 'voluta' essi vogliono Dio.)
36) Ebbene, l'uomo già in questa vita terrena, unico tra gli esseri concreti di questo mondo, secondo il grado raggiunto di assimilazione a Dio (attraverso una psicosintesi transpersonale, che consciamente ha conformato la sua volontà alla Volontà Transpersonale), ha la possibilità di trascendere più o meno completamente la sua condizione di individuo e allo stesso grado di liberarsi dal 'male'.
37) L'uomo ha il potere di autodeterminarsi, egli si arricchisce o si svilisce secondo il suo volere e a dispetto di tutto.
Egli sarà ciò che vuole essere, la sua grandezza dipende da lui. Da questo deriva il rischio: scegliere infatti è rifiutare ciò che non si è scelto (che avrebbe potuto arricchirci più di quello che abbiamo deciso). *(GianTo)*

- imanenta (kaj sub tiu ĉi aspekto ni nomas Ĝin Spirito, aŭ Transpersona Sio),
- kaj transcenda (kaj sub tiu ĉi aspekto ni nomas Ĝin Dio).
(Bonvolu noti ke, estante Absoluta Bono, Dio estas leĝo al Si mem, do Ĝi ne estas trans la bono kaj la malbono, kiel multaj erare opinias.)
34) - La relativaj bonoj estas la materiaj estaĵoj, kiuj konsistigas la universon (kreitaĵoj laŭ la religioj de la 'Libro').
La estaĵoj, estante relativaj, agas per relativa maniero, iliaj agoj, ĉefe tiuj eksteraj, ĉiam havas fundamentan neperfektecon produktante efikojn, kiuj estas bonaj en si mem (pro la fakto, ke ili ekzistas), sed kiuj prezentas iujn aspektojn de 'malbono' (t.e. de manko je io, de neperfekteco).
35) Pro tio ili 'aspiras' al la alproprigo de la esto (de la bono), je kiu ili mankas, kaj per ĉio (ankaŭ materia), kiun ili deziras, ili strebas al la unuiĝo kun tio, kio estas komplementa, por atingi la perfektecon (la infiniton), la 'feliĉon'.
(Per ĉio dezirata ili volas Dion.)
36) Nu, la homo, jam dum surtera vivo, unika inter la estaĵoj de tiu ĉi mondo, laŭ la grado, per kiu li/ŝi sukcesas 'asimiliĝi' al Dio (pere de transpersona psikosintezo, kiu konscie konformigas lian/ŝian volon al la Transpersona Volo), havas la eblecon pli aŭ malpli komplete transcendi sian individuan kondiĉon kaj samgrade liberiĝi el la 'malbono'.
37) La homo havas la povon memdetermini sin, ĝi riĉiĝas aŭ senvalorigas sin laŭ sia volo kaj spite al ĉio.
Ĝi estos tio, kion ĝi volas esti; ĝia grandeco dependas de ĝi mem. De tio devenas la risko: elekti fakte estas rifuzi tion, kion oni ne elektis (kiu povus riĉigi nin pli ol tio, kion ni decidis).
d.ro Strangamo



Stella delle funzioni psicologiche
Stelo pri psikologiaj funkcioj

1) Sensazione - Sensoj
2) Emozione/Sentimento- Emocioj/Sentoj
3) Impulso/Desiderio - Impulsoj/deziroj
4) Immaginazione - Imago
5) Pensiero - Penso
6) Intuizione - Intuicio
7) Volontà - Volo
8) L'io personale - Konscia egoo aû fenomena egoo

R i m e - R i m a ĵ o j

ER SALICE PIANGENTE

Trilussa (1871 – 1950)

"Che fatica sprecata ch'è la tua!"
diceva er Fiume a un Salice Piangente che se piagneva l'animaccia sua
"Perchè te struggi a ricordà un passato
se tutto quer che fu nun è più gnente?
Perfino li rimpianti più sinceri
finisce che te sciupeno er cervello
per quello che desideri e che speri.
Più ch'a le cose che so' state ieri
pensa a domani e cerca che sia bello!
Er Salice fiottò: - Pe' parte mia
nun ciò né desideri né speranze:
io so' l'ombrello de le rimambranze
sotto una pioggia de malinconia:
e, rassegnato, aspetto un'alluvione
che in un tramonto me se porti via
co' tutti li ricordi a pennolone."

LA PLORSALIKO

"Kian malŝparon de peno vi faras!"
la Rivero diris al Plorsaliko
kiu ploris sian animaĉon
"Kial vi konsumiĝas rememorante pasintecon
se ĉio, kio estis, nun ne plu estas?
Eĉ la plej sinceraj bedaŭroj
fine difektas vian cerbon
por tio, kion vi deziras kaj esperas.
Pli ol la aferoj, kiuj estis hieraŭ
pensu pri morgaŭ kaj faru ĝin bela!"
La Saliko ĝemis: "Miaflanke
mi havas nek dezirojn nek esperojn:
Mi estas la ombrelo de memoroj
sub pluvo de melankolio:
kaj, rezignacie, mi atendas inundon,
kiu dum sunsubiro forportos min
kun ĉiuj miaj rememoroj pendantaj."

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

IN FINESTRA

La Cornacchia, in cortile, guarda er celo,
spalanca er becco e chiede l'acqua,
come se la chiamasse a nome.
Ma appena che la sente un Gatto rosso,
ch'è l'amico der sole, arruffa er pelo,
je raschia un soffio e je s'affiara addosso.
"È inutile che fai, Miciotto mio"
je strilla la Portiera da la loggia
"er bel tempo e la pioggia nu' la pô fa' che Lui:
Dommineddio. Qualunque sia la bestia
che discute le decisioni de la Providenza
o cerca rogna o manca d'esperienza;
dunque sta' zitto e pensa a la salute."

EN LA FENESTRO

La Korvo, en la korto, rigardas al la ĉielo,
malfermas sian bekon kaj petas akvon,
kvazaŭ ĝi vokus ĝin laŭ nome.
Sed tuj kiam aŭdas ŝin Ruĝa Kato,
kiu estas amiko de la suno, ĝi taŭzas sian felon,
skrapas blovadon kaj sin ĵetas sur ĝin.
"Neutilas ke vi faru ion, Katido mia,"
krias la Portistino el la balkono.
"Bonan veteron kaj pluvon povas fari nur Li:
Dio sinjoro. Kiu ajn estas la besto,
kiu disputas la decidojn de Providenco,
aŭ serĉas disputpretekston aŭ mankas al ĝi sperto; do silentu kaj pensu pri via propra sano."

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

DIGNITÀ

Un Barbone e un Lupetto
se so' trovati dar veterinario,
ne la sala d'aspetto.
"Me presento da me",

DIGNECO

Pudelo kaj Lupido
trovis sin en la atendejo
de la bestkuracisto.
"Mi prezentas min,"

dice er Lupetto, con un bell'inchino
"io so' quer cagnolino
che giorni fa cascò dal lucernario.
Me chiamo Pomponé ..."
"Pomponé; Ma perché" chiede er Barbone
"t'hanno messo quer nome forestiero;
Semo o nun semo? Dillo ar tu' padrone...
Io, come vedi, ciò la rogna, è vero,
ma me chiamo Nerone!"

diras Lupido, kun bela riverenco.
"Mi estas tiu hundeto, kiu falis
el la tegmentfenestro antaŭ kelkaj tagoj.
Mia nomo estas Pomponé..."
"Pomponé; Sed kial," demandas la Pudelo
"oni donis al vi tiun fremdan nomon?
Ĉu ni estas aŭ ne?" Diru al via mastro...
Mi, kiel vi vidas, havas la skabion, estas
vere, sed mi nomiĝas Nerono!"

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

LA PROPRIETÀ

Appena che spuntò l'arcobaleno,
la Tartaruga uscì, ma una fiumana
d'acqua piovana la rivorticò.
"Ce semo!" sospirò "Questa è la vita!
Ero la propietaria
d'una bella casetta, e so' finita
co' le zampe per aria!"
Come la vidde ruzzicà ner fosso,
una Ranocchia je strillò: "Lo vedi?
Sei schiava de la robba che possiedi:
campavi mejo senza pesi addosso.
Chi nun cià gnente, in fonno,
se ne frega de tutti:
in tempi belli o brutti
è padrone der monno."

LA PROPRAĴO

Tuj kiam la ĉielarko aperis,
la Testudo eliris, sed torento
da pluvakvo renversis ĝin.
"Jen ni estas!" ĝi suspiris. "Tio estas la vivo!
Mi estis la posedanto
de bela dometo, kaj mi finis
kun la kruroj en la aero!"
Kiam Raneto vidis ĝin ruliĝi en la fosaĵo,
ĝi kriis al ŝi: "Ĉu vu vidas?
Vi estas sklavo de la aĵoj, kiujn vi posedas:
vi vivus pli bone sen ŝarĝoj sur la ŝultroj.
Kiu havas nenion, fine,
ne zorgas pri iu ajn:
en bonaj aŭ malbonaj tempoj,
li estas mastro de la mondo."

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

LO SCIALLETTO

Cor venticello che scartoccia l'arberi
entra una foja in cammera da letto.
È l'inverno che ariva e, come ar solito,
quanno passa de qua, lascia un bijetto.
Jole, infatti, me dice: "Stammatina
me vojo mette quarche cosa addosso;
nun hai sentito ch'aria frizzantina?"
E cava fôri lo scialletto rosso,
che sta riposto fra la naftalina.
"M'hai conosciuto proprio co' 'sto scialle:
te ricordi?" me chiede,
e mentre parla,
se l'intorcina stretto su le spalle,
"S'è conservato sempre d'un colore:
nun c'è nemmeno l'ombra d'una tarla!
Bisognerebbe ritrovà un sistema,
pe' conservà così pure l'amore..."
E Jole ride, fa l'indiferente:
ma se sente la voce che je trema.

LA ŜALETO

Pro venteto, kiu senfoliigas la arbojn,
folio eniras la dormĉambron.
Vintro venas, kaj kiel kutime,
kiam ĝi pasas ĉi tie, ĝi lasas bileton.
Jole, fakte, diras al mi: "Ĉi-matene
mi volas surmeti ion;
ĉu vi ne rimarkis, kiel freŝa estas la aero?"
Kaj ŝi elprenas sian ruĝan ŝaleton,
kiu estas lokita en la naftalino.
"Vi ekkonis min ĝuste kun ĉi tiu ŝalo:
ĉu vi memoras?" ŝi demandas,
kaj dum ŝi parolas,
streĉe tordas ĝin sur la ŝultroj,
"Ĝi ĉiam restis samkolora:
ne estas en ĝi eĉ la ombro de tineo!
Oni devus trovi manieron
konservi tiel ankaŭ la amon..."
Kaj Jole ridas, agante indiferente:
sed mi aŭdas sian voĉon, kiu tremas.

Aneddoti - Anekdotoj

Ettore Petrolini (1884-1936)
In una lettera inviata all'attore Ermete Zacconi, il comico romano (che era gravemente ammalato) dice all'amico: "Abito sempre in via di guarigione".

Ettore Petrolini (1884-1936)
En letero sendita al aktoro Ermete Zacconi, la roma komikisto (kiu estis grave malsana) diras al sia amiko: "Mi ankoraŭ loĝas en strato al resaniĝo".

Georges Simenon (1903-1989)
Nel romanzo "Il porto delle nebbie" (1932) - della serie del Commissario Maigret - Georges Simenon fa questo ritratto di un sindaco di provincia: "Era il classico notabile di paese che si crede un padreterno (...) e paga il suo tributo alla democrazia distribuendo indifferenti strette di mano, salutando distrattamente gli abitanti del posto e chiedendo di tanto in tanto notizie dei loro figli".

Georges Simenon (1903-1989)
En sia romano "La Haveno de Nebuloj" (1932) - el la serio Inspektoro Maigret - Georges Simenon pentras ĉi tiun portreton de provinca urbestro: "Li estis la klasika vilaĝa eminentulo, kiu kredas sin esti dio (...) kaj omaĝas la demokration per indiferentaj manpremoj, salutante la lokulojn senpripense kaj demandante de tempo al tempo informoj pri iliaj infanoj."

Johann Strauss Jr. (1825 - 1899)
Il musicista austriaco, famoso per le composizioni dei suoi valzer, ebbe tre mogli: la prima morì, la seconda lo lasciò dopo cinque anni di matrimonio, con la terza visse invece serenamente.
Ma poiché in Austria non esisteva il divorzio, per poterla sposare chiese la cittadinanza del Ducato di Sassonia-Coburgo-Gotha e da allora visse in patria da cittadino straniero.

Johann Strauss Jr. (1825 - 1899)
La aŭstra muzikisto, fama pro siaj valsaj komponaĵoj, havis tri edzinojn: la unua mortis, la dua forlasis lin post kvin jaroj da geedzeco, kaj li vivis feliĉe kun la tria.
Sed ĉar divorco ne ekzistis en Aŭstrio, por edziĝi al ŝi li petis civitanecon de la Duklando Saksio-Koburgo-Gotha kaj de tiam li vivis en sia patrujo kiel fremda civitano.

Maurice Chevalier (1888-1972)
Lo chansonnier Maurice Chevalier aveva fama di essere molto avaro. Un giorno un suo conoscente disse agli amici del bar: - Maurice mi ha invitato a digiunare a casa sua domenica prossima.

Maurice Chevalier (1888-1972)
La kantisto Maurice Chevalier havis reputacion esti tre avara. Iun tagon, konatulo diris al siaj amikoj ĉe la drinkejo: "Maurice invitis min fasti ĉe sia domo venontan dimanĉon."

Oscar Wilde (1854-1900)
Oscar Wilde aveva un amico inesorabilmente perseguitato dalla sfortuna, a cui non ne andava bene una. Un giorno il poveretto, che viveva

Oscar Wilde (1854-1900)
Oscar Wilde havis amikon senĉese turmentitan de malbonŝanco, kiu neniam havis bonajn ŝancojn. Iun tagon, la povrulo, kiu vivis en stato

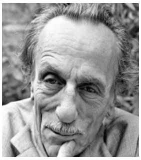
in uno stato di depressione perenne, chiese a Wilde se esistesse un sistema per ottenere qualche successo nella vita. “Ma certo - rispose il grande scrittore irlandese. - Il segreto consiste nel camminare sempre sulla punta dei piedi. Dei piedi degli altri, naturalmente”.

de konstanta depresio, demandis al Wilde ĉu ekzistas maniero atingi iom da sukceso en la vivo. "Kompreneble," respondis la granda irlanda verkisto. "La sekreto estas ĉiam marŝi sur la piedfingroj. La piedfingroj de la aliuloj, kompreneble."

Guglielmo Marconi (1874-1937)
Guglielmo Marconi diceva di un suo vicino di casa: “Eravamo molto amici, benché fosse un tipo che non si era mai avventurato nella divisione di due decimali.”

Guglielmo Marconi (1874-1937)
Guglielmo Marconi diris pri sia najbaro:
"Ni estis tre bonaj amikoj, kvankam li estis ulo, kiu neniam kuraĝis dividi du decimalojn."

Eduardo De Filippo (1900-1984)
Nel film “Ti conosco mascherina” (1944) Eduardo De Filippo si rivolge a Peppino e gli dice:
“Se il raffreddore lo curi male, dura sette giorni. Se invece lo curi bene, in una settimana passa.”



Eduardo De Filippo (1900-1984)
En la filmo "*Ti conosco mascherina*" (mi konas vin masko) (1944), *Eduardo De Filippo* turnas sin al *Peppino* kaj diras:
"Se vi malbone kuracas malvarmumon, ĝi daŭras sep tagojn. Se vi bone kuracas ĝin, ĝi malaperas post unu semajno."

Giacomo Casanova (1725-1798)
Giacomo Casanova, pur dotato di un fascino irresistibile, non era bello. Accusato a Venezia di "libertinaggio con donne sposate", così si difese in tribunale: «Signori giudici, chiedo che, come prova della mia innocenza, sia messo agli atti il mio ritratto!», Non riuscì però a convincere i giudici e venne rinchiuso nei Piombi, da cui poi evase in modo rocambolesco.

Giacomo Casanova (1725-1798)
Giacomo Casanova, malgraŭ sia nerezistebla ĉarmo, ne estis bela. Akuzita en Venecio pri libertineco kun edziniĝintaj virinoj", li defendis sin en tribunalo dirante:
"Sinjoroj de la Kortumo, mi petas, ke, kiel pruvo de mia senkulpeco, mia portreto estu registrita!" Tamen, li ne sukcesis konvinki la juĝistojn kaj estis enŝlosita en la malliberejo Piombi, el kiu li poste rokamboleske eskapis.

La regina **Elisabetta del Belgio**, personaggio anticonformista ed estroso, era appassionatissima di musica. Un giorno, durante la seconda guerra mondiale, volle provare per curiosità l’acustica di una enorme fossa che si era formata nel terreno a causa della caduta di una bomba. Attaccò un pezzo con il suo violino e dichiarò soddisfatta che non

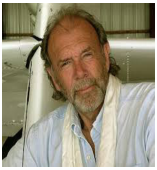
(1876-1965)

Reĝino Elizabeto de Belgio, nekonformisma kaj fantazia virino,tre pasie ŝatis muzikon.
Iun tagon, dum la Dua Mondmilito, pro scivolemo, ŝi volis testi la akustikon de grandega truo, kiu formiĝis en la tero pro falo de bombo.
Ŝi komencis ludi pecon per sia violono kaj deklaris kun kontento, ke ŝi neniam

aveva mai avuto modo di suonare in un luogo dall'acustica migliore.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Richard Bach (1936-)



Un giovane scrittore presentò un suo breve romanzo a un editore. Questi lo lesse e si rifiutò di pubblicarlo, dicendo che non avrebbe potuto avere successo e che sarebbe stato assolutamente impossibile presentarlo in un'edizione economica. Lo scrittore era Richard Bach e il libro «Il gabbiano Jonathan Livingston». La casa editrice che in seguito lo pubblicò vendette in dieci anni oltre sette milioni di copie.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

La regina Elisabetta I d'Inglitterra, assistendo alla rappresentazione dell'"Enrico IV" di Shakespeare, rimase colpita dalla figura di Falstaff. Così chiese al grande drammaturgo di ideare al più presto un altro dramma che avesse quel personaggio come protagonista. Si dice che sia nata così la commedia "Le allegre comari di Windsor", scritta nel tempo record di due settimane, perché i desideri della sovrana dovevano essere esauditi al più presto.

(1533-1603)

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Charles-Alexis-Henri-Maurice Clérel de Tocqueville (1805-1859)

Nel 1848, quando i primi moti insurrezionali scoppiati a Parigi diedero l'avvio al cosiddetto "anno delle rivoluzioni in Europa", Charles-Alexis-Henri-Maurice Clérel de Tocqueville, il grande storico e politico francese, autore, tra l'altro, della celebre opera "La democrazia in America", ebbe a osservare: «in tempo di disordini, anche il ruolo di semplice spettatore può essere molto pericoloso».

havis la ŝancon ludi en ejo kun pli bona akustiko.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Richard Bach (1936-)

Juna verkisto prezentis sian mallongan romanon al iu eldonisto. La eldonisto legis ĝin kaj rifuzis publikigi ĝin, dirante, ke ĝi ne povus esti sukcesa kaj ke estus absolute neeble publikigi ĝin en malkara eldono. La verkisto estis *Richard Bach* kaj la libro estis "La mevo *Jonathan Livingston* ". La eldonejo, kiu poste publikigis ĝin, vendis pli ol sep milionojn da ekzempleroj en dek jaroj.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Reĝino Elizabeto la 1-a de Anglio, ĉeestante prezentadon de la teatraĵo "Henriko la 4-a" de Shakespeare, restis mirigita de la rolo de *Falstaff*. Ŝi petis la grandan dramiston krei alian teatraĵon havantan tiun personon kiel ĉefrolulon kiel eble plej rapide. Oni diras, ke tiel naskiĝis la komedio "La Gajaj Edzinoj de *Windsor*", verkita en la rekordtempo de du semajnoj, ĉar la deziroj de la suverenino devis esti plenumitaj kiel eble plej rapide.

~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~

Charles-Alexis-Henri-Maurice Clérel de Tocqueville (1805-1859)

En 1848, kiam la unuaj ribeloj eksplodintaj en Parizo komencis la tiel nomatan "jaron de revolucioj en Eŭropo", *Charles-Alexis-Henri-Maurice Clérel de Tocqueville,* la granda franca historiisto kaj politikisto, aŭtoro, interalie, de la fama verko "Demokratio en Ameriko", ekrimarkis: "En tempoj de tumulto, eĉ la rolo de simpla spektanto povas esti tre danĝera."

Facezie - Humuraĵoj

Libro
Un libro è un amico che resta.

Geometria morale
Si fingeva un angolo retto, ma in realtà era un circolo vizioso.

Kaki
Nelle mattine nebbiose d'inverno, a Milano, il sole ha il colore dei frutti che pendono dai rami spogli dei kaki, come piccoli soli nelle mattine nebbiose d'inverno, a Milano.

Letteratura
"Pinocchio", "Cuore", "I ragazzi della via Paal", "L'isola misteriosa" ... Di quanti libri per ragazzi siamo fatti noi adulti!

Ssst!
A Milano c'è anche la chiesa di Santa Maria Segreta. Ma non so assolutamente dove sia.

Sulle spiagge
Costumi scostumati di scostumati in costume.

Nonne del diritto
Il giudice di famiglia ce l'hanno soprattutto quei ragazzi che non hanno famiglia.

Sano pessimismo
Il quadrifoglio in fondo è un errore della natura. Come la fortuna?

Memento
A passaggio a livello abbassato, signore, si fermi in mezzo ai binari a riflettere sulla precarietà della vita.

Piaggeria
Quel verniciatore è proprio un uomo servile. Un vero "lacca piedi" .

Incidente
È mezzo morto l'uomo caduto nel seminterrato.

Del diritto naturale
Esempio tipico di presunzione legale è riconoscere alla consuetudine valore di legge, invece che augurarsi che la legge riesca ad avere valore di consuetudine.

Libro
Libro estas amiko, kiu restas.

Morala geometrio
Ĝi ŝajnigis sin orta angulo, sed en realeco ĝi estis malvirta cirklo.

Kakio
Dum nebulaj vintraj matenoj, en Milano, la suno estas la koloron de la fruktoj pendantaj de la nudaj branĉoj de kakiarboj, kiel malgrandaj sunoj en nebulaj vintraj matenoj, en Milano.

Literaturo
"Pinokjo", "Koro", "La knaboj de Via Paal", "La Mistera Insulo"... El kiom da infanlibroj ni plenkreskuloj konsistas!

Ssst!
En Milano estas ankaŭ la preĝejo de Santa Maria Segreta (kaŝita). Sed mi tute ne scias, kie ĝi estas.

Sur la strandoj
Malmoralaj kostumoj de malmoraluloj en (ban)kostumoj.

Avinoj de juro
Familian juĝiston havas precipe tiuj knaboj, kiuj ne havas familiojn.

Sana pesimismo
La kvarfolia trifolio estas finfine eraro de la naturo. Kiel la bonŝanco?

Memoraĵo
Kiam la traknivela pasejo estas malaltigita, sinjoro, haltu meze de la reloj kaj pripensu la malstabilecon de la vivo.

Flatado
Tiu vernisisto estas vere servinklina homo. Vera "piedlakanto".

Akcidento
Estas duonmortinta la homo, kiu falis en la duonenterigitan etaĝon.

Pri natura juro
Tipa ekzemplo de jura malmodesteco estas rekoni al kutimo valoron de leĝo, anstataŭ esperi, ke la leĝo sukcesos havi la valoron de kutimo.

Proverbi regionali - Proverboj regionaj

Il figlio buono del rosso ha buttato il padre nel fosso.
La bona filo de la ruĝharulo ĵetis sian patron en la fosaĵon.

Lombardio

Il figlio muto, la mamma lo sente.
La muta filo, la patrino povas aŭdi lin.

Kampanio

Il galantuomo ha peloso il palmo della mano.
La honestulo havas harplenan manplaton.

Ligurio

Il gallo della sora Checca, una ne pianta e un'altra ne becca.
La koko de Sinjorino *Checca* forlasas unu kaj bekas alian.

Latio

Il gallo canta in cima al letamaio.
La koko kantas sur la pinto de la sterkejo.

Emilio

Il gioco, il letto, la donna e il fuoco non si contentano mai di poco.
Ludado, lito, virino kaj fajro neniam kontentiĝas pri malmulte.

Toskanio

Il letto caldo fa la minestra fredda.
Varma lito faras la supon malvarma.

Toskanio

Il lupo che non sente le grida degli uomini poco si cura dei fischi degli uccelli.
La lupo, kiu ne aŭdas la kriojn de homoj, malmulte zorgas pri la fajfoj de birdoj.

Kalabrio

Il lupo per compare e il cane sotto il mantello (persona malfidata).
La lupo por baptopatro kaj la hundo sub la mantelo (nefidinda persono).

Kalabrio

Il male viene a libbre e va via a once.
Malbono venas en funtoj kaj foriras en uncoj.

Piemonto

Il matrimonio comincia sempre nel nome di Dio e finisce in quello del diavolo.
Geedzeco ĉiam komenciĝas en la nomo de Dio kaj finiĝas en la nomo de la diablo.

Emilio

Il mondo d'oggi s'ingegna tanto che riesce a spacciare per balsamo di rose l'acqua dove ci si lavano il sedere.
La hodiaŭa mondo estas tiel inĝenia, ke ĝi sukcesas prezenti la akvon, kiun oni uzas por lavi siajn postaĵojn, kiel roz-balzamon.

Latio

Il mondo lo regge Dio, ma la croce la porto io.
Dio regas la mondon, sed mi portas la krucon.

Latio

Il morto dentro la fossa, il vivo alza la coscia.
La mortinto en la tombo, la vivanto levas sian femuron.

Markio

Il padrone è padrone perché se ha torto vuole aver ragione.
La mastro estas la mastro ĉar se li malpravas, li volas esti prava.

Lombardio

Nelle stazioni tedesche è consentito fumare solo nel rettangolo giallo disegnato sul marciapiede... il fumo si adegua!
En la germanaj stacidomoj oni rajtas fumi nur en flava rektangulo dezegnata sur la kajo... la fumo adaptiĝas!

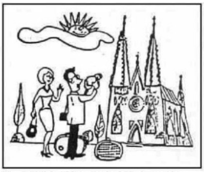
PERBILDA ESPERANTO KURSO

SERĈO DE HOTELO

RICERCA DELL'HOTEL
4

1. Niaj vojaĝantoj alvenis al Vieno. Portisto pretas preni la valizojn.

2. Ili demandas en la informejo pri hotelo bona kaj malmultekosta.



3. Vieno vere estas bela urbo. Ili tre admiras ĝin.

4. Subite komencas pluvi. Johano malfermas la pluvombrelon.

5. Post longa atendado tramo alvenas al la haltejo.

6. Johano demandas la tramiston, ĉu la tramo veturas al la hotelo 'Prado'.

7. "Ne, al hotelo Prado neniu tramo veturas." - respondas li.

8. Tiam ili decidas veturi per taksio.

9. Post longa veturado ĉirkaŭ la urbo, Johano pagas grandan sumon.

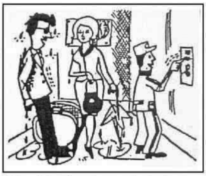
10. La hotelo estis tute proksime de la stacidomo. Ili povis ankaŭ iri piede.

11. La pordisto estis tre ĝentila: "Bonan vesperon, gesinjoroj. Kian ĉambron vi deziras?"

12. "Komforta sed malmulte kosta, mi petas. Ni ne posedas multe da mono."

13. "Numero kvincent kvindek kvin. Bonvolu al la lifto."

14. La liftknabo malfermas la pordon kaj helpas al ili eniri.



15. Ili estas tre malsekaj. Nun ankaŭ la lifto estas malseka.

16. "Jen via ĉambro. Bonan nokton."

17. Johano donas trinkmonon al la liftknabo. Li dankas.

18. Fine ĉio estas en ordo.

CORSO DI ESPERANTO PER IMMAGINI

Kolofono

ITALA FERVOJISTO

IL FERROVIERE ITALIANO

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

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

Adresoj/Redaktejo:

- ***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,
💻 <sekretario@ifef.net>.

Lingva kontrolado: Gianfranco Tomba - Luiza Oberrauch. - Alla Kudryashova
Senpage al la membroj / Gratis ai membri
Memprintita / Stampato in proprio
Sesmonata neregula/ semestrale non regolare.
Apermonatoj: Jun. - Dec. (laŭeble)
Redaktofinoj: 20/05 - 20/11.

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-S.Paolo - Zola Predosa (BO)
IBAN: IT31U0306937133100000001497
uea-konto: **ttov-p**

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).

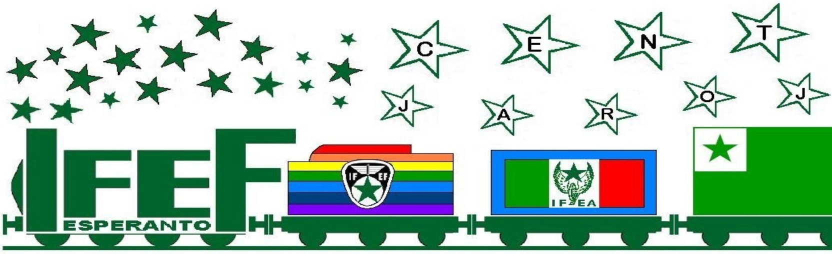
☆ **Ogni lettera ha un suono, ad ogni suono corrisponde una lettera** (un singolo suono per ogni segno grafico).

☆ **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* (palaco)**
ĉ **palatale, come la *c* di *felice* (feliĉa)**
g **gutturale, come *gh* di *ghisa* (giso) o *g* di *gas* (gaso)**
ĝ **palatale, come la *g* di *villaggio* (vilaĝo)**
h **aspirata leggera (herbo); (pronunciarla sempre!)**
ĥ **aspirata forte (ĥolero), come *ch* nel tedesco (*bach*)**
ĵ **sibilante, come *sg* di *disgelo*; meglio la *j* francese (*jour*)**
k **gutturale, come *ch* di *chilo* (kilo) o *c* di *cassa* (kaso)**
s **sorda, come la *s* di *sale* (salo)**
ŝ **sibilante, come il gruppo *sc* di *sceriffo* (ŝerifo)**
z **sonora, come la *s* di *musica* (muziko)**
j - ŭ **sono consonanti e suonano come *i* e *u* brevi nelle parole italiane *gaio* (gaja) e *feudo* (feŭdo)**

Ni semas kaj semas, konstante



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