

Itala Fervojisto



Il Ferroviero Italiano

2022 / 08 (1)



La prezidantino Rodica Todor kaj la sekretario Vito Tornillo kun la simbolo de la lasta IFEF-kongreso.

La presidente Rodica Todor e il segretario Vito Tornillo con il simbolo dell'ultimo IFEF-kongreso.

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)	30,00
FEI (giovane o familiare)	15,00
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	3,00
Historio de IFEF 1909-1984 *	3,00
Suplemento al Historio 1984-1999 *	3,00
NomListoj el la Historia broŝuroj *	2,50
Suplemento al Historio 1999-2019 *	#
Statuto kaj Regularo IFEF *	#
L'E-o in Emilia Romagna	7,00
Introduzione alla conoscenza dell'E.o *	3,00
Vivo kaj morto de monunuo	1,50
Catalogo Fondo Librario BO	4,00
* Pubblicazioni ricevibili gratis per posta elettronica.	
# Pubblica sul sito www.ifeef.net	

Minimo 3 copie = prezzo di 2.

Rivolgersi a Bolognesi Romano:

✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna,

☎ ++39 051 547 247,

✉ <bolognesiromano@alice.it>

La legantoj estas varme invitatataj kunlabori per artikoloj, informoj, sugestoj.

La Redakcio

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti.

La Redazione

Attenzione: la quota 2022 è **25,00 €**.
I ritardatari 2021 versino per i 2 anni 50,00 €.
L'ultimo anno pagato compare sull'invio.
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

En havo

T e m o j	Paĝo
Quote - Materiali / <i>Enhavo</i>	2
Note di redazione ...	3
Il Paese con la rete ferroviaria ... <i>La Lando kun unu el la plej ...</i>	4
La flotta di Italo / <i>La floto de Italo</i>	7
Le strategie di FS ... / <i>La strategioj de FS ...</i>	8
Evoluzione del logo ... / <i>Evolvo de la emblemo ...</i>	12
Un treno filtrerà ... / <i>Trajno filtroj ...</i>	14
Treni ibridi ... / <i>Hibridaj trajnoj ...</i>	16
Gruppo FS: Piano Industriale 2022-2031 / <i>Grupo FS: Industria Plano 2022-2031</i>	19
Firmato il Patto Ferroviario ... / <i>Subskribita Fervoja Interkonsento ...</i>	20
All'aeroporto "Marco Polo" ... / <i>Al la Flughaveno "Marco Polo" ...</i>	22
Progetto Verden ... / <i>Projekto Verden ...</i>	24
IL 73° Congresso IFEF Beroun ... / <i>La 73-a IFEF-Kongreso Beroun ...</i>	26
Vita dell'IFEA	29
Chi per primo? / <i>Kiu unue?</i>	30
Aneddoti / <i>Anekdotoj</i>	33
Rime / <i>Rimaĵoj</i>	34
Lo sapevi? / <i>Ĉu vi sciis?</i>	38
Facezie / <i>Humuraĵoj</i>	41
Proverbi / <i>Proverboj</i>	45
Aforismi sulle lingue / <i>Aforismoj pri lingvoj</i>	46
Gioco di parole / <i>Vortludo</i>	47
<i>Kolofono // Leggere l'E-o</i>	48

Note di redazione ...

Cari *samideani*,

Continua, senza dare tregua, una già fin troppo lunga e ben nota situazione che incombe sulla nostra salute e pare che essa non voglia finire, neppure in riferimento alle tante vittime. Speriamo che questo infausto periodo passi presto.

Ottima è la posizione delle FS italiane per l'estensione delle linee elettrificate: 72% dei km complessivi, contro il 63% in Spagna e il 60% in Germania). Entro il 2030 si dovrebbe raggiungere l'83% della rete elettrificata in Italia.

La Flotta di Italo è all'avanguardia circa confort e velocità; anche le FS, direttamente, si adoperano per adeguare i propri servizi a sempre nuove esigenze.

Notevoli nel tempo sono stati i cambiamenti del logo delle FS, della carta intestata e dei biglietti ferroviari.

Interessantissima è l'idea di poter eliminare dall'aria ed utilizzare grandi quantità di anidride carbonica per contrastare l'inquinamento atmosferico. Si sta provando a farlo in tutto il mondo.

Altre notevoli innovazioni vengono applicate sui nuovi treni ibridi *Blues*, dotati di tripla alimentazione (elettrica, a batterie e diesel).

Ecco poi le migliori buone intenzioni per il futuro Piano Industriale delle FS italiane, prospettate da Luigi Ferraris, attuale Direttore Generale del gruppo.

Un altro significativo impegno è stato assunto dai 33 operatori ferroviari e gestori di infrastrutture di 24 Paesi europei che hanno firmato il Patto Ferroviario Europeo per raggiungere un obiettivo comune: aumentare la quota dei trasporti ferroviari e contribuire così in modo significativo al raggiungimento

della neutralità climatica entro il 2050.

I membri di due importanti e attive associazioni professionali, l'IFEF e la BEMI, i rappresentanti dell'UEA e diversi ospiti locali hanno partecipato al 2° incontro dei partner del progetto Verden, finanziato dalla Commissione Europea attraverso il programma Erasmus+, che si è svolto in Francia, presso il Centro Culturale Grèsillon.

Ecco quindi il dettagliato rapporto sul 73° Congresso IFEF di Beroun, nella Repubblica Ceca, che ha potuto riprendere la gloriosa serie degli incontri fra ferrovieri esperantisti in onore dell'amicizia e dell'uso dell'Esperanto.

Nella rubrica sulle curiosità leggerete notizie varie circa diverse stranezze a cui normalmente non si pensa.

Come di consueto c'è l'invito a riflettere, durante qualche breve momento di questa frenetica vita, sui proverbi, gli aforismi, le curiosità più diverse. Per elevare lo spirito ci sono poesie e per tenere alto il morale battute e vignette.

La mescolanza di generi raccoglie consensi e offre un'ulteriore prova della grande capacità e duttilità dell'Esperanto nel rendere lo spirito dei diversi dialetti, lingue e culture.

Avanti Esperanto! □

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆
 ☆ La Redakcio de "Itala Fervojisto" ☆
 ☆ - Informa Bulteno kaj la Estraro de ☆
 ☆ IFEA bondeziras bonan sanon kaj ☆
 ☆ bonan daŭrigon. Vivu kiel eble ☆
 ☆ plej ĝoje ... ☆
 ☆ ☆
 ☆ Kaze de esperebla persona parto- ☆
 ☆ preno, ne nur reta, pri aligilo, ĉam- ☆
 ☆ broinformilo, programo, instru- ☆
 ☆ kcioj, informoj pri la kongreslokoj ☆
 ☆ vidu en venontaj Internacia Fervo- ☆
 ☆ jisto kaj aliajn retajn publikaĵojn ☆
 ☆ bv konsulti: www.IFEF.net. □ ☆
 ☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

Il Paese con la rete ferroviaria tra le più *green* e tecnologiche d'Europa

L'Italia è tra i Paesi in Europa con la più alta percentuale di rete ferroviaria elettrificata (circa il 72% dei chilometri complessivi contro l'attuale 63% della Spagna e il 60% della Germania).

Grazie agli investimenti pianificati dal Gruppo FS Italiane entro il 2030 si arriverà all'83 % della rete elettrificata.

Di enorme rilievo l'investimento di 15 miliardi per l'Alta Velocità al Sud, sulle linee che tagliano diagonalmente la penisola, sui nodi ferroviari.

Questo progetto di mobilità trova nella innovazione tecnologica e nella digitalizzazione i principali fattori abilitanti.

Uno di questi elementi è l'ERTMS, il sistema di distanziamento dei treni già adottato sulle linee ad Alta Velocità, che utilizza onde radio GSM-R, che permetterà la piena interoperabilità tra le reti ferroviarie europee e che consente di aumentare la capacità delle linee, ossia il numero e la frequenza dei treni in circolazione, per far viaggiare sempre più passeggeri e merci sui binari.

Infrastrutture ferroviarie progettate e ammodernate per essere sempre più sostenibili, integrate con le altre infrastrutture di mobilità (strade, porti, interporti, aeroporti...), resilienti, intelligenti e digitali. Il sistema ERTMS di terra dovrà dialogare con quello di bordo, e a tal riguardo sono previsti adeguati investimenti e interventi tecnici.

Gli investimenti non riguarderanno soltanto le linee ferroviarie e i treni ma anche le stazioni, concepite d'ora in poi come centri di servizi polifunzionali integrati nel tessuto sociale e urbanistico e come veri e propri terminali di mobilità intermodale, dove il passaggio da un treno ad un altro mezzo di trasporto

sostenibile, individuale o collettivo, sia facile, efficace e comodo.

Ecco qualche numero:

620 sono le stazioni che vedono il transito del 90% dei passeggeri su un totale di 2.200 stazioni. Sono previsti 700 milioni di euro per potenziarne 54, tra stazioni e terminali al Sud, e trasformarli in esempi di architettura eco-sostenibile con spazi verdi, illuminazioni interne ed esterne a led, impianti di energie rinnovabili in loco e con l'installazione di sistemi e apparecchiature di tele-gestione.

Gli investimenti complessivi realizzati dal Gruppo FS nel corso del 2020 ammontano a circa 9 miliardi, per il rinnovo del parco rotabile vengono assegnati a Trenitalia 200 milioni di euro per l'acquisto di nuovi treni elettrici o a idrogeno.

Il percorso di rinnovamento della flotta regionale, già iniziato nel 2019, ha l'obiettivo di sostituire i mezzi obsoleti e inquinanti, migliorare la qualità del servizio, ridurre l'impatto ambientale e l'inquinamento acustico.



L'obiettivo temporale per gli investimenti è il 2026. FS però non utilizzerà solo le risorse previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ma prevede per i prossimi 10 anni ritmi di investimenti complessivi tra i 10 e i 12 miliardi di euro l'anno per portare a termine progetti, e realizzare opere, il cui obiettivo temporale va anche oltre il 2026, come nel caso della linea alta velocità Salerno-Reggio Calabria o della Orte-Falconara in parte finanziate con i fondi del PNRR.

12 mila chilometri è il numero di chilometri di rete elettrificata (su quasi 17.000 km di rete) a cui si aggiungono 700 km che entro il 2026 saranno

elettrificati. Inoltre, per renderla più green e più efficiente, FS Italiane prevede di arrivare al 2030 con l'83% di linea ferroviaria elettrificata.

In Italia attualmente sono oltre 700 i chilometri di linea attrezzati con la tecnologia ERTMS.

Ne è prevista l'installazione anche nei nodi urbani di Milano, Firenze e Roma in versione a HD, ad alta densità, per rendere più fluida la circolazione, aumentare la capacità di traffico, eliminare i cosiddetti "colli di bottiglia".

Il nuovo indirizzo strategico del Gruppo FS Italiane è quello di accelerare l'implementazione dell'ERTMS su tutta la propria rete entro il 2036. □

La Lando kun unu el la plej *verdaj* kaj plej teknologiaj fervojaj retoj en Eŭropo

Italia estas inter la landoj en Eŭropo kun la plej alta procento de elektrizita fervojreto (ĉirkaŭ 72% de totalaj kilometroj kontraŭ la nunaj 63% en Hispanio kaj 60% en Germanio).

Danke al la investoj planitaj de la Grupo FS Italiane, 83% de la elektrizita reto estos atingotaj antaŭ la jaro 2030. La investo de 15 miliardoj da eŭroj havas enorman gravecon por Alta Rapido en la Sudo, sur la linioj kiuj diagonale tranĉas la duoninsulon, inter la fervojaj nodoj.

Ĉi tiu movebleca projekto trovas la ĉefajn ebligajn faktorojn en teknologia novigado kaj ciferecigo. Unu el ĉi tiuj elementoj estas ERTMS, (Eŭropa Fervojtrafika Komando-Sistemo) sekura trajndistanca sistemo jam adoptita sur la Altrapidaj linioj, kiu uzas radiondojn GSM-R, kiu permesos plenan intersisteman funkcieblecon

inter la eŭropaj fervojaj retoj kaj kiu permesas pliigi la kapablon de la linioj, t.e. la nombro kaj ofteco de trajnoj en cirkulado, por permesi veturigi ankoraŭ pli da pasaĝeroj kaj varoj sur la trakoj. Fervojaj infrastrukturoj desegnitaj kaj modernigitaj por esti ĉiam pli daŭripovaj, integritaj kun aliaj moveblecaj infrastrukturoj (ŝoseoj, havenoj, trafikhavenoj, flughavenoj...), rezistemaj, inteligentaj kaj ciferecaj. La surtera ERTMS-sistemo devos komuniki kun la enrajna sistemo, kaj ĉi -rilate taŭgaj investoj kaj teknikaj intervenoj estas antaŭvidataj.

La investoj ne rilatos nur la fervojajn liniojn kaj trajnojn sed ankaŭ la stacidomojn, konceptatajn ekde nun kiel multifunkciaj servocentroj integritaj en la socia kaj urba teritorio kaj kiel veraj intermodaj moveblecaj terminaloj, kie la traio de trajno al alia daŭripova

transportrimedo, individua aŭ kolektiva, estas facila, efika kaj komforta.

Jen kelkaj ciferoj:

620 estas la stacidomoj kiuj havas 90% de la trafiko de pasaĝeroj el sume 2.200 stacioj. 700 milionoj da eŭroj estas planataj por pliriĉigi 54 el ili, inter stacioj kaj terminaloj en la Suda Italio, kaj transformi ilin en ekzemplojn de ekodaŭrigebla arkitekturo kun verdaj spacoj, enaj kaj subĉielaj, LED-lumigadoj, renoviĝantaj energiaj sistemoj surloke kaj kun la instalado de sistemoj kaj teleregadaj ekipaĵoj.

La sumaj investoj faritaj de la Grupo FS en la jaro 2020 sumiĝas al proksimume 9 miliardoj, por la renovigo de la veturilaro 200 milionoj da eŭroj estas asignataj al Trenitalia por la aĉeto de novaj elektraĵoj aŭ hidrogenaj trajnoj. La renoviga procezo de la regiona floto, jam komencita ekde la jaro 2019, celas anstataŭigi malnovajn kaj poluajn veturilojn, plibonigi la kvaliton de la servo, redukti kolizion kun la medio kaj bruan poluadon.

La tempocelo por investoj estas la jaro 2026. Tamen FS ne nur uzos la rimedojn antaŭviditajn en la “Nacia

Plano pri Reakiro kaj Resilio”, sed antaŭvidas ĝeneralajn investajn indicojn de inter 10 kaj 12 miliardoj da eŭroj jare dum la venontaj 10 jaroj, kaj realigi verkojn, kies tempocelo superas ankaŭ la jaro 2026, kiel en la kazo de la alta rapidlinio Salerno-Reggio Calabria aŭ la linio Orte-Falconara parte financita per fondusoj de la PNRR.

12.000 km estas la nombro da kilometroj da elektrizita reto (el preskaŭ 17.000 km da reto) plus 700 km kiuj estos elektrizotaj antaŭ 2026. Krome, por igi ĝin pli verda kaj efika, FS Italiane antaŭvidas atingi la jaro 2030 kun 83% de elektrizita fervoja linio.

En Italio ekzistas nuntempe pli ol 700 kilometroj da linio ekipita per ERTMS-teknologio. Oni planas la instaladon de ERTMS ankaŭ en la urbaj nodoj de Milano, Florenco kaj Romo en HD-versio, alta denseco, por igi cirkuladon pli fluida, pliigi trafikkapaciton, forigi la tiel nomatajn "botelkolojn".

La nova strategia direkto de la Grupo FS Italiane estas akceli la efektivigon de ERTMS tra sia tuta reto ĝis la jaro 2036. □

Trad. ViTo



La flotta di Italo

Italo utilizza treni Alstom ad altissima velocità di tipo AGV (Automotrice Grande Vitesse) dotati dello stesso sistema di trazione del treno che il 3 aprile 2007 ha stabilito il record mondiale di velocità su rotaia a 574,8 km/h. L'AGV è un concetto interamente nuovo, progettato per viaggiare a 360 km/h.

Per il completamento della costruzione della flotta sono stati utilizzati gli stabilimenti di *Savigliano (Cuneo)* e *La Rochelle*. L'esordio sui binari della rete ferroviaria nazionale è avvenuto invece nell'aprile del 2012.

La capacità è di 462 posti, distribuiti su 11 carrozze (lunghezza treno 200 m), e viaggia in Italia sulla rete ad alta velocità a 300 km/h.

La flotta di Italo è composta da 25 di questi treni, ai quali si sono aggiunti 26 nuovi treni Italo EVO (sempre marchiati Alstom). I 26 Italo EVO viaggiano alla velo-

cità di 250 km/h, sono composti di sette carrozze, per un totale di 187 m, per ospitare 472 passeggeri e sono una nuova evoluzione della famiglia dei "*Pendolino*", un treno che conta più di 500 esemplari in tutto il mondo, esempio di comprovata affidabilità ed elevati rendimenti.

Questa "evoluzione" è volta a migliorare il comfort per il viaggiatore.

Inoltre questo treno recepisce integralmente le più recenti specifiche europee per l'interoperabilità (TSI-2014) oltre a rispettare tutte le normative europee e nazionali in materia di sicurezza ed ambiente.

Gli EVO di Italo sono costruiti con materiali riciclabili e progettati secondo criteri di eco-sostenibilità per assicurare ridotte emissioni in atmosfera di CO².

Inoltre il sistema di trazione distribuita aumenta l'efficienza e rigenera energia in frenata. □

La floto de Italo

Italo uzas tre rapidajn Alstom-traĵojn tipo-AGV (Automotrice Grande Vitesse) provizitajn kun la sama trajnotransistemo kiu la 3-an de aprilo 2007 establis la mondan rapidrekordon sur la relo ĉe 574.8 km/h. La AGV estas tute nova koncepto, desegnita por vojaĝi je 360 km/h.

La fabrikoj en *Savigliano (Cuneo)* kaj *La Rochelle* estis uzitaj por kompletigi la konstruadon de la floto. La debuto sur la trakoj de la nacia fervoja reto okazis anstataŭe en aprilo 2012.

La kapacito estas 462 sidlokoj, distribuitaj sur 11 vagonoj (trajnlongo 200 m), kaj vojaĝas en Italio sur la altrapida reto je 300 km/h.

La floto de Italo konsistas el 25 el ĉi tiuj trajnoj, al kiuj aldoniĝis la 26 novaj Italo EVO-traĵoj (ĉiam markitaj kun Alstom). La 26 Italo EVO-o vojaĝas al

rapido de 250 km/h, konsistas el sep vagonoj, por sumo de 187 m, por gastigi 472 pasaĝerojn kaj estas nova evoluo de la familio "*Pendolino*", trajno kiu havas pli ol 500 unuojn. tutmonde, ekzemplo de pruvita fideindeco kaj alta rendimento. Tiu ĉi "evoluo" celas plibonigi komforton por la vojaĝanto.

Plue, ĉi tiu trajno tute integras la plej freŝajn eŭropajn specifojn pri intersistema uzubleco (IST-2014), kaj plenumas ĉiujn eŭropajn kaj naciajn regulojn pri sekureco kaj medio.

La "EVO" de *Italo* estis konstruataj per recikleblaj materialoj kaj projektitaj laŭ kriterio de eko-subtenebleco por garantii malaltajn emisiojn de CO² en la atmosferon. Krome la distribuata trakci-sistemo pliiĝas la efikecon kaj redonas energion dum la bremsado. □

Le strategie di FS per promuovere il trasporto collettivo e integrato

Più modalità di trasporto combinate tra loro, personalizzate e supportate da tecnologie digitali e sinergie commerciali in grado di offrire servizi di mobilità integrati e sostenibili dal primo all'ultimo miglio.

Questa è la soluzione per disincentivare il trasporto individuale a favore di quello collettivo e uno dei principali obiettivi del piano industriale del Gruppo FS, che nel trasporto passeggeri, stila strategie e sfide per lo sviluppo multimodale dei principali servizi di mobilità del Paese attraverso le attività delle sue società di trasporto: *Trenitalia*, *Trenitalia Tper*, *Busitalia* e *Ferrovie del Sud Est* (compagnie partecipate di FS).

Nel 2021 il trasporto ferroviario e TPL (*Trasporto Pubblico Locale*) ha avuto 477 milioni di passeggeri, questo polo, di strutture e mezzi, consentirà di offrire trasporti integrati organizzati sulle necessità dei passeggeri determinando impatti rilevanti sul turismo nazionale e sull'ambiente.

L'integrazione tariffaria consente di viaggiare su più mezzi con un unico biglietto, oraria per un'offerta capillare e continua e tecnologica che permette di usufruire di tutti i servizi in connessione in modo digitale, veloce e razionale.

Per convincere le persone a non utilizzare l'auto privata per i propri spostamenti, il Gruppo FS sta lavorando ad una offerta personalizzata in grado di soddisfare le esigenze di mobilità del pendolare, del turista e di chi viaggia per lavoro o per svago.

Il polo passeggeri ha l'obiettivo di potenziare collegamenti frequenti e capil-

lari rivolti a chi sceglie un trasporto *green* anche per i propri spostamenti nei fine settimana e nei festivi. In questa ottica rientrano offerte sempre più dedicate agli spostamenti turistici e una maggiore integrazione fra diverse modalità di trasporto unendo le tre porte di accesso del Paese: stazioni ferroviarie, aeroporti e porti.

A questo si aggiunge un ulteriore incremento del turismo lento a bordo di treni storici della "Fondazione FS Italiane" alla scoperta di bellezze culturali, paesaggistiche e culinarie italiane su convogli che hanno fatto la storia del Belpaese.

Tutto questo è sostenuto da un piano di incremento dei collegamenti in connessione:

Lo sviluppo di *Busitalia Rail Service* ad esempio, che organizza e gestisce servizi su gomma di supporto al trasporto ferroviario, il potenziamento dei *FrecciaLink* (collegamento per determinate località con bus in coincidenza con *Frecciarossa*) e dei collegamenti *Link* dei treni regionali con spostamenti integrati treno più bus o treno più traghetto per raggiungere città d'arte, borghi, località marittime e di montagna non collegati direttamente dal treno.

Il polo passeggeri contribuirà a ridisegnare il trasporto in chiave sostenibile trasferendo il traffico dalla strada al ferro integrandolo con mezzi collettivi su gomma a basso impatto ambientale.

Attraverso accordi, alleanze societarie e una piattaforma digitalizzata e condivisa, favorirà la fruizione di più servizi di mobilità verde mettendo al centro le

esigenze dei viaggiatori accompagnandoli durante l'intera esperienza di viaggio.

Italo

Anche la società Italo propone la possibilità di acquistare combinazioni di viaggio con treni regionali Trenitalia e tratte Itabus.

Per facilitare l'acquisto del viaggio e offrire una scelta che copra la maggior parte del territorio nazionale Italo offre nuove soluzioni ai suoi passeggeri, grazie alla combinazione dei propri servizi AV con i collegamenti su gomma a lunga percorrenza di *Itabus* (società di NTV) e quelli ferroviari regionali di Trenitalia.

In questo modo si vuol dare ai viaggiatori di Italo AV la possibilità di semplificare i propri viaggi, avendo a disposizione sul proprio sito internet tutto quello di cui hanno bisogno.

La combinazione della rete di Italo con l'offerta di *Itabus* e con i collegamenti ferroviari regionali *Trenitalia* permette di arricchire l'offerta e renderla sempre più completa, offrendo ai viaggiatori servizi sicuri e sostenibili: un primo passo verso una mobilità sempre più integrata, sostenibile e attenta alle esi-

genze dei viaggiatori.

Sul sito *italotreno.it* e da settembre sull'app *Italo Treno*, sarà possibile acquistare i biglietti AV e quelli di altri vettori in un'unica transazione, in maniera semplice e veloce.

Sempre sul sito *italotreno.it* sarà possibile verificare tutte le combinazioni disponibili, semplificando i passaggi di acquisto, conoscendo in anticipo prezzi, durata e tempi di connessione tra un operatore e un altro.

In questo modo, Italo connette alla propria rete Alta Velocità numerose nuove destinazioni servite da altri vettori: città d'arte, meraviglie naturalistiche e piccoli borghi inesplorati lungo la Penisola; da Nord a Sud collegando anche la Sicilia. Infatti, sarà possibile per i viaggiatori acquistare direttamente soluzioni di viaggio continuate e così raggiungere mete che fino ad oggi non erano connesse ai servizi AV di Italo. Un sistema che consentirà di avere a disposizione servizi operativi 24h su 24, potendo utilizzare anche i viaggi notturni degli altri operatori, una volta scesi dal treno Italo.

Itabus, che collega oltre 150 città italiane con 800 tratte al giorno, e *Trenitalia*, grazie alla propria offerta di treni regionali con più di 2000 stazioni capillar-

mente servite sul territorio nazionale, sono i primi due vettori coinvolti nel progetto. Nei prossimi mesi seguiranno altri accordi con altre aziende di trasporto finalizzati ad estendere il più possibile il numero di località collegate al servizio AV di *Italo*. □



La strategioj de FS por pliigi kolektivajn kaj integran transporton

Multoblaj transportmanieroj kombinitaj, personigitaj kaj subtenataj de ciferecaj teknologioj kaj komercaj sinergiaj kapablaj oferti integrajn kaj daŭrigeblajn moviĝemajn servojn de la unua ĝis la lasta mejlo. Jen la solvo por malinstigi individuan transporton favore al kolektiva transporto kaj unu el la ĉefaj celoj de la industria plano de la Grupo FS, kiu en la transporto de pasaĝeroj, ellaboras strategiojn kaj defiojn por la plurmodala disvolviĝo de la ĉefaj moveblecaj servoj en la lando pere de ĝiaj transportkompanioj: *Trenitalia*, *Trenitalia Tper*, *Busitalia* kaj *Ferrovie del Sud Est* (firmaoj-filioj de FS).

En 2021 fervoja transporto kaj *LPT* (Loka Publika Transporto) havis 477 milionojn da pasaĝeroj, ĉi tiu poluso, de strukturoj kaj veturiloj, permesos oferti integran transporton organizitan laŭ la bezonoj de pasaĝeroj, kaŭzante signifajn efikojn al nacia turismo kaj medio.

La tarif-integrigo permesas vojaĝi per pluraj veturiloj kun ununura bileto, ĉiuhore por disvastigita kaj kontinua kaj teknologia oferto, kiu ebligas uzi ĉiujn servojn en cifereca, rapida kaj inteligenta maniero. Por konvinki homojn ne uzi privatajn aŭtojn por siaj propraj vojaĝoj, la FS-Grupo laboras pri personigita oferto, kiu povas kontentigi la movbezonojn de navedantoj, turistoj kaj vojaĝantoj por laboro aŭ libertempo.

La pasaĝera poluso havas la celon plibonigi oftajn kaj ĝeneraligitajn kunligojn direktitajn al tiuj, kiuj elektas verdan transporton ankaŭ por siaj vojaĝoj dum semajnfinoj kaj ferioj. En ĉi tiu kunteksto ofertoj estas ĉiam pli dediĉitaj al

turisma vojaĝo kaj pli granda integriĝo inter malsamaj transportmanieroj kunigante la tri alirpordegojn de la lando: fervojaj stacidomoj, flughavenoj kaj havenoj. Al tio aldoniĝas plia kreskiĝo de malrapida turismo sur la historiaj trajnoj de la "Fondaĵo FS Italiane" por malkovri italajn kulturajn, pejzaĝajn kaj kuirartajn belaĵojn sur veturiloj kiuj faris la historion de Italio.

Ĉio ĉi estas subtenata de plano por pliigi konektojn: La evoluo de Busitalia Fervoja Servo (*Busitalia Rail Service*), ekzemple, kiu organizas kaj administras bus-servojn kiel helpilo al fervoja transporto la plifortigo de la *FrecciaLinks* (konekto por certaj lokoj kun busoj kunlige kun *Frecciarossa*) kaj kunligilojn *Link* de regionaj trajnoj kun integra trajnvojaĝado plus buso, trajno aŭ pramsĝipo por atingi arturbojn, vilaĝojn, ĉemarajn kaj montarajn feriejojn ne rekte kunligitajn per trajno.

La pasaĝera poluso kontribuos al replanado de transporto en daŭrigebla ŝlosilo per translokado de trafiko de ŝoseo al fervojo integrante ĝin kun kolektivaj veturiloj kun malalta kolizio kun la medio. Pere de interkonsentoj, kompaniaj aliancoj kaj ciferecigita kaj komuna platformo, ĝi antaŭenigos la uzon de multoblaj verdaj moveblaj servoj fokuzante la bezonojn de vojaĝantoj, akompanante ilin dum la tuta vojaĝa sperto.

Italo-trajno

Italo kompanio ankaŭ ofertas la eblecon aĉeti vojaĝkombinojn kun regionaj trajnoj de *Trenitalia* kaj itineroj de *Itabus* kompanio.

Por faciligi la aĉeton de la vojaĝo kaj proponi elekton kiu kovras la plej grandan parton de la nacia teritorio, *Italo* proponas novajn solvojn al siaj pasaĝeroj, danke al la kombinaĵo de siaj altrapidaj servoj kun la longdistancaj vojaĝkunligoj de *Itabus* (NTV-firmao) kaj la regionaj fervojkunligoj de *Trenitalia*.

Tiel oni volas doni al vojaĝantoj de *Italo-AV* la ŝancon simpligi iliajn vojaĝojn, havante ĉion, kion ili bezonas, disponebla en sia retejo.

La kombinaĵo de la reto *Italo* kun la oferto *Itabus* kaj kun la regionaj fervojaj konektoj de *Trenitalia* permesas pliriĉigi la oferton kaj igi ĝin pli kaj pli kompleta, proponante al vojaĝantoj sekurajn kaj daŭrigeblajn servojn: unua paŝo al ĉiam pli integra, daŭrigebla moviĝeblo kaj atentema al la bezonoj de la vojaĝantoj.

En la retejo *italotreno.it* kaj ekde septembro en la apo *Italo Treno*, eblas aĉeti altrapidajn biletojn kaj tiujn de aliaj partneroj per ununura transakcio, rapide kaj facile.

Ankaŭ en la retejo *italotreno.it* eblas kontroli ĉiujn disponeblajn kombinaĵojn, simpligante la aĉetajn paŝojn,

sciante anticipi prezojn, daŭron kaj konektotempojn inter unu operatoro kaj la alia.

Tiamaniere, *Italo* ligas multajn novajn cellokojn servitajn de aliaj transportistoj al sia altrapida reto: urboj de arto, naturalismaj mirindaĵoj kaj malgrandaj neesploritaj vilaĝoj laŭlonge de la Duoninsulo; de nordo al sudo ankaŭ kunligante Sicilion. Fakte, vojaĝantoj eblas rekte aĉeti daŭrajn vojaĝsolvojn kaj tiel atingi cellokojn, kiuj ĝis nun ne estis konektitaj al la altrapidaj servoj de *Italo*. Sistemo kiu ebligas havi funkciajn servojn disponeblaj 24 horojn tage, ankaŭ povante uzi noktajn vojaĝojn de la aliaj transportistkompanioj, post la eliro el la *Italo*-trajno.

Itabus, kiu kunligas pli ol 150 italajn urbojn per 800 itineroj tage, kaj *Trenitalia*, danke al sia oferto de regionaj trajnoj kun pli ol 2000 stacioj vaste servataj en la tuta lando, estas la unuaj du partneroj envolvitaj en la projekto. En la venontaj monatoj sekvos pliaj interkonsentoj kun aliaj transportkompanioj celantaj laŭeble pligrandigi la nombron da lokoj konektitaj al la altrapida servo de *Italo*. □

(Trad. ViTo)



Evoluzione del logo delle Ferrovie dello Stato

Negli anni, il logo delle Ferrovie dello Stato applicato su carrozze e locomotive è cambiato, anche la carta intestata e i biglietti ferroviari hanno avuto lo stesso cambiamento di immagine del logo.

Negli anni Cinquanta gli elementi di arredo delle Ferrovie dello Stato erano caratterizzati da dei monogrammi.

Il 1958 segna la prima di una lunga serie di versioni del logo FS. Si tratta di una versione sperimentale che rappresenta un monogramma in alluminio su fondo cassa grigio perla applicato ad una locomotiva.

Gli anni Sessanta vedono un'evoluzione del logo aziendale che viene collocato sulle locomotive sotto forma di un fregio frontale in alluminio, di colore verde su fondo cassa grigio.

Il 1970 vede un'altra trasformazione del logo aziendale per rispondere alle esigenze dell'alta velocità. Il logo si trasforma quindi in un fregio frontale in alluminio su fondo cassa grigio perla, dalla forma "a televisore". Tale logo era presente già nel 1965 con le carrozze tipo X (carrozze viaggiatori).

Negli anni Ottanta il logo delle Ferrovie dello Stato viene nuovamente modificato. Introdotto per la prima volta nel 1982 sulle carrozze tipo X, la forma di questo logo è "a losanga".

Alla fine del 1994, in linea con il cambiamento della identità societaria del Gruppo, il logo si trasforma di nuovo, seguendo lo schema di colori XMPR, già adottato dal gruppo per le livree dei nuovi rotabili.

Nel 2000 il logo del 1994 viene ridisegnato nel dettaglio degli spigoli mentre la forma principale e i colori rimangono invariati.

Nel 2007 tramite un sondaggio online le persone hanno espresso la propria preferenza tra i vari loghi del passato.

Il marchio realizzato nel 1994 è risultato essere il favorito ed è diventato la base di partenza per i futuri sviluppi.

Nel 2008 viene presentato al pubblico il nuovo logo: la forma originale rimane invariata mentre i colori sono quelli della bandiera italiana.

Nel corso di una assemblea straordinaria del Gruppo FS, tenutasi il 24 maggio 2011, l'azienda ha aggiunto la denominazione "italiane" alla ragione sociale originaria.

Di contro, al logo realizzato nel 2007 è stato aggiunto il nuovo aggettivo.

La versione attuale del logo FS viene utilizzato in abbinamento con il nome esteso della società controllata (Trenitalia, RFI, Italfer, ecc...). □



Evoluo de la emblemo de la Italaj Ŝtataj Fervojoj

Dum la jaroj, la emblemo de la Ŝtataj Fervojoj aplikita al vagonoj kaj lokomotivoj ŝanĝiĝis, ankaŭ la leterpaperoj kaj fervojbiletoj havis la saman ŝanĝon de la dezajno de la emblemo.

En la 1950-aj jaroj, la meblaj elementoj de la Ŝtataj Fervojoj estis karakterizitaj per monogramoj. La jaro 1958 markas la unuan el longa serio da versioj de la FS-emblemo. Ĝi estas eksperimenta versio kiu reprezentas aluminian monogramon sur perlgriza surfaco aplikita al lokomotivo. La sesdekaj jaroj vidis evoluon de la kompania emblemo kiu estis metita sur la lokomotivojn en la formo de verda alumina fronta dekoracio sur griza surfaco.

La jaro 1970 vidis alian transformon de la kompania emblemo por respondi la bezonojn de alta rapideco. La emblemo tiam estas transformita en aluminian frontan dekoracion sur perlgriza surfaco, kun "televideo-" formo.

Tiu ĉi emblemo ĉeestis jam en 1965 kun tipo X-vagonoj (pasaĝeraj vagonoj).

En la okdekaj jaroj la emblemo de la Ŝtataj Fervojoj denove estis ŝanĝita. Unue lanĉita en la jaro 1982 sur vagonoj tipo X, la formo de tiu emblemo

estas "lozango".

Ĉe la fino de jaro 1994, en linio kun la ŝanĝo en la kompania identeco de la Grupo, la emblemo estis transformita denove, sekvante la XMPR-kolorskemon, jam adoptitan fare de la grupo por la livreo de la nova veturilaro.

En la jaro 2000, la emblemo (1994) estis renovigita en detalo sur la randoj dum la ĉefformo kaj koloroj restas senŝanĝaj.

En la jaro 2007, per reta enketo, homoj esprimis sian preferon inter la diversaj emblemoj de la pasinteco.

La marko kreita en 1994 rezultis esti la plej ŝatata kaj iĝis la deirpunkto por estontaj evoluoj.

En 2008 la nova emblemo estis prezentita al publiko: la origina formo restas senŝanĝa dum la koloroj estas tiuj de la itala flago.

Dum eksterordinara asembleo de la FS-Grupo, okazigita la 24-an de majo 2011, la firmao aldonis la nomon "itala" al la origina kompania nomo.

Do, la nova adjektivo estis aldonita al la emblemo kreita en 2007.

La nuna versio de la FS-emblemo estas uzata kune kun la plilongigita nomo de la filioj (Trenitalia, RFI, Italferr, ktp ...). □

(Trad. ViTo)



Un treno filtrerà l'anidride carbonica dall'aria

Per combattere il riscaldamento del clima, sono necessarie nuove tecnologie che funzionino in modo neutro rispetto al clima o addirittura estraggano gas serra dall'atmosfera. Gli esperti hanno ora presentato un esempio innovativo: si tratta di una carrozza ferroviaria che filtra l'anidride carbonica dall'aria e che prende energia dai freni.

Ciò già esiste, però finora, solo sulla carta, la costruzione delle carrozze ferroviarie è prevista per l'inizio del prossimo anno.

Le attuali ondate di caldo mostrano in modo particolarmente chiaro l'urgenza di adottare misure contro il riscaldamento climatico.

Secondo gli esperti nel settore energetico non basteranno le tecnologie tradizionali e gli incrementi di efficienza.

In tutto il mondo molti di loro stanno quindi lavorando a nuovi metodi.

La parola magica qui è "Cattura diretta dell'aria" e significa processi che filtrano dall'aria l'anidride carbonica, il gas serra più importante.

Tali strutture esistono già, ad esempio la società *Climeworks* in Svizzera filtra la anidride carbonica dall'aria e la immagazzina in un ammasso roccioso sotterraneo in Islanda.

Lo svantaggio di ciò è: per il processo di filtraggio, sono necessarie ventole giganti che facciano fluire l'aria nel dispositivo di filtraggio: ciò richiede molta energia e rende l'applicazione costosa.

Questo potrebbe funzionare da solo con le carrozze ferroviarie speciali ora presentate. Si attaccheranno ai treni che circolano regolarmente e trarranno vantaggio dal flusso d'aria durante il viaggio. Il vento confluisce all'interno delle carrozze, dove l'anidride carbonica viene separata mediante un processo chimico e l'aria priva di anidride carbonica viene espulsa nuovamente. Una volta che il carro avrà raccolto

una certa quantità di anidride carbonica, verrà concentrata e raccolta in forma liquida in un contenitore e quindi potrà essere utilizzata come materia prima o essere immagazzinata.

Secondo un esperto dell'Università di Toronto, la tecnologia ha ancora un secondo vantaggio. L'energia per il processo di filtrazione chimica dovrebbe provenire dal movimento del treno stesso, concretamente dalle procedure di frenata. Il principio della frenata utile o rigenerativa è nota da tempo, conversione dell'energia cinetica in energia elettrica, il suo potenziale, però, non è ancora del tutto esaurito. "Questa è energia sprecata", affermano l'autore principale dello studio e un imprenditore del Texas. "Ogni manovra di frenata completa produce energia sufficiente per fornire energia a circa 20 famiglie medie per un giorno".

La società di quell'autore intende costruire nel prossimo anno "treni anti-anidride carbonica". I vagoni, che sono simili ai vagoni cisterna contemporanei, possono essere accoppiati a treni esistenti, la infrastruttura ferroviaria presente è ideale per contribuire al raggiungimento degli obiettivi climatici di Parigi.

"Bisogna sfruttare solo ciò che già esiste", dice un chimico.

Fino a 3.000 tonnellate di anidride carbonica potrebbero essere estratte dalla atmosfera da ogni treno merci medio in un anno: se si considerano i milioni di viaggi in treno in tutto il mondo ogni giorno, si arriva rapidamente a un livello di giga tonnellate.

A causa dell'energia prodotta in modo auto-sostenibile, i costi saranno moderati: gli esperti hanno calcolato 50 dollari USA per tonnellata, mentre con altre tecnologie di cattura diretta bisogna calcolare diverse centinaia di dollari. □

Trajno filtras karbondioksidon el la aero

Por kontraŭbatali la varmiĝon de la klimato necesas novaj teknologioj kiuj funkcias neŭtrale al la klimato aŭ kiuj eĉ eltiras el la atmosfero forcejajn gasojn. Fakuloj nun prezentis novigan ekzemplon: Temas pri fervoja vagono kiu filtras karbondioksidon el la aero kaj kiu ĉerpas energion el la bremsiloj.

Tio ĝis nun ekzistas tamen nur sur la papero, la konstruado de la fervojaj vagonoj estas planata por la komenco de la venonta jaro.

La aktualaj ondoj de varmego aparte klare montras la urĝecon de mezuraj agoj kontraŭ la klimata varmiĝo. En la energisektoro ne sufiĉos tradiciaj teknologioj kaj plialtigoj de efikeco, pri tio fakuloj estas certaj. Ĉirkaŭ la tuta terglobo multaj el ili pro tio laboras pri novaj metodoj. Magia vorto ĉe tio estas "Rekta Aerokaptado" kaj tio signifas procedojn kiuj filtras karbondioksidon, la plej gravan forcejan gason, el la aero.

Tiaj instalaĵoj jam ekzistas, la firmao *Climeworks* ekzemple filtras en Svislando karbondioksidon el la aero kaj konservas ĝin en subtera rokaro sur Islando. La malavantaĝo de tio estas: Por la filtra procezo necesas gigantaj ventumiloj kiuj igas flui aeron en la filtran aparaton, tio postulas multe da energio kaj igas la aplikon multekosta.

Tute de si mem tio povus funkcii per la nun prezentitaj specialaj fervojaj vagonoj. Ili alkupliĝos al regule veturantaj trajnoj kaj elprofitos la aerfluan dum la veturado. La vetura vento fluas en la internon de la vagonoj, kie la karbondioksido per ĥemia procezo estas elseparata kaj la senkarbondioksida aero estas denove elblovata. Ekde kiam la vagono estos kolektinta certan kvanton da karbondioksido, ĝi estos koncentrita kaj kolektita en likva formo en uĝejo kaj tiam povos esti uzata kiel krudmaterialo aŭ esti konservata.

Laŭ fakulo de la universitato de Toronto la teknologio havas tamen ankoraŭ duan

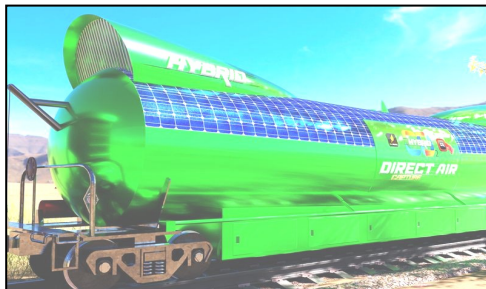
avantaĝon. La energio por la ĥemia filtra procezo devenu el la moviĝo de la trajno mem, konkrete el la bremsaj procedoj. Oni ja konas jam delonge la principon de utilaj bremsiloj aŭ de regeneraj bremsiloj, do la konvertadon de mova energio al elektra energio, ĝia potencialo tamen estas ankoraŭ tute ne elĉerpata. "Tio estas malŝparita energio", diras la ĉefaŭtoro de la studaĵo kaj entreprenisto en Teksaso. "Ĉiu kompleta bremsmanovro produktas sufiĉe da energio por provizi proksimume 20 averaĝajn dommastrumejojn dum unu tago per energio."

La entrepreno de tiu aŭtoro intencas konstrui dum la venonta jaro "kontraŭkarbondioksidadajn trajnojn". La vagonoj kiuj similas al nuntempaj cisternaj vagonoj, povas esti alkuplitaj al ekzistantaj trajnoj, la ekzistanta fervoja infrastrukturo estas laŭ la aŭtoro ideala por alporti kontribuon al la atingo de la parizaj klimataj celoj. "Oni devus nur utiligi tion kio jam ekzistas", diras ĥemiisto.

Ĝis 3000 tunojn da karbondioksido ĉiu averaĝa vartransporta trajno povus tiel eltiri el la atmosfero en unu jaro - se oni konsideras la milionojn da trajnveturoj tutmonde ĉiutage, oni rapide alvenas en nivelo de gigatunoj.

Pro la mem kaj daŭripove produktita energio la kostoj estos moderaj: La fakuloj elkalkulis 50 usonajn dolarojn por tuno, dum ĉe aliaj rektokaptaj teknologioj oni devas kalkuli kun pluraj centoj da dolaroj.

El esperantaradio.blogspot.com/2022/07/25



Treni ibridi per linee non elettrificate

Blues è il primo treno regionale ibrido di Trenitalia, con tripla alimentazione (elettrica, a batterie e diesel).

Trenitalia ha stipulato un contratto con Hitachi Rail per la fornitura di 110 treni per alcune regioni italiane.

I nuovi treni possono raggiungere la velocità massima di 160 km/h con un'accelerazione di 1,10 m/sec² e ospitare fino a 300 persone sedute, nella composizione a quattro carrozze.

Blues offre tutti i comfort: ampi spazi interni; grandi vetrate, con finestrini più lunghi; postazioni per un massimo di otto biciclette; elevata capacità di trasporto bagagli; un'area dedicata interamente ai bambini.

Le postazioni per le sedie a rotelle sono collocate vicino alle porte di accesso. L'accessibilità è ottimizzata secondo le recenti Specifiche Tecniche di Interoperabilità definite da EU per le Persone a Mobilità Ridotta (STI PMR).

Il treno è dotato di moderne tecnologie: sistema di videocamere di sorveglianza a circuito chiuso, sistema di informazione ai passeggeri con monitor da 24" e sistemi integrati per il conteggio dei viaggiatori con telecamere sulle porte d'accesso.

I componenti di trazione sono sul tetto del treno, questo permette di avere spazi interni più ampi.

È attrezzato con il sistema di sicurezza ERTMS, secondo le norme del servizio ferroviario europeo.

Il *Blues* è ideato per viaggiare su itinerari con linee elettrificate e non, infatti può viaggiare con motore diesel su linee non elettrificate, con pantografo sulle linee elettrificate e con batterie per percorrere il primo e l'ultimo miglio sulle linee non

elettrificate e durante la sosta nelle stazioni.

Lo spegnimento dei motori diesel permettono una riduzione del 50% del consumo di carburante, oltre a una forte diminuzione di emissioni di CO² rispetto agli attuali convogli diesel, e silenziosità nello stazionamento.

La sostenibilità del *Blues* è anche nella scelta dei materiali con un livello di riciclabilità del 95%. Sono state utilizzate anche materie prime provenienti dal riciclo.

Una tecnologia con tre fonti di energia necessaria per una regione che ha in parte linee non elettrificate e servite finora solo con treni diesel molto inquinanti.

I treni in costruzione di Hitachi Rail potranno contare su un impianto di batterie per circolare nelle tratte non elettrificate, ma anche nell'avvicinarsi ai centri storici, nell'ingresso in stazione e durante la sosta nelle fermate in città. Così si potranno ridurre le emissioni inquinanti in aree già sofferenti per lo smog e il rumore dei treni.

Per mezzo delle batterie possono percorrere circa 100 km.



Il risparmio è anche economico perché l'alimentazione delle batterie riduce i costi amministrati del carburante diesel. I treni ibridi possono arrivare alla velocità massima di 160 km/h.

Una delle regioni che ha acquistato i treni Blues è la regione Toscana. Metterà in esercizio questi treni sulla linea Firenze-Siena.

Infatti questa linea nella prima tratta, che porta a Pisa, è elettrificata, nella seconda tratta da Empoli non è elettrificata.

La linea attraversa un territorio paesaggistico molto suggestivo e paesi di origine medioevale, per non parlare delle due città capolinea, Firenze e Siena.

Attualmente è servita da treni diesel, che, nonostante i consumi siano molto ridotti nei treni di nuova generazione, l'inquinamento è evidente.

Il motore funziona con trazione elettrica

alimentata dal pantografo, dalle batterie e dal motore diesel che genera corrente e alimenta le batterie, non il motore di trazione.

In questo modo il consumo di carburante è richiesto solo in piena linea e solo per alimentare le batterie. □



Hibridaj trajnoj por ne elektrizitaj linioj

Blues estas la unua hibrida regiona trajno de Trenitalia, kun triobla provizo (elektra, akumulatoro kaj dizelo).

Trenitalia faris kontrakton kun Hitachi Rail por la liverado de 110 trajnoj por kelkaj italaj regionoj.

La nova trajno povas atingi maksimuman rapidon de 160 km/h kun akcelo de 1,10 m/sec².

Ĝi gastigas ĝis 300 sidantajn pasaĝerojn, en kompozicio de 4 vagonoj.

Blues-trajno ofertas ĉiujn komfortojn: grandajn internajn spacojn, grandajn vitrofenestrojn pli longajn, lokojn por ĝis ok bicikloj, altan kapablon de transporto de pakaĵoj; areon tute dediĉita al infanoj.

La rulseĝlokoj situas proksime de la alirpordoj. Alirebleco estas optimumigita laŭ la Intersistema-Funkcieblo de Teknikaj Specifoj difinitaj de EU por Homoj kun Malgranda Moviĝebla (TSI-PRM).

La trajno estas ekipita per modernaj teknologioj: sistemo de gardadkamerao je fermita cirkvito, pasaĝera inform sistemo kun monitoro je 24" coloj kaj integraj sistemoj por nombri vojaĝantojn per kameraoj sur la alirpordoj.

La trakciadkomponentoj estas sur la tegmento de la trajno, tio permesas pli grandajn internajn spacojn. Ĝi estas ekipita per la sekureca sistemo ERTMS, laŭ la reguloj de la eŭropa fervoja servo.

La daŭripovo de la Blues trajno estas ankaŭ en la elekto de materialoj kun reciklecnivelo de 95%, estis uzitaj ankaŭ krudaj materialoj el reciklado.

Novaj hibridaj motorunuoj estas ekipitaj per dizelaj motoroj por ne elektrizitaj linioj, kun pantografo por elektrizitaj linioj, kaj per akumulatoroj por veturi la lastan mejlon sur linioj ne elektrizitaj tiel evitante la uzon de brulaĵo.

Teknologio kun tri energifontoj, necesa por regiono kiu havas liniojn parte ne elektrizitaj kaj tial ĝis nun servataj nur per tre poluantaj dizelaj trajnoj.

La trajnoj konstruitaj de Hitachi Rail povos kalkuli sur ekipitaj akumulatoroj por cirkuli en la ne elektrizitaj sekcioj, sed ankaŭ por alproksimiĝi al la histo-



trajnojn, estas la regiono Toskanio. Ĉi tiuj trajnoj ekspluatigis (ĉefe) sur la linio Florenco-Sieno.

Ĉi tiu linio en la unua sekcio, kiu iras al Pizo, estas elektrizita, en la dua sekcio, de Empoli, estas ne elektrizita. La itinero transiras tre sugestiajn pejzaĝojn kaj urbojn de mezepoka origino, krom la du historiaj finaj urboj, Florenco kaj Sieno. Ĝin nuntempe servas dizeltrajnoj kiuj, kvankam la konsumo estas tre malalta en la novgeneraciaj motorunuoj, provokas poluadon.

La motoro funkcias per elektra trakcio provizita de la pantografo, la akumulatoroj kaj la dizelmotoro kiu generas kurenton por provizi la akumulatorojn. Tiamaniere la konsumo de karburado estas postulata nur en plena linio kaj nur por ŝarĝi la akumulatorojn. □

(Trad. ViTo)



riaj centroj, eniri stacidomon kaj dum haltado en urbaj haltejoj. Tiel povos redukti poluajn emisiojn, en areoj jam sufiĉe suferantaj pro smogo, kaj bruon de trajnoj.

Per akumulatoroj ili povos veturi ĉirkaŭ 100 km. La ŝparoj estos ankaŭ ekonomiaj ĉar la bateria elektroprovizo reduktas la administradajn kostojn de dizelo.

La hibridaj trajnoj povos atingi maksimuman rapidon de 160 km/h.

Unu el la regionoj, kiuj aĉetis Blues-



Gruppo FS: Piano Industriale 2022-2031

Dichiarazioni di Luigi Ferraris, Amministratore Delegato del Gruppo FS.

“Il Piano Industriale 2022-2031 intende imprimere un’accelerazione agli investimenti e dare maggiore certezza all’esecuzione delle opere nei tempi previsti.

Operiamo per rendere le nostre infrastrutture sempre più moderne, interconnesse e resilienti e i servizi di mobilità calibrati sulle diverse esigenze dei nostri clienti.

Intendiamo promuovere un trasporto collettivo multimodale, e più sostenibile anche in ambito urbano, raddoppiare la quota di trasporto merci su ferrovia, contribuire alla transizione ecologica non solo rendendo più attrattivo l’uso del treno, il mezzo più ecologico per eccellenza, ma anche autoproducendo

da fonti rinnovabili almeno il 40% del nostro consistente fabbisogno energetico. Il Piano prevede l’assunzione nel suo arco temporale di 40 mila persone e vede proprio nelle persone il suo principale fattore abilitante, insieme alla innovazione, alla trasformazione digitale e alla connettività.

Inizia per noi tutti un Tempo Nuovo e sono certo che proprio le nostre persone, oggi come ieri, sapranno trasformare questo piano in realtà, mostrandosi all’altezza delle sfide che ci attendono”.

I ricavi del Gruppo FS nel 2031 sono previsti in crescita a circa 22,5 miliardi di euro e l’EBITDA (Margine Operativo Lordo) a 3,9 miliardi, con una crescita media annua (CAGR), nell’arco di piano, rispettivamente pari al 6,9% e all’8,2%. □

Grupo FS: Industria Plano 2022-2031

Deklaroj de Luigi Ferraris, Ĝenerala Direktoro de la grupo FS.

“La Industria Plano 2022-2031 intencas impresi akcelon al investoj kaj doni pli grandan certecon al la ekzekuto de la verkoj en la planitaj tempoj.

Ni operacias por fari niajn infrastrukturojn ĉiam pli modernaj, interligitaj kaj rezistemaj kaj la moveblaj servoj kalibrataj laŭ la diversaj bezonoj de niaj klientoj.

Ni intencas antaŭenigi multimodan kolektivon transporton, kaj pli daŭripovan ankaŭ en la urba areo, duobligi la fraĵon parton sur fervojo, kontribui al la ekologia transiro ne nur farante la uzon de la trajno pli alloga, la plej ekologiajn rimedojn per ekscelenco, sed an-

kaŭ memproduktante de renovigeblaj fontoj almenaŭ 40%-n de niaj kvantaj energiaj bezonoj. La plano disponigas la dungadon en sia tempodaŭro de 40 mil laboristoj kaj vidas sian ĉefan kvalifikan faktoron en homoj, kune kun novigado, cifereca transformo kaj konektebleco.

Ekas por ni ĉiuj nova tempo kaj mi certas, ke niaj homoj, hodiaŭ kiel hieraŭ, povos transformi ĉi tiun planon reale, montrante sin je la alteco de la defioj, kiuj atendas nin”.

La enspezoj de FS-grupo en 2031 atendas kreski je ĉirkaŭ 22,5 miliardoj da eŭroj kaj la EBITDA (Malneta Operacia Marĝeno) ĝis 3,9 miliardoj, kun averaĝa jara kresko (CAGR), super la plano, respektive egala al 6,9% kaj al 8,2%. □

Firmato il Patto Ferroviario per aumentare i trasporti su rotaia in Europa

Ridurre del 30% le emissioni di gas serra legate ai treni entro il 2030 rispetto al 2015; aumentare del 25% l'efficienza energetica; aumentare significativamente il tasso di riciclaggio delle attrezzature entro il 2030.

Questi gli impegni assunti dai 33 operatori ferroviari e gestori di infrastrutture di 24 Paesi europei che hanno firmato il Patto Ferroviario Europeo.

L'accordo impegna i principali attori del settore ferroviario di tutta Europa a raggiungere un obiettivo comune: aumentare la quota della ferrovia nei trasporti e contribuire così in modo significativo al raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050.

L'accordo è stato presentato a Parigi nel corso dell'*European Railway Summit*, un convegno sul futuro dei trasporti in Europa che chiude l'Anno Europeo delle Ferrovie e il lancio della *Europe's Rail Joint Undertaking*. (L'impresa comune ferroviaria europea), le FS Italiane sono tra le aziende firmatarie.

Il treno è il mezzo ecologico per eccellenza e deve essere un'alternativa credibile alle modalità di trasporto più inquinanti. Si deve puntare sulla esperienza del cliente, sulla mobilità integrata con

le altre modalità di trasporto, sulla digitalizzazione e l'innovazione dei servizi. Un percorso che il Gruppo FS Italiane ha già intrapreso, con l'obiettivo di aumentare del 5% al 2030, rispetto al 2015, il cambio modale da mobilità privata a quella condivisa, e in modo significativo il trasporto merci su rotaia, e diventare neutralità climatica al 2050.

Il Patto impegna le aziende a rendere il treno ancora più verde, trasformando la vittoria delle ferrovie in una vittoria dell'Europa intera, in cui gli Stati membri e l'Unione europea sono chiamati a sostenere il Patto impegnandosi per fissare obiettivi chiari di cambio modale a livello nazionale.

La lotta per la protezione del pianeta e contro i cambiamenti climatici non è un costo ma un investimento: sono quindi necessarie nuove risorse per meglio finanziare il sistema ferroviario e il trasporto pubblico in generale.

Servono fondi per investire massicciamente nella modernizzazione delle reti ferroviarie, per aumentarne la capacità e l'interoperabilità, per sostenere gli operatori nella modernizzazione del loro materiale rotabile. □

Trasporti-Italia.com

Subskribita Fervoja Interkonsento por pliigi fervojan transporton en Eŭropo

Redukti la ellason de forceja gaso rilata al trajno je 30% ĝis la jaro 2030, kompare kun 2015; pliigi de 25% la energia efikeco; signife pliigi la recikladon de ekipaĵoj ĝis la jaro 2030.

Ĉi tiuj estas la engaĝiĝoj prenitaj de la 33 fervojaj operatoroj kaj infrastrukturaĵ administrantoj de 24 eŭropaj landoj, kiuj subskribis la Eŭropan Fervojan Pakton. La interkonsento devigas la



ĉefajn agantojn en la fervoja sektoro en Eŭropo atingi komunan celon: pliigi la parton de fervojo en transporto kaj tiel signife kontribui al atingado de klimata neŭtraleco ĝis la jaro 2050.

La interkonsento estis prezentita en Parizo dum la Eŭropa Fervoja Kunveno, konferenco pri la estonteco de transporto en Eŭropo, kiu fermas la Eŭropan Jaron de Fervojoj kaj la lanĉo de la “Europe’s Rail Joint Undertaking” (Eŭropa Fervoja Komuna Entrepreno), la itala FS estas inter la subskribintaj kompanioj.

La trajno estas antonomazie la ekologia veturilo kaj devas esti kredinda alternativo al la plej poluaj transportmanieroj. Oni devas koncentriĝi pri la klienta sperto, pri movebleco integrita kun aliaj transportmanieroj, pri ciferecigo kaj novigado de servoj. Vojo kiun la Grupo FS Italiane jam entreprenis, kun la celo pliigi je 5% ĝis la jaro 2030, kompare kun 2015, la modala ŝanĝo de privata al komuna moviĝeblo, kaj signife la fervoja vartransporto, kaj iĝi klimata neŭtraleco ĝis la jaro 2050.

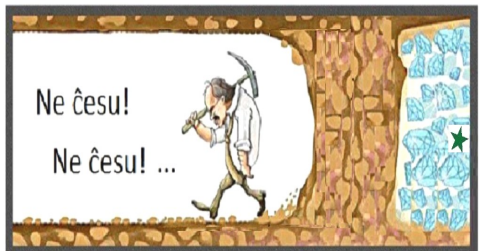
La Pakto devigas kompaniojn fari la trajnon eĉ pli verda, transformante la venkon de la fervojoj en venkon de tuta Eŭropo, en kiu la Membro-Ŝtatoj kaj la Eŭropa

Unio estas alvokataj subteni la Pakton por sin engaĝi por fiksi klarajn celojn por modalaj ŝanĝoj je nacia nivelo.

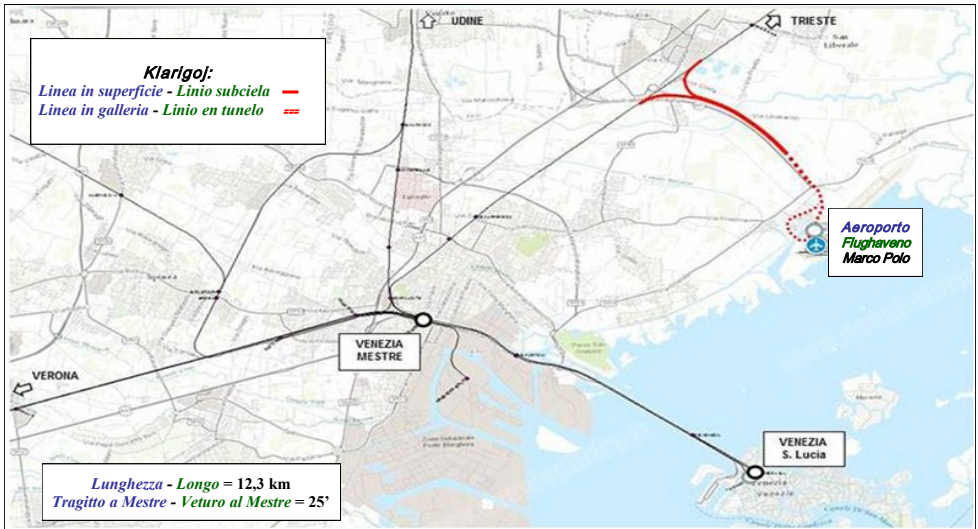
La lukto por la protektado de la planedo kaj kontraŭ la klimata ŝanĝiĝo ne estas kosto sed investo: necesas novaj rimedoj por pli bone financi la fervojan sistemon kaj la publikan transporton ĝenerale.

Financoj necesas por multe investi en la modernigo de fervojaj retoj, por pliigi ilian kapaciton kaj interfunkcieblecon, por subteni operatorojn en la modernigo de ilia veturilaro. □

Trad. ViTo



All'aeroporto "Marco Polo" con il treno



Via libera definitivo dato dal *Cipess* (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) al progetto definitivo del collegamento ferroviario con il "Marco Polo" di Tessera/Venezia

Sembra finalmente che sia data una fattiva risposta alla considerevole mobilità del terzo scalo aeroportuale italiano.

L'investimento complessivo sarà di 475 milioni di euro.

Il collegamento dell'aeroporto con il sistema ferroviario rappresenterà un salto di qualità per il Marco Polo, venendo tra l'altro a soddisfare la intermodalità, una delle principali esigenze richieste nei Corridoi europei.

Il nuovo collegamento ferroviario, la nuova stazione Venezia Aeroporto e l'interconnessione con la linea Venezia Mestre-Trieste, oltre a dare nuova efficienza all'aeroporto Marco Polo, saranno funzionali per favorire l'integrazione

modale treno/aereo, per ottimizzare gli spostamenti a lungo raggio delle persone e per sviluppare il turismo con Venezia e l'area del Triveneto.

Il progetto prevede una nuova linea a doppio binario che si stacca dalla Mestre-Trieste affiancando ad est la bretella autostradale per l'aeroporto per circa 4 km in superficie.

A valle del fiume Dese, il tracciato continuerà in galleria verso l'aeroporto dove è prevista una stazione interrata passante a due binari, collegata al terminal aeroportuale.

Il tracciato proseguirà poi a singolo binario realizzando un "cappio" e ricongiungendosi con il tratto in superficie. La lunghezza complessiva della linea sarà di circa 8 km, di cui poco meno della metà (3,4 km) in galleria.

La soluzione sviluppata consentirà di avere una linea passante nella stazione dell'aeroporto che permetterà di ridurre

i tempi di stazionamento nel terminal e assicurerà una elevata capacità di trasporto.

In ambito aeroportuale verrà realizzata una stazione interrata di due binari, con un modulo dei marciapiedi di circa 330 metri, che assicurerà l'accesso non solo ai treni regionali ma anche ai più lunghi convogli a lunga percorrenza.

Un nuovo collegamento su binari, tanto breve quanto strategico come quello che unirà le stazioni esistenti al terminal aeroportuale, non poteva che essere salutato con gioia da pendolari e sostenitori della ferrovia.

L'investimento è importante e l'opera è considerevole anche dal punto di vista tecnico. □

Al la Flughaveno “Marco Polo” pertrajne

Finfina aprobo de *Cipess* (Interministeria Komitato pri Ekonomia Planaĉo kaj Daŭripova Evoluo) al decida projekto de la fervoja konekto kun la flughaveno "Marco Polo" de Tessera/Venecio.

Fine, ŝajnas, ke efika respondo estis donita al la konsiderinda movebleco de la tria itala flughaveno. La totala investo estos 475 milionoj da eŭroj.

La ligo de la flughaveno kun la fervoja sistemo reprezentos kvalitan salton por “Marko Polo”, venanta interalie por kontentigi intermodalecon, unu el la ĉefaj bezonoj postulataj en la eŭropaj koridoroj. La nova fervoja konekto, la nova stacio de la Venecia Flughaveno kaj la interkonekto kun la linio Venecio Mestre-Triesto, krom doni novan efikecon al la flughaveno Marko Polo, estos funkciaj por favori trajnan/aeran modalan integriĝon, por optimumigi longdistacan vojaĝadon de homoj kaj evoluigi turismon kun Venecio kaj la Trivenetia areo.

La projekto inkludas novan dutrakan linion, kiu dekreĉas de la Mestre-Triesto, laŭflankante oriente la aŭtovojan kruciĝon por proksimume 4 km sur la surfaco.

Laŭflue de la rivero Dese, la itinero daŭros en tunelo direkte al la flughaveno, kie estas planita metrostacio kun du trakoj, ligita al la flughavena terminalo.

La itinero tiam daŭrigos sur ununura trako kreante "buklon" kaj kiu rekuniĝas al la sekcio sur la surfaco.

La totala longo de la linio estos ĉirkaŭ 8 km, de kiuj iom malpli ol duono (3,4 km) en tunelo.

La evoluanta solvo permesos preterpasantan linion en la flughavena stacio, kiu reduktos parkumadtempojn en la terminalo kaj certigos altan transportkapaciton.

En la flughaveno estos konstruota metrostacio kun du trakoj, kun platforma modulo de ĉirkaŭ 330 metroj, kiu certigos aliron ne nur al regionaj trajnoj sed ankaŭ al pli longaj longdistancaj trajnoj.

Nova fervoja interligo, tiel mallonga kiel strategia kiel tiu, kiu kunligos la ekzistantajn staciojn al la flughavena terminalo, povus esti salutata nur kun ĝojo de navedantoj kaj fervojsubtenantoj.

La investo estas grava kaj la laboro estas konsiderinda ankaŭ el teknika vidpunkto. □

(Trad. RoBo)



Progetto Verden - il 2° incontro a Grèsillon

Il 2° incontro dei partner del progetto Verden, finanziato dalla Commissione Europea attraverso il programma Erasmus+, si è svolto in Francia, presso il Centro Culturale Grèsillon, dal 31.03 al 04.04. FFEA è stata l'associazione ospitante, hanno partecipato un totale di 28 persone, di cui 8 in rete (FR, HR, CZ, HU, IT, AT).

C'erano i membri di due importanti e attive associazioni professionali: IFEF e BEMI, i rappresentanti dell'UEA e diversi ospiti locali.

Oltre agli incontri di lavoro del gruppo Verden, incentrati su trasporti e cambiamenti climatici, il 2 e 3 aprile si è tenuto un seminario durante il quale sono state tenute diverse conferenze:

- Sara Spanò e Francesko Maurelli (IT-DE): Sul programma Erasmus+ e sul progetto Verden.
- prof. Jaroslav Matuška (CZ): Università di Pardubice e trasporto sostenibile in collaborazione con il progetto Verden.

- stud. Matěj Berka (CZ): Perché ho aderito al progetto Verden?

- Bert Schumann: Piste ciclabili su ex linee ferroviarie - "strade verdi".

- Gruppo BEMI (Movimento Ciclistico Internazionale Esperantista): "Sulla via dell'estinzione."

- Impatto del traffico sul clima.

- Piano per lo sviluppo di un sito web per il trasporto di biciclette.

- Biciclette nei treni - lo stato in vari paesi e visione per il futuro.

- Stefan MacGill (NZ-HU): le ferrovie e i loro ruoli per un mondo più verde - conferenza online

- Rodica Todor (RO): La politica ferroviaria dell'Unione Europea.

- Ladislav Kovář (CZ): condizioni interne ed esterne per la sostenibilità del trasporto ferroviario. (presentato da Ladislav Hakl)

- Michael Boris Mandirola (IT-FR): Il patto verde europeo.

- Franco Bressanin (IT) 1. Se non ci fossero le piante. 2. Il cambiamento climatico: adattarsi o sedersi comodamente senza fare nulla? 3. La ferrovia verde.

- Vito Tornillo (IT): Treni ibridi.

L'atmosfera per alcuni giorni è stata molto amichevole, positiva, collaborativa e stimolante non solo per i presenti fisicamente, ma anche per tutti gli esperantisti ecologisti che si sono riuniti sotto la bandiera di VERDEN. □

ViTo





Projekto Verden-la 2-a renkontiĝo en Greziljono

Inter 31.03.-4.04 okazis en Francio, en la kulturcentro Greziljono, la dua kunveno de la partneroj en projekto Verden subvenciata de Eŭropa Komisiono pere de la programo Erasmus+.

La gastiganto estis FFEA, ĉeestis entute 28 personoj, inter kiuj partoprenis rete 8 (FR, HR, CZ, HU, IT, AT). Estis membroj de du gravaj kaj aktivaj fakaj asocioj: IFEF kaj BEMI, la reprezentantoj de UEA kaj pluraj surlokaj gastoj.

Krom la laborkunvenoj de grupo Verden, kiuj ĉefe taksas la temon de transportoj el vidpunkto de ekologio kaj klimatsanĝiĝo, la 2-an kaj 3-an de aprilo okazis seminario dum kiu estis prezentitaj pluraj prelegoj:

- Sara Spanò kaj Francesco Maurelli (IT-DE): Pri la programo Erasmus+ kaj la projekto Verden,

- prof. Jaroslav Matuška (CZ): Universitato Pardubice kaj daŭripova transporto en partnera kunlaboro kadre de projekto Verden,

- stud. Matěj Berka (CZ): Kial mi aliĝis al la projekto Verden?

- Bert Schumann: Biciklovojoj sur iamaj fervojaj linioj - "verdaj vojoj".

- BEMI (Biciklista Esperanta Movado Internacia)-grupo: - Survoje al formorto. - Efiko de trafiko al la klimato.

- Plano por evoluigo de retejo pri biciklotransporto en trajnoj.

- Bicikloj en trajnoj - stato en diversaj landoj kaj vizio por la estonteco.

- Stefan MacGill (NZ-HU): Fervojoj kaj iliaj roloj por pli ekologia mondo - *reta prelego*.

- Rodica Todor (RO): La politiko de Eŭropa Unio pri fervojo.

- Ladislav Kovář (CZ): Internaj kaj eksteraj kondiĉoj por daŭripovo de fervojtransporto. (prezentis Ladislav Hakl).

- Michael Boris Mandirola (IT-FR): La Eŭropa Verda Pakto.

- Franco Bressanin (IT) 1. Se ne ekzistus plantoj. 2. La klimato kiu estas ŝanĝiganta: adaptiĝi aŭ komferte sidi sen fari ion ajn? 3. La verda fervojo.

- Vito Tornillo (IT): Hibridaj trajnoj.

La kelktaga etoso estis tre amikema, pozitiva, kunlaborema kaj inspiriga ne nur por la fizikaj ĉeestantoj, sed ankaŭ por ĉiuj ekologiemaj esperantistoj, kiuj kuniĝis sub la ŝildo de VERDEN. □



IL 73° CONGRESSO IFEF Beroun, Rep. Ceca 06-11.05.2022

Dopo una pausa di due anni dai veri congressi, l'IFEF ha tenuto un quarto congresso nella Repubblica Ceca nella bellissima città di Beroun, il cui emblema è un orso. Accanto a una torretta, in un parco, ci sono due orsi veri. Durante il fine settimana si è svolta nella piazza principale una famosa fiera della ceramica.

Il congresso è stato straordinariamente bello e un gran successo. Ogni giorno gli esperantisti ricevevano sorprese sotto forma di doni inaspettati. Già all'arrivo e alla registrazione tutti hanno ricevuto quattro bottiglie di vari liquori prodotti dal famoso produttore ceco "Becher".

È una specialità, un amaro a base di diverse piante con effetti medicinali. È stata una sorpresa anche un biscotto di spezie con sopra una bandiera Esperanto di zucchero, consegnata dai ballerini del gruppo folk "BARÁČNÍCI" dopo la presentazione dei costumi tipici. In serata durante l'incontro "della conoscenza", c'è stato il benvenuto con brindisi.

Siamo stati accolti calorosamente dai membri del LKK e dal presidente dell'associazione nazionale ceca Vladislav Vokoun.

Hanno partecipato al congresso 110 esperantisti provenienti da 15 paesi. I più lontani provenivano dal Giappone e dalla Corea. Il maggior numero dei partecipanti veniva dalla vicina Polonia.

Un piccolo gruppo di dieci persone è venuto dal Belgio per osservare il funzionamento dell'evento, poiché l'anno prossimo il congresso IFEF si svolgerà nella città belga di Anversa con il post congresso a Charleroi e dintorni. Sabato 7 maggio Jaroslav Matuška ha aperto il congresso alla presenza del presidente dell'associazione nazionale ceca FISAIC, Vladislav Vokoun, e di Blanka Havelková, membro del consiglio delle ferrovie ceche. Anche la presidentessa della Associazione ceca di esperanto Libuše Hýblo-

vá ha salutato il congresso e infine la presidentessa dell'IFEF Rodica Todor ha presentato il suo discorso di apertura. Lei e altri componenti del direttivo, per i loro meriti, hanno ricevuto una bellissima locomotiva di cristallo.

Un piccolo gruppo di bambini di una scuola di musica locale si è esibito in vari balli. Dopo la pausa, Pavla Dvořáková ha cantato e suonato la chitarra. Sono seguiti i saluti dei rappresentanti dei paesi partecipanti. Rodica ha onorato alcuni membri meritevoli dell'IFEF con diplomi e ha sottolineato il lavoro dedicato alla organizzazione e supporto del congresso di Anna Abelovská, alla quale ha consegnato il diploma di socio onorario. Poi, davanti al centro congressi del Grandhotel Litava, abbiamo fatto delle foto comuni.

Nel pomeriggio si è riunito la Commissione Tecnica e sono state tenute varie conferenze e informazioni di attualità ferroviaria.

In serata si è tenuto il concerto del gruppo moravo "NOPROBLEM", proseguito con l'intrattenimento spiritoso dei ragazzi vestiti di nero del gruppo "BLACK BURINOS".

Ogni giorno veniva pubblicato un ben illustrato bollettino del Congresso, per un totale di sette numeri. Kristin Tytgat ha condotto un corso di Esperanto, che è stato ben apprezzato dai presenti. Peter Chrdle ha fornito un ampio servizio librario. Durante il congresso si sono svolte varie conferenze relative alle ferrovie e consigli della Commissione Tecnica ferroviaria. Durante la riunione pubblica del Comitato è stato eletto il nuovo consiglio direttivo dell'IFEF, di fatto senza modifiche. Speriamo che continuino a lavorare bene come hanno fatto finora. Nella chiesa locale si è tenuto, in serata, un bel concerto d'organo.

Prima di iniziare la visita della città di Beroun, Petr Chrdle ci ha raccontato la

sua storia e ha parlato anche di luoghi interessanti della zona. Nel pomeriggio i belgi hanno presentato e fornito alcune informazioni sul congresso del prossimo anno che si terrà nel loro paese e Magdaléna Feifíčová (Fejfi) ha annunciato lo svolgimento del prossimo congresso in Slovacchia che si terrà nel 2024.

C'è stato un grande banchetto serale con vino e cibo in abbondanza, verdura, frutta, dolci e, con sorpresa di tutti noi, alla fine è arrivata un'enorme torta con il logo IFEF. Il gruppo "JEDETO", composto da musicisti della Boemia centrale, ha suonato molto piacevolmente. Alla fine si è svolta la danza e la tombola con premi per tutti, gestita da Anna Abellovská.

L'escursione di un'intera giornata è stata piacevole; prima al castello di Křivoklát, dove Pavla Dvořáková è stata un'ottima guida. Abbiamo pranzato all'osteria del castello. Poi abbiamo proseguito verso la città di Lužná u Rakovníka, dove abbiamo visitato un museo ferroviario delle locomotive, dove c'era anche la carrozza speciale per il presidente Masaryk.

In un vagone ristorante abbiamo potuto rinfrescarci con caffè e torta.

Prima di partire abbiamo cantato con Pavla. Un'altra interessante gita ci ha portato alla fabbrica di vetro "Růckl" a Nížbor, il cui emblema è una cicogna. Quella vera, però, ha sfilato in un giardino vicino. In ricordo abbiamo ricevuto un souvenir in vetro a forma di cuore. Pranzo gustato in un ristorante nelle vicinanze.

Esperti ferroviari hanno visitato il centro controllo ferroviario della sede centrale di Praga.

Impressionante e bellissima è stata la serata folcloristica, durante la quale i giovani ci hanno presentato canti e balli vari. Questa è stata seguita da una presentazione di donne in costumi popolari provenienti da varie regioni. La musica animata con scene divertenti del gruppo "TRUSK" ha arricchito il programma.

Prima della chiusura del congresso Rodica ha ringraziato tutti gli organizzatori e i partecipanti, i colleghi belgi hanno preso in consegna la bandiera per il prossimo congresso.

Anche in questo caso, dopo alcuni anni, abbiamo goduto di un congresso particolarmente piacevole e di successo nella Repubblica Ceca. □



La 73-a IFEF-KONGRESO Beroun, Ĉeĥio 06-11.05.2022

Post dujara paŭzo pri realaj kongresoj, IFEF-okazigis kvaran fojon en Ĉeĥio kongreson en la bela urbo Beroun, kies emblemo estas urso. Apud rigardejo troviĝas du veraj ursoj. Dum la semajnfino en la ĉefa placo okazis fama potfarista foiro.

La kongreso eĉis eksterordinare bela kaj plensukcesa. Ĉiutage la esperantistoj ricevis surprizojn en formo de neatenditaj donacoj. Jam ĉe la alveno kaj registriĝo ĉiuj ricevis kvar botoletojn de diversaj likvoroj produktitaj de la fama ĉeĥa produktanto "Becher". Ili estas amargustaj specialaĵoj ellaboritaj el pluraj plantoj kun kuracaj efikoj. Ankaŭ surprizis nin spickuketo kovrita per sukera E-flago, kiun diŝdonis al ni folklordancistoj "BARAČNÍCI" post ilia prezentado de kostumoj. Vespere dum la interkona vespero sekvis bonvenigo kaj tosto. Ni estis ĝoje akceptitaj de la LKK-anoj kaj de la prezidanto de la ĉeĥa landa asocio Vladislav Vokoun.

Al la kongreso aliĝis 110 geesperantistoj el 15 landoj. La plej malprosimaj venis el Japanio kaj Koreio. Plej nombraj gesamideanoj venis el apuda Pollando. El Belgio venis grupeto de dek personoj por observi funkciadon de la evento, ĉar venontjare la IFEF-kongreso okazos en la belga urbo Antverpeno kun la postkongreso en Charleroi kaj en ĝia ĉirkaŭaĵo.

Sabate la 7-an de majo okazis festa malfermo de la kongreso fare de Jaroslav Maťuška en ĉeesto de la prezidanto de la ĉeĥa landa asocio FISAIC, Vladislav Vokoun kaj Blanka Havelková membro de la e-

straro de la ĉeĥaj fervojoj. La kongreson salutis ankaŭ la prezidantino de la ĉeĥa E-asocio Libuše Hýblová kaj fine la prezidantino de IFEF Rodica Todor prezentis sian festo-paroladon. Ŝi kaj kelkaj aliaj pro siaj meritoj, ricevis belan kristalan lokomotiveton. Grupeto da infanoj de loka muziklernejo prezentis diversajn dancetojn. Post la paŭzo Pavla Dvořáková kantis kaj gitarludis. Sekvis salutoj de reprezentantoj de la partoprenantaj landoj. Rodica honorigis per diplomoj kelkajn meritplenajn membrojn de IFEF kaj emfazis sindonan organizan laboron kaj subtenon de la kongreso al Anna Abelovská, al kiu ŝi transdonis diplomon de honora membreco. Poste, antaŭ la kongresejo de la "Grandhotelo Litava", ni komune fotiĝis. Posttagmeze kunsidis la Faka Komisiono kaj okazis diversaj prelegoj kaj informoj pri aktualaĵoj. Vespere koncertis moravia grupo "NOPROBLEM" kaj poste nin sprite amuzis nigre vestitaj knaboj el la grupo "BLACK BURINOS". Ĉiutage aperis bele ilustrita kongresa bulteno, entute sep numeroj. Kristin Tytgat gvidis E-kurson, kiun la ĉeestantoj tre aprezis. Petro Chrdle provizis vastan libroservon. Dum la kongreso okazis diversaj prelegoj rilataj al fervojoj kaj fakaj kunsidoj. Dum la publika komitatkunveno estis elektita nova estraro, fakte sen ŝanĝo. Espereble ili laboros same bone kiel ĝis nun.

En loka preĝejo okazis orgena koncerto. Antaŭ la promeno tra la urbo Beroun Petr



Ĉrdele konigis al ni ĝian historion kaj parolis ankaŭ pri interesaj lokoj en la ĉirkaŭaĵoj.

Posttagmeze la belgoj prezentis kaj donis kelkajn informojn pri la venontjara kongreso, kiu okazos en ilia lando kaj Magdalena Feifíĉová (Fejfi) anoncis realigon de la sekva kongreso en Slovakio okazonta en la jaro 2024.

Grandioza estis vespera banketo kun vino kaj abundaj, diversspecaj manĝaĵoj, legomoj, fruktoj, desertoj kaj, je la surprizo de ni ĉiuj antaŭ la fino alvenis grandega torto kun emblemo de IFEF.

Tre agrable muzikis la grupo "JEDETO", konsistanta el muzikantoj de meza Bohemio. Ĉe la fino ne mankis dancado kaj la tombolo por ĉiuj, kiun prizorgis Anna Abelovská. Agrable estis la tuttaga ekskurso; unue al la kastelo Křivoklát, kie bonege ĉiĉeronis Pavla Dvořáková.

Bonegan tagmanĝon ni havis ĉe kastela taverno. Poste ni daŭrigis al la urbo Lužná u Rakovníka, kie ni vizitis fervoj-muzeon de diversaj lokomotivoj kaj ankaŭ la specialan vagonon por la prezidento Masaryk. En alia speciala vagono ni povis refreŝiĝi per kafo kaj kuko.

Antaŭ la forveturo ni kun Pavla kantis.

Alia interesa ekskurso gvidis nin al la vitrofabriko "Rückl" en Nižbor, kies emblemo estas cikonio. La vera paradiso en apuda ĝardeneto. Rememore ni ricevis vitromemorajeton en formo de koro.

Bongustis tagmanĝo en apuda restoracio. Fakuloj de fervojoj ekskursis al la centra regejo en Prago.

Impresa kaj bela estis la folkloro vespero, dum kiu gejunuloj prezentis al ni kantojn kaj diversajn dancojn. Sekvis kostumprezento de folklore vestitaj virinoj el diversaj regionoj. Vigla muziko kun amuzaj scenoj de la grupo "TRUSK" riĉigis la programon.

Antaŭ la fermo de la kongreso Rodica dankis al ĉiuj organizantoj kaj partoprenantoj kaj belgaj samideanoj transprenis la flagon por la venonta kongreso.

Denove, post kelkaj jaroj, ni ĝuis aparte agrablan kaj sukcesplenan kongreson en Ĉeĥio. □

Liba Gabalda

Vita dell'IFEA

Cari amici e soci,

anche il 2022 è cominciato con le restrizioni, ma fortunatamente la situazione pandemica si è attenuata e si è ricominciato ad avere attività in presenza.

Come sempre l'attività dell'IFEA è delegata al suo segretario, ma in alcune situazioni c'è stato il coinvolgimento di altri amici.

In questo inizio anno ci sono stati due importanti incontri in ambito IFEF, di cui potete leggere i rapporti: il congresso IFEF a Beroun in Rep. Ceca e l'incontro "Verden" del progetto Erasmus+ al castello di Grèsillon in Francia.

Le altre attività si sono svolte in rete e, mediamente, tutti i mesi c'è stato un incontro dell'estraro dell'IFEF e quello dei partecipanti al progetto Verden.

Sempre in rete nell'ambito del congresso ILEI, presidente, redattore e segretario IFEF hanno presentato al pubblico internazionale il progetto Verden.

A fine luglio c'è stata la presentazione dell'IFEF agli incontri domenicali della IKEF, la Associazione Esperantista dei Commercianti, con molti attivisti del continente asiatico.

Nel prossimo futuro ci sarà la partecipazione al congresso italiano a Brescia, l'estraro IFEF ad Anversa e l'incontro Verden a Rotterdam.

Fin da ora vi invito a prendere informazioni per il congresso IFEF 2023 che si terrà ad Anversa, Belgio, dal 6 al 11 maggio.

Buon proseguimento 2022 a tutti e speriamo in tempi migliori per l'associazione e i suoi membri. □

Il segretario Vito Tornillo

Chi per primo? K i u u n u e ?

Elicottero

Il più antico elicottero è un giocattolo cinese: un semplice rotore con pale, che veniva fatto girare torcendo velocemente delle corde e riusciva a decollare e volare. In seguito, con l'aiuto della polvere da sparo, questi elicotteri riuscivano ad andare piuttosto in alto, ma erano solo dei fuochi artificiali decorativi. Intorno al 300 le pale dell'elicottero furono adattate da un inventore cinese anonimo a una «macchina volante», costruita con un legno molto leggero. Questo aggeggio riusciva effettivamente a sollevarsi, ma, senza motore, non riusciva a stare in aria, né a portare un passeggero.

Helikoptero

La plej malnova helikoptero estas ĉina ludilo: simpla rotoro kun klingoj, turnita per rapida tordado de ŝnuroj kaj kapabla ekflugi kaj flugi. Poste, helpe de pulvo, ĉi tiuj helikopteroj povis iri sufiĉe alte, sed ili estis nur ornamaj fajraĵoj. Ĉirkaŭ la jaro 300 la helikoptero-klingoj estis adaptitaj de anonima ĉina inventisto al "flugmaŝino", konstruita kun tre malpeza ligno. Ĉi tiu aparato povus fakte esti levita, sed sen motoro, ĝi ne povus resti en la aero aŭ porti pasaĝeron.

Veicolo spaziale

Il 14 ottobre 1957 il veicolo spaziale *Sputnik I*, progettato da *Sergei Korolyov* (1907-66) e collaboratori, fu lanciato nello spazio dalla base spaziale sovietica di *Baikonur*, in *Kazakistan*, ed entrò in orbita. Fu il primo veicolo a entrare nello spazio. Raggiunse un'altezza di 946 km. Gli strumenti di cui era dotato mi-

surarono la densità degli elettroni e le temperature dell'atmosfera a quella altezza e i risultati vennero trasmessi automaticamente a Terra via radio. Il 14 gennaio 1958 *Sputnik I* si disintegrò, mentre rientrava nell'atmosfera.

Kosmoŝipo

La 14-an de oktobro 1957 la kosmoŝipo *Sputnik I*, desegnita de *Sergei Korolyov* (1907-66) kaj kunlaborantoj, estis lanĉita en la spacon fare de la sovetia kosmobazo en *Baikonur*, *Kazakio*, kaj eniris orbiton. Ĝi estis la unua veturilo eniranta spacon. Ĝi atingis altecon de 946 km. La instrumentoj kun kiuj ĝi estis ekipita mezuris la densecon de elektronoj kaj la temperaturojn de la atmosfero je tiu alteco kaj la rezultoj aŭtomate transdonis al la Tero per radio. La 14-a de januaro 1958 *Sputnik I* diseriĝis dum ĝi reeniris la atmosferon.

Veicolo spaziale con passeggero a bordo *Sputnik II*, lanciato il 3 novembre 1957, fu il primo veicolo spaziale con un essere vivente a bordo, la cagna "husky" *Laika*. Essa viaggiava in un vano dotato di aria condizionata, con riserve di cibo sospese in gelatina. Sensori applicati al suo corpo, del peso di 5 kg, trasmettevano informazioni sulle sue pulsazioni, respiro e movimenti in condizioni di assenza di peso. Il suo buon adattamento alla situazione fu un dato importante, che diede un notevole impulso alla ricerca del governo sovietico per mandare nello spazio degli uomini.

Spaca veturilo kun pasaĝero surŝipe *Sputnik II*, lanĉita la 3-an de novembro 1957, estis la unua kosmoŝipo kun viva estaĵo, la "husky" hundino *Laika*. Ĝi vojaĝis en kupeo kun klimatizilo, kun manĝaĵaj rezervoj suspenditaj en ĵeleo. Sensiloj aplikitaj al ĝia korpo, pezaj 5

kg, transdonis informojn pri sia pulso, spiro kaj movoj en kondiĉoj sen pezo. Ĝia bona adaptiĝo al la situacio estis grava fakto, kiu donis konsiderindan impulson al la serĉado de la sovetia registaro por sendi homojn al kosmo.

Razzo sulla Luna

Il 14 settembre 1959, il veicolo spaziale sovietico *Lunar II*, raggiunse la Luna, nella regione chiamata Mare Serenitatum (Mare della Tranquillità). Non aveva uomini a bordo.

Raketo sur la Lunio

La 14-an de septembro 1959, la sovetia kosmoŝipo Lunar II atingis la Lunon, en la regiono nomata Mare Serenitatum (Maro de Trankvileco). Ĝi ne havis homojn surŝipe.

Un uomo nello spazio

Yuri Alekseyevich Gagarin (1934-68), pilota dell'aviazione russa, fu il primo uomo a essere lanciato nello spazio, il 12 aprile 1961, sul *Vostok I*. Il veicolo spaziale, progettato da *Korolyov*, rimase in orbita per 90 minuti, prima di ritornare senza problemi nell'atmosfera. Gagarin si lanciò con il paracadute poco prima che il razzo atterrasse e raggiunse sano e salvo la Terra.

Viro en Spaco

Yuri Alekseyevich Gagarin (1934-68), rusa aviada piloto, estis la unua homo lanĉita en la kosmo, la 12-an de aprilo 1961, sur *Vostok I*. La kosmoŝipo, desegnita de *Korolyov*, restis en orbito por 90 minutojn antaŭ ol reveni al la atmosfero sen problemoj. Gagarin lanĉis sin per paraŝuto tuj antaŭ ol la raketo alteriĝis kaj atingis la Teron sekure kaj sane.

Una donna nello spazio

La prima donna a essere lanciata nello spazio fu *Vladimirovna Tereshkova* (1937), che fu lanciata dalla base spaziale di Baikonur sul *Vostok 6*, nel giugno del 1963, e rimase in orbita per tre giorni, prima di fare ritorno sulla Terra sana e salva.

Virino en Spaco

La unua virino lanĉita en la kosmon estis *Vladimirovna Tereshkova* (1937), kiu estis lanĉita de la bazo de Baikonur sur *Vostok 6*, en junio 1963, kaj restis en orbito tri tagojn, antaŭ ol reveni al la Tero, sekure kaj sane.

Passeggiata spaziale

Il 18 marzo 1965 il tenente colonnello *Aleksei Arkhipovich Leonov* (1934) fu il primo uomo a uscire dal veicolo spaziale *Voskhod II*, mentre era in orbita. Dire che fece una passeggiata non è del tutto esatto, ma certamente fece un breve giretto.

Kosma promeno

La 18-an de marto 1965 leŭtenanto kolonelo *Aleksei Arkhipovich Leonov* (1934) estis la unua homo kiu eliris el la ŝipo *Voskhod II* dum sia orbito. Diri, ke li iris promeni ne estas tute preciza, sed li certe faris mallongan promenadon.

Uomini sulla Luna

La supremazia dei russi nello spazio irritava gli americani e li stimolò a cercare di ottenere un primato che potesse essere più eclatante di quello ottenuto da *Yuri Gagarin*. Fu così che il *Presidente Kennedy* dichiarò che gli Stati Uniti d'America avrebbero mandato un uomo sulla Luna entro il 1970 e fece in modo che il progetto ricevesse un ampio appoggio governativo. Kennedy non riuscì

a vedere realizzato il suo sogno, che si avverò prima del termine da lui fissato. Il 21 luglio 1969, *Apollo 11*, lanciato da *Cape Canaveral, Florida, USA*, atterrò nel *Mare Serenitatum*. Il primo uomo a uscire e camminare sulla Luna fu *Neil Armstrong* (1930), comandante del veicolo. Fu seguito da *Edwin Aldrin* (1930), che lo aveva accompagnato sul modulo atterrato sulla Luna. L'altro membro dell'equipaggio, *Michael Collins*, rimase in orbita, nel modulo di comando.

Homoj sur la Luno

La supereco de la rusoj en la spaco incitis la usonanojn kaj stimulis ilin provi akiri rekordon, kiu povus esti pli frapanta ol tiu akirita de *Yuri Gagarin*. Tiel la *Prezidento Kennedy* deklaris, ke Usono de Ameriko sendos homon al la luno antaŭ 1970 kaj certigis, ke la projekto ricevos larĝan registaran subtenon. *Kennedy* ne vidis, ke lia revo realiĝis, kiu veriĝis antaŭ la limdato, kiun li fikis. La 21-an de julio 1969, *Apolono 11*, lanĉita de *Kabo Canaveral, Florido, Usono*, alteriĝis en la *Mare Serenitatum*. La unua homo, kiu iris sur la lunon, estis *Neil Armstrong* (1930), komandanto de la veturilo. Sekvis lin *Edwin Aldrin* (1930), kiu akompanis lin sur la modulo sur la luno. La alia membro de la skipo, *Michael Collins*, restis en orbito, en la komandmodulo.

Veicolo sulla Luna

L'impresa, piŭ modesta, di far atterrare sulla Luna un veicolo fu compiuta con successo nel novembre 1970 dai sovietici, che inviarono la macchina a motore *Lunokhod I*, controllata via radio, in una zona della superficie lunare chiamata *Mare Imbrium*.

Tra il 1970 e il 1971 *Lunokhod I* percorse un totale di 10 km e mezzo, trasmettendo verso la Terra i dati rilevati dai suoi strumenti.

Veturilo sur la Luno

La plej modesta atingo de surteriĝo de veturilo sur la Luno estis sukcese plenumita en novembro 1970 de la sovetianoj, kiuj sendis la aŭtomobilon *Lunokhod I*, kontrolita per radio, al areo de la luna surfaco nomata *Mare Imbrium*. Inter 1970 kaj 1971 *Lunokhod I* vojaĝis entute 10 kilometrojn kaj duonon, transdonante al la Tero la datumojn kolektitajn de ĝiaj instrumentoj.

Stazione spaziale

La prima stazione spaziale, *Salyut I*, fu lanciata dall'ente spaziale sovietico da *Baikonur* il 19 aprile 1971. In quanto stazione spaziale doveva rimanere nello spazio, mentre altri veicoli facevano la spola. Il 23 aprile vi approdò senza problemi la navicella spaziale *Soyut XI*, che trasportava tre cosmonauti.

L'equipaggio lavorò alla stazione per 570 ore, prima di ritornare sulla Terra. Sfortunatamente tutti e tre gli astronauti morirono per un incidente durante il rientro.

Kosma Stacio

La unua kosma stacio, *Salyut I*, estis lanĉita de la sovetia kosma agentejo de *Baikonur* la 19-an de aprilo 1971. Kiel kosma stacio ĝi devis resti en la kosmo, dum aliaj veturiloj navetis. La 23an de aprilo, la kosmoŝipo *Soyut XI*, kiu portis tri kosmonaŭtojn, atingis ĝin sen problemoj. La skipo laboris ĉe la stacio dum 570 horoj, antaŭ ol reveni al la Tero. Bedaŭrinde ĉiuj tri astronautoj mortis pro akcidento dum la reveno. □

A n e d d o t i *A n e k d o t o j*

Peisistratos (600 a.K.- 528 a.K.)

Il governatore di Atene, aveva una figlia così bella che un cittadino ateniese non seppe controllarsi e la baciò per strada. I fratelli della ragazza pretendevano che l'autore del reato fosse severamente punito. Ma Peisistratos disse: - Cosa dovremmo fare a coloro che ci odiano, se volessimo punire coloro che ci amano?

Peisistratos

La reganto de Ateno, havis tiel belan filinon, ke iu atena civitano ne povis regi sin kaj kisis ŝin surstrate. La fratoj de la knabino postulis, ke la kulpinto estu severe punita. Sed Peisistratos diris: - Kion ni devus fari al tiuj, kiuj nin malamas, se ni volus puni tiujn, kiuj nin amas?

Stuart Perkoff (1930 - 1974)

Negli anni Sessanta, un intervistatore televisivo americano chiese al poeta beat: - Lo scrivere le rende, intendo dire, economicamente? - Sì - rispose Perkoff -, ma solamente quando scrivo a mio padre di mandarmi un assegno.

Stuart Perkoff

En la sesdekaj jaroj, amerika televida intervjuanto demandis al la poeto: - Ĉu skribado rentumas al vi, mi volas diri, ekonomie? - Jes - respondis Perkoff -, sed nur kiam mi skribas al mia patro, por ke li sendu al mi ĉekon.



du al mi ĉekon.

Pablo Picasso (1881 - 1973)

Il famoso pittore spagnolo fece il ritratto alla scrittrice americana Gertrude Stein (residente a Parigi). A lavoro concluso, dopo ottantadue pose, la Stein guardò il quadro e disse: - Non mi somiglia affatto! - Le somiglierà - rispose, sibillino, il grande pittore.

Pablo Picasso

La fama hispana pentristo faris la portreton al la usona verkistino Gertrude Stein (loĝanta en Parizo). Je la laborfino, post okdek du pozoj, Stein rigardis la bildon kaj diris: - Ĝi tute ne similas min! - Ĝi similos - respondis, sibile, la granda pentristo.

Pablo Picasso (1881 - 1973)

È noto che durante la sua vita si innamorò e, contro ai suoi principi, talvolta perfino si sposò. Uno dei suoi più grandi amori fu Fernanda Olivier, l'autrice del libro "Picasso e i suoi amici".

Poco dopo il loro matrimonio un'amica fermò la sposa.

- Allora, - le chiese - com'è la vita con questo artista? Fernanda sorrise appena.

- Ottima. Di mattina io cucino e Pablo dipinge. A mezzogiorno siamo entrambi occupatissimi: io mi sforzo di indovinare che cosa ha dipinto Pablo e lui tenta di indovinare cosa io ho cucinato.

Pablo Picasso

Estas konate, ke en sia vivo plurfoje enamiĝis kaj spite al siaj principoj ankaŭ kelkfoje edziĝis. Unu el liaj grandaj amoj estis Fernanda Olivier, la aŭtorino de la libro "Picasso kaj liaj geamikoj". Nelonge post ilia geedziĝo amikino haltigis la edzinon.

- Nu, do, - demandis ŝi, - kia vivo estas kun tia artisto? Fernanda nur ekridetis.

- Bonega. Antaŭtagmeze mi kuiras kaj

Pablo pentras. Kaj tegmeze ni ambaŭ estas tre okupitaj: mi klopodas diveni, kion Pablo pentris, kaj li klopodas diveni, kion mi kuiris ...



Pablo Picasso

(1881 - 1973)

Il famoso pittore spagnolo visitò una esposizione di disegni infantili. Dopo l'osservazione delle immagini l'artista novantenne disse: -

Alla loro età io dipingevo come Raffaello. Mi sono occorsi molti anni di lavoro per poter iniziare a dipingere come i bambini.

Pablo Picasso

La fama hispana pentristo vizitis ekspozicion de infanaj desegnaĵoj. Post la tragardo de la bildoj la jam naŭdekjara artisto diris: - Je ilia aĝo mi pentris kiel Rafaelo. Mi bezonis multajn jarojn da laboro por ke mi povu komenci pentri kiel la infanoj.

Pablo Picasso (1881 - 1973)

Al famoso pittore spagnolo una volta fu chiesto che cosa considerava nell'arte il più grande miracolo.

- Il grandissimo Peter Paul Rubens.

- Perché?

- Si sa che durante tutta la vita Rubens dipinse 2.000 quadri, chiari Picasso, e fra quelli se ne sono conservati 4.000!

Pablo Picasso

La fama hispana pentristo estis iam demandita, kion li konsideras la plej granda miraklo en arto.

- La grandegan Peter Paul Rubens.

- Kial?

- Oni scias, ke dum sia tuta vivo Rubens pentris 2.000 bildojn, klarigis Picasso, kaj elinter ili konserviĝis 4.000!

Pablo Picasso (1881 - 1973)

Una ricca americana, visitando lo studio del famoso pittore spagnolo, decise di comprare una pittura natura-morta.

- Io scelgo questo quadro, maestro.

Quanto costa?

- Diecimila dollari.

Ella accettò, ma prima di uscire pregò l'artista di chiarirle che cosa rappresentasse l'immagine.

- Molto volentieri, - rispose lui. - Per lei semplicemente è un Picasso e per me diecimila dollari.

Pablo Picasso

Riĉa amerikanino, vizitante la atelieron de la fama hispana pentristo, decidis aĉeti mut-naturan pentraĵon.

- Mi prenos tiun ĉi bildon, majstro.

Kiom ĝi kostas?

- Dek mil dolarojn.

Ŝi akceptis, sed antaŭ ol foriri petis la artiston, ke li klarigu al ŝi, kion la bildo prezentas.

- Tre volonte, respondis li. Por vi ĝi simple estas Picasso kaj por mi dek mil dolaroj.

Pietro I di Russia (1672 - 1725)

Il grande zar russo riformatore non sopportava i bevitori, perciò in modo originale si batteva contro chi si abbandonava a quel vizio. A *Petrozavodsk* fu trovato un documento dello zar,



secondo il quale agli incorreggibili ubriacconi si appendeva al collo una "medaglia" di ferro pesante

più di sei chilogrammi. Era una stella a otto punte con in mezzo un quadrato su cui era scritto: "Per ubriachezza".

Questo "ordine" era fissato sul collo degli incorreggibili ubriaconi con una catena di ferro, perché giorno e notte non potessero liberarsi da questa "onorificenza".

Petro I de Rusujo

La granda reformanto rusa caro ne povis toleri drinkemulojn, tial li originale batalis kontraŭ tiuj, kiuj fordonadis sin al tiu ĉi malvirto. En Petrozavodsk oni trovis caran dokumenton, laŭ kiu al la ne-rebonigeblaj ebriemuloj oni alpendigis sur la kolon feran "medalon" pli ol ses kilogramojn pezan. Ĝi estis okpinta stelo kun kvadrato en la mezo, en kiu estis skribite: "Pro ebrieco".

Tiun ĉi "ordenon" oni alfkisis sur la kolon al neplibonigeblaj ebriemuloj per fera ĉeno, por ke ili nek tage nek nokte povu liberiĝi de tiu ĉi "distingo".

Marco Praga (1862 - 1929)

Dopo il fiasco della sua prima commedia, "*L'incanto*", l'autore italiano era molto abbattuto.



- Per superare i momenti di sconforto, io ho trovato un rimedio infallibile. - Gli disse un collega.

- Quale?

- Mi faccio consolare da mia moglie ... basta un suo bacio per ridarmi una grande carica ...

- Ah! - fece Praga. - E adesso dov'è tua moglie?

Marco Praga

Post la fiasco de sia unua komedio, "*La sorĉo*", la itala aŭtoro estis tre deprimita.

- Por superi la afliktiĝajn momentojn, mi trovis neararivan rimedon. - Diris al li kolego.

- Kian?

- Mi konsoligas min de mia edzino ... sufiĉas ŝian kiŝon por redoni al mi grandan vervon ...

- Ha! - diris Praga. - Kaj nun kie estas via edzino?

Marcel Prévost (1861 - 1941)

Uno scrittore poco dotato ricevette una critica sfavorevole sul periodico "Rivista di Francia". Il criticato si sentì offeso e per sei mesi non salutò il Redattore della rivista, l'eminente scrittore Marcel Prévost.



- Per caso durante un banchetto essi si incontrarono e l'offeso scrittore disse a Prévost: -Probabilmente avrete notato, sig. Prévost, che già da più di mezzo anno io non vi parlo?

Sì, l'ho notato, - gli rispose Prévost, e ve ne ringrazio.

Marcel Prévost

Iu netaalentita verkisto ricevis malbonan kritikon en la periodaĵo "Revue de France". La kritikito sentis sin ofendita kaj dum ses monatoj eĉ ne salutis la redaktoron de la revuo, la eminentan verkiston Marcel Prévost.

Dum iu bankedo ili hazarde renkontiĝis kaj la ofendiginta verkisto diris al Prévost: - Eble vi rimarkis, sinjoro Prévost, ke jam de pli ol duonjaron mi ne parolas kun vi?

- Jes, mi rimarkis tion, - respondis lin Prévost, kaj dankas al vi pro tio. □

R i m e R i m a ĵ o j

LA MARGHERITA

- Vojo sapé se Nino mio me spósa -
diceva Bianca. E tutta impensierita
incominciò a sfojà la Margherita
perché je risponnesse quarche cosa.
Invece er Fiore disse: - E che ne so?
Farai più presto se lo chiedi a lui...
- Già je l'ho chiesto, stupida che fui!
- sospirò Bianca - e m'ha risposto no.
- E allora - dice - questo basta e avanza
senza scoccià li fiori der giardino.
Quello ch'è stato scritto dar Destino
mica se pô scassà co' la speranza.

LA LEKANTO

- Mi volas scii òu mia Nino min edziniĝas.
Bianca diris. Kaj tute maltrankvila
ŝi komencis senfoliigi la Lekanton
por ke ĝi respondu al si pri io.
Anstataŭe la Floro diris: - Kaj kion mi scias?
Vi pli rapidos, se vi demandos lin ...
- Mi jam demandis, stulta ke mi estis!
- Bianca suspiris - kaj li respondis ne.
- Do - ĝi diras - tio jam sufiĉas
sen ĝeni la florojn de la ĝardeno.
Kio estis skribita de la Sorto
oni ne povas nuligi per espero.



FEDELTA

- Ciò avuto sei padroni in vita mia:
diceva un Cane a un Micio - e giurerei
d'esse stato fedele a tutti e sei,
perfino a chi m'ha detto: Passa via!
Per me nun c'è nessuna differenza:
qualunque sia padrone, o bello o brutto,
bono o cattivo, l'ubbidisco in tutto

con una spece de riconoscenza...
- È una bella virtù la gratitudine:
ma, francamente, - j'arispese er Micio,
quello d'esse fedele è un sacrificio...
- Macché! - je disse er Cane - è un'abitudine...

FIDELECO

- Mi havis ses majstrojn en mia vivo:
diris Hundo al Katido - kaj mi ĵurus
ke mi estis fidela al ĉiuj ses,
eĉ al tiuj, kiuj diris al mi: Foriru!
Por mi ne estas diferenco:
kiu ajn estas mastro, ĉu bela aŭ malbela,
bona aŭ malbona, mi obeas lin en ĉio
kun ia dankemo...
- Dankemo estas bela virto:
sed, sincere, - lin respondis la Kato,
ja esti fidela estas sufero ...
- Tute ne! - diris la Hundo - estas kutimo...

LO SFRATTO

- Perché me cacci? - chiese
un Vecchio Gatto a una Guardia
der Foro che je dava lo sfratto.
- Li mici stanno bene a casa loro:
- disse la Guardia - nun te crede mica
che, co' tutte 'ste bestie, Roma antica
guadagni de prestigio e de decoro...
Te la figuri un'epoca imperiale
co' li gatti che aspettano la trippa
e l'avanzi incartati in un giornale?
o che stanno, magari, a fa' l'amore
tra le colonne indove Marco Agrippa
annava a spasso co' l'Imperatore?
- E va be'! - fece lui - Ma prima o poi,
quanno verranno in mezzo a le rovine
le sorche de le chiaviche vicine,
richiamerete certamente a noi...
Capisco: l'ambizioni so' ambizioni,
perché la storia è storia e nun se scappa:
ma li sorci, però, chi je l'acchiappa?
Mica ce ponno mette li leoni!

LA ELPELO

- Kial vi nin elpelas? - demandis
 Maliuna Kato al Gardisto
 de la Forumo, kiu ilin forpuŝis.
 - La Katoj fartas bone proprahejme,
 - diris la Gardisto - ja ne kredu
 ke, kun ĉiu ĉi bestoj, Romo antikva
 prestiĝe kaj dekore gajnas ...
 Ĉu vi imagas imperian epokon
 kun la katoj kiuj atendas la tripon
 kaj la restaĵojn gazetenvolvitajn?
 aŭ kiuj, eble, amoradas
 inter la kolumnoj kie Marco Agrippa
 promenaŝadis kun la Imperiestro?
 - Ja bone! - diris li - Sed frue aŭ malfrue,
 kiam venos inter la ruinojn
 la musaĉoj el la apudaj kloakoj,
 vi ja revokos certe nin ...
 Mi komprenas: ambicioj estas ambicioj,
 ĉar historio estas historio kaj ja veras:
 sed la musojn, kiu ilin kaptas?
 Ja leonojn enmeti oni ne povas!



LE MISURE

Un povero Somaro d'una stalla
 diceva a la Cavalla: - Dimme la verità:
 te pare giusta la maniera d'aggi
 de sto' padrone ch'a te te sfiora
 appena co' la frusta e co' me
 nun addopra ch'er bastone?
 - La Cavalla rispose: - C'è er motivo.
 Quando l'Omo tiè sotto un animale
 ricorre a quer potere esecutivo
 che corrisponde ar fisico e ar morale.
 Pe' famme ubbidi a me, basta una mossa,
 un fischio, un nome, una carezza, un gnente;
 co' te, che sei somaro e sei pazziente,
 ce vô un tortore che t'arivi all'ossa.

LA RIMEDOJ

Kompatinda Azeno de iu stalo
 diris al la Ĉevalino: - Diru min la veron:
 ĉu la manieron agi ŝajnas al vi ĝusta
 de ĉi tiu majstro, kiu nur vin tuŝas
 ja per vipo kaj kun mi
 uzas nenion krom bastono?
 - La Ĉevalino respondis: - Estas kialo.
 Kiam la Homo tenas suben beston
 uzas ĉi tiun plenuman povon
 kongrua kun la fiziko kaj moralo.
 Por obeigi min, sufiĉas unu movo,
 fajfo, nomo, kareso, ia nenio;
 kun vi, kiu estas azeno kaj tolerema,
 necesas bastono, ĝis viaj ostoj.

LA MOSCA INVIDIOSA

La Mosca era gelosa Dio sa come
 d'una Farfalla piena de colori.
 - Tu - je diceva - te sei fatta un nome
 perché te la svolazzi tra li fiori:
 ma ogni vorta che vedo l'ale tue
 cò tutto quer velluto e quer ricamo
 nun me posso scordà quann'eravamo
 poveri verminetti tutt'e due...
 - Già - disse la Farfalla - ma bisogna
 che t'aricordi pure un'antra cosa:
 io nacqui tra le foje d'una rosa
 e tu su'na carogna.

ENVIEMA MUŜO

Muŝo estis ĵaluza Dio scias kiom
 de Papilio plena de koloroj.
 - Vi - ŝi diris - vi mem renomiĝis
 ĉar vi inter la floroj vagoflugas:
 sed ĉiam, rigardante viajn flugilojn
 kun tiom da veluro kaj brodaĵo
 mi ne povas forgesi, kiam ni estis
 ambaŭ vermoj kompatindaj ...
 - Jes - diris la Papilio - sed necesas
 ke vi memoru ankaŭ ion alian:
 mi naskiĝis inter la folioj de rozo
 kaj vi sur kadavraĵo. □

L o s a p e v i ? C u v i s c i i s ?

Velocità del vento

La massima velocità del vento ufficialmente registrata è stata rilevata in cima al Monte Washington, nel New Hampshire, USA, dove le raffiche hanno raggiunto 370 km/h.

Ventrapideo

La maksimuma ventrapideco oficiale registrita estis detektita ĉe la supro de Monto Vaŝingtono, Nov-Hampŝiro, Usono, kie la ventopuŝo atingis 370 km/h.

Terremoti

Gli indiani Algonchini dell'America settentrionale credevano che la Terra giacesse sul dorso di una gigantesca tartaruga e che, quando questa muoveva le zampe, la terra tremasse.

Secondo un'antica leggenda giapponese, i terremoti erano provocati dai movimenti di un grosso ragno sotterraneo o, in una versione più tarda, da un mostruoso pesce gatto.

Gli antichi greci li attribuivano a giganti in lotta all'interno della Terra.

Tertremoj

La algonkiaj indianoj de Nordameriko kredis, ke la tero kuŝis sur la dorso de giganta testudo kaj ke, kiam ĝi movis siajn krurojn, la tero tremis.

Laŭ antikva japana legendo, la tertremoj estis kaŭzitaj de la movoj de granda subtera araneo aŭ, en pli malfrua versio, de monstra katfiŝo.

La antikvaj grekoj atribuis ilin al gigantoj batalantaj ene de la tero.

Foglie giganti

Le foglie della palma da rafia delle foreste tropicali dell'Africa e delle Ameri-

che possono raggiungere una lunghezza di 22 m.

Gigantaj folioj

La rafiaj palmofolioj de la tropikaj arbaroj de Afriko kaj Ameriko povas atingi longon de 22 m.

Semi giganti

Il "Coco de Mer", o la doppia palma da cocco delle Seychelles, ha i più grandi semi di tutto il regno vegetale: pesano fino a 27 kg.

Gigantaj semoj

La "Kokoso de Maro", aŭ duobla kokosa palmo de Sejŝeloj, havas la plej grandajn semojn de la tuta vegetala regno: ili pezas ĝis 27 kg.

Cecità notturna

La cecità notturna (emeralopia) può essere causata da una carenza di vitamina A, utile alla produzione delle sostanze chimiche fotosensibili nei bastoncelli e nei coni della retina.

Quando si verifica una simile carenza, diminuisce la sensibilità dei recettori e si abbassa la visibilità notturna, condizione in cui vengono stimolati i bastoncelli.

Il vecchio detto che raccomanda di mangiare carote per vedere meglio al buio ha un certo fondamento scientifico: la maggior fonte di vitamina A è il carotene, il quale fu chimicamente isolato dalla carota, per la prima volta, nel 1831.

Nokta blindeco

La nokta blindeco (emeralopio) povas esti kaŭzata de malabundo de vitamino A, utila por la produktado de la fotosensivaj kemiaĵoj en la retinaj bastonetoj kaj konusoj.

Kiam okazas tia malabundo, malpliigas la sentiveco de la riceviloj kaj la nokta

videbleco malpliigās, kondiĉo en kiu la bastonetoj estas stimolitaj.

La malnova diro, kiu rekomendas manĝi karotojn por vidi pli bone en la mallumo, havas certan sciencan fundamenton: la pli granda fonto de vitamino A estas karoteno, kiu estis kemie izolita de la karoto, la unuan fojon, en 1831.

Ricettori tattili

I nostri recettori tattili non sono equamente distribuiti su tutto il corpo, ma concentrati dove sono più utili.

Sulla punta delle dita abbiamo un recettore ogni 2,5 mm, mentre sulla schiena ne abbiamo uno ogni 63 mm.

La lingua è particolarmente sensibile: i suoi recettori hanno una densità 100 volte superiore a quella della schiena. Ecco perché una piccola lesione alla lingua è così dolorosa.

Taktaj riceviloj

Niaj taktilaj riceviloj ne egale dislokiĝas sur la tuta korpo, sed ili koncentriĝas, kie ili estas pli utilaj.

Sur la fingropintoj ni havas ricevilon po 2,5 mm, dum dorse ni havas unu po 63 mm.

La lingvo estas aparte sentema: ĝiaj riceviloj havas densecon 100 fojojn pli alta ol tiu de la dorso. Jen kial tre malgranda langa lezo estas tiel dolora.

Baffi

Lo svedese Birger Pellas è riuscito a farsi crescere i baffi più lunghi che si siano mai visti. Il 3 febbraio 1989 essi misuravano infatti 2,86 m.

Lipharoj

La svedo Birger Pellas sukcesis akiri la plej longajn lipharojn, kiuj iam ajn oni vidis. La 3-an de februaro 1989 ili mezuris 2,86 m.

Vermi

Se incautamente mangiamo pesce d'acqua dolce crudo o non sufficientemente cotto, solo quello d'acqua dolce, non di mare, potremmo anche ingoiare vermi.

Questi parassiti dei pesci, arrotolandosi nell'intestino tenue, possono restarvi fino a 13 anni, raggiungendo una lunghezza di 10 m. In certi casi ne può risultare una grave anemia.

Vermoj

Se malprudente oni manĝas krudan aŭ ne sufiĉe kuiritan fiŝon de sensala akvo, nur tiu de la sensala, ne tiu mara, oni povus ankaŭ gluti vermojn.

Ĉi tiuj fiŝaj parazitoj, volviĝante en la maldika intesto, povas resti tie ĝis 13 jaroj, atingante longon de 10 m. En iuj kazoj povas iĝi serioza anemio.

Doveri vedovili

Fra i Dieri, una tribù di aborigeni australiani, le vedove si applicano sull'epidermide uno strato di argilla bianca e devono mantenere il silenzio finché questa non salta via, in alcune casi quindi per diversi mesi.

Vidvinaj devigoj

Inter la Dieroj, tribo de aŭstraliaj aborigenoj, la vidvinoj metas sur la epidermo tavolon de blanka argilo kaj ili devas konservi silenton dum tiu tero ne foriĝas, en iuj kazoj eĉ dum pluraj monatoj.

Quotidiani

Il giornale con maggiore diffusione è il giapponese Yomiuri Shimbun che, avendo iniziato le pubblicazioni nel 1874, vende ancora oggi, ogni giorno, 14 milioni e mezzo di copie e raggiunge il 38 % dei 34 milioni di nuclei familiari giapponesi. Yomiuri vuol dire "vendere leggendo ad alta voce" e si riferisce al sistema di diffusione dei primi notiziari a manifesto nel Giappone del XVII secolo.

Tagĵurnaloj

La ĵurnalo kun pli vasta disvastigo estas la japana Yomiuri Shimbun, kiu, komencinte publikigadoj en 1874, ankoraŭ nun vendas ĉiutage 14 milionojn kaj duonon da kopioj kaj ĝi atingas 34 milionojn da japanaj familiaj nukleoj. Yomiuri signifas "vendi legante laŭte" kaj tio rilatas al la sistemo de disvastigo de la unuaj novaĵ afiŝoj en Japanio de la XVII-a jarcento.

Gazzetta

Il nome "Gazzetta" con cui si indica un giornale o un quotidiano, deriva dalla moneta di rame coniata nel 1539 che si pagava a Venezia per ascoltare la lettura pubblica di uno dei primi "notiziari".

Gazeto

La nomo "Gazzetta" per kiu oni indikas ĵurnalon aŭ tagĵurnalon, devenas el la kupra monero stampita en 1539, per kiu oni pagis en Venecio por aŭskulti la publikan legadon de unu el la unuaj "novaĵleteroj".

Rivista pesante

Il record di "rivista più pesante mai pubblicata" spetta al fascicolo del settembre 1989 della rivista di moda americana *Vogue*: quel numero aveva infatti 808 pagine e pesava 1,5 kg.

Peza revuo

La rekordo de "pli peza revuo iam publikigigita revuo" apartenas al la fasciklo de septembro 1989 de la amerika modo-revuo *Vogue*: Tiu numero fakte havis 808 paĝojn kaj pezis 1.5 kg.

Tosaturo

L'Università dell'Australia Occidentale ha messo a punto un robot tosa-pecore. Il meccanismo, composto da un braccio meccanico dotato di sensori e strumenti

da taglio, deve elaborare milioni di calcoli al secondo per seguire il contorno della pecora senza ferirla. Nonostante ciò, ogni tanto commette un errore, ma i ricercatori ne sono entusiasti perché, pur impiegando più tempo di un tosa-pecore umano, può lavorare per periodi molto più lunghi. In tutta l'operazione resta una sola incognita: l'opinione della pecora che non viene riferita.

Pritondado

La Universitato de Okcidenta Aŭstralio finpretigis pritondigan roboton. La mekanismo, kun mekanika brako ekipita per sensiloj kaj tondiloj, devas disvolvi milionojn da kalkuloj sekunde por sekvi la konturon de la ŝafo sen vundi ĝin. Malgraŭ tio, de tempo al tempo ĝi faras eraron, sed la esploristoj estas ravitaj ĉar, kvankam uzante pli da tempo ol homa tondisto, ĝi povas labori por multe pli longaj periodoj. Dum la operacio restas nur unu nekonataĵo: la opinio de la ŝafo, kiu ne estas raportita. □



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

F a c e z i e H u m u r a ĵ o j

Tra amici

- Non capisco come tu abbia potuto sposarla.
- Suppongo che sia accaduto perché lei mi voleva di più di quanto io non la volessi.

Inter amikoj

- Mi ne komprenas kiel vi povis edziniĝi ŝin.
- Mi supozas, ke tio okazis, ĉar ŝi deziris min pli forte ol mi ne deziris ŝin.

Fra amiche, con un po'd'invidia

- Ed è bella?
- Macché. Pensa, non ha neanche vinto il titolo di Miss Universo.

Inter amikinoj, kun iom da envio

- Kaj ĉu ŝi estas bela?
- Ja ne. Imagu, ŝi eĉ ne gajnis la titolon de Miss Universo.

Fidanzati distratti

- Ieri ho incontrato il tuo fidanzato, ma non mi ha riconosciuto.
- Già, me lo ha detto.

Distritaj fianĉoj

- Hieraŭ mi renkontis vian fianĉon, sed li ne rekonis min.
- Ja, li rakontis tion al mi.

Amiche al telefono

- Finalmente, dopo tre anni che stiamo insieme, Leo mi ha parlato di matrimonio.
- Davvero? E cosa ti ha detto?
- Che sua moglie si chiama Eva e hanno due bimbi ...

Amikinoj telefone

- Finfine, post tri jaroj, ke ni estas kune, Leo parolis al mi pri geedziĝo.

- Ĉu vere? Kaj kion li diris?
- Ke lia edzino nomiĝas Eva kaj ili havas du infanojn ...

Folla

- Due sardine nuotano nel porto di New York e una propone all'altra: - Per il week-end andiamo nel Bronx?
- Ma è troppo lontano.
- Possiamo prendere la metropolitana.
- Sei matta? Per stare stipate là dentro come persone?

Homamaso

- Du sardinoj naĝas en la haveno de Newjorko kaj unu proponas al la alia: - Ĉu ni veturos al Bronx por la semajnfino?
- Sed ĝi estas tro for.
- Ni povas uzi subtrajnon.
- Ĉu vi frenezas? Ĉu por esti tie kunpremitaj kiel homoj?

Conteggi difficili

- Il piccolo millepiedi, lamentoso: Mamma, mi fa male un piedino.
- Quale, tesoro?
- Non lo so: a scuola ho imparato a contare solo fino a cento ...

Malfacilaj kalkuloj

- La eta miripodo, plendanta: Panjo, mia piedeto doloras.
- Kiu el ili, karulo?
- Mi ne scias: en la lernejo mi lernis kalkuli nur ĝis cent ...

Animali rari

- L'ultimo esemplare di orso bianco col collare va dall'ultimo esemplare di orsa bianca col collare e le dice: - So benissimo di non essere il tuo tipo, ma vedi, non è che tu abbia molta scelta ...

Maloftaj bestoj

- La lasta specimeno de koluma blanka urso iras al la lasta specimeno de koluma blanka ursino kaj diras al ŝi: - Mi tre

bone scias ne esti via tipo, sed vidu, ja vi ne havas multan elekton ...

Punti di vista

Un topolino da laboratorio, soddisfatto, dice al compagno di gabbietta: - Sono riuscito ad ammaestrare il dottor B.

- Davvero? E cosa gli hai insegnato?
- A darmi da mangiare ogni volta che percorro tutto il labirinto.

Vidpunktoj

Laboratoria muso diras, kontente, al sia kunulo en kaĝo: - Mi sukcesis instrui doktoron B.

- Ĉu vere? Kaj kion vi instruis al li?
- Nutri min ĉiufoje, kiam mi finiras la tutan labirinton.

Fra amiki

- Mia moglie si è infuriata con me senza un motivo plausibile. Mi ha trattato da buono a nulla, da senza cuore, da cretino. Inutile dire che non ci siamo parlati per un po'.

- Per quanto?
- Finché non sono andato da lei a chiederle scusa.

Inter amikoj

- Mia edzino furiozis kontraŭ mi pro neniu kialo. Ŝi traktis min kiel malkapablulo, kiel senkorulo, kiel idioto. Ne necesas diri, ke ni ne interparolis dum kelka tempo.

- Kiom longe?
- Ĝis mi iris al ŝi por peti pardonon.

Nudisti

In un campo di nudisti, passa svolazzando una foglia morta, trasportata dal vento.

Una signora dice a un'amica: - Guarda, c'è l'uomo invisibile.

Nudistoj

En nudisma tendaro preterpasas mortinta folio, flugigata de la vento.

SinJORINO diras al amikino: - Rigardu, ĉeestas la nevidebla viro.

Cacciatori

Due uomini volano per cacciare orsi in Canada. Prima di lasciarli nelle vicinanze di un lago, il pilota dell'idrovolante li avverte: - Potrete catturare solo un orso a testa, perché il mio velivolo può trasportare al massimo un carico di 600 kg.

La sera, i due si presentano con due orsi ciascuno, e alle proteste del pilota replicano: - Però anche l'anno scorso abbiamo catturato quattro orsi e il suo collega, con lo stesso velivolo, ci ha imbarcati con tutto il carico.

- Se è così, andiamo ...

Dopo poco dal decollo, l'idrovolante si schianta nella foresta. Mentre i tre, miracolosamente illesi, si fanno strada tra i rottami, uno dei cacciatori dice: - È incredibile, anche l'anno scorso ci siamo schiantati proprio qui.

Ĉasistoj

Du viroj iris por ĉasi ursojn en Kanado. Antaŭ ol forlasi ilin proksime de lago, la piloto de la flugboato avertas ilin: - Vi povos kapti po ĉiu nur unu urson, ĉar la aviadilo povas porti maksimuman ŝarĝon de 600 kilogramoj.

Vespere, la du prezentigas kun po ĉiu du ursoj, kaj ili respondas al la protestoj de la piloto: - Sed eĉ pasintjare ni kaptis kvar ursojn kaj via kolego, kun la sama aviadilo, flugveturigis la tutan ŝarĝon.

- Se estis tiel, ni iru ...

Post ne longe de la ekflugo, la hidroplano kraŝas en la arbaron. Dum la tri, mirakle senvundaj, iras sian vojon tra la vrakaĵo, unu el la ĉasistoj diras: - Estas nekredeble, ankaŭ pasintjare ni kraŝis ĝuste ĉi tie.

Dimenticare

Un ubriaco sta rincasando: - Scusi, signore, saprebbe dirmi dove abito?

- E che ne so io?

- Andiamo bene. Anche lei è sbronzo.

Forgesi

Ebriulo hejmeniras: - Pardonu, sinjoro, ĉu vi dirus al mi kie mi loĝas?

- Kaj kion mi scias?

- Nu, bone. Ankaŭ vi estas ebria.

Sbornie

Lui sta tornando a casa ubriaco e, per evitare scenate, pensa a come nasconderle il suo stato. Alla fine decide di farsi trovare in salotto mentre legge un libro. Detto fatto, entra in casa cercando di non fare rumore, si siede in poltrona e comincia a leggere. Lei arriva dalla cucina e gli chiede bruscamente:

- Si può sapere cosa stai facendo?

- Non vedi, cara? Sto leggendo ... - tenta di dire lui sorridendo.

- Ancora una volta ubriaco. - urla lei - Chiudi quella maledetta valigetta e fila a letto.

Ebriecoj

Li estas revenanta hejmen ebria kaj, por eviti scenon, meditas pri kiel kaŝi al ŝi sian staton. Fine li decidas troviĝi sin en la salono dum librolegado. Tiel, li eniras hejmen penante ne fari bruon, li sidas sur fotelon kaj komencas legi. Ŝi venas el la kuirejo kaj tuj demandas:

- Kion vi faras?

- Ĉu vi ne vidas, karulino? Mi legas ... - provas diri li ridetante.

- Vi drinkis denove. - Krias ŝi - Fermu tiun malbenitan valizeton kaj rapidu liten.

Sbornie

Al bar due amici hanno già bevuto molto quando uno di loro farfuglia: - Acci-

denti, che guaio! Mia moglie mi aveva raccomandato di non tardare, ma ora come faccio? Ho la vista annebbiata e non vedo l'orologio ...

- Non preoccuparti. Io ne vedo due ...

Ebriecoj

En trinkejo du amikoj jam multe trinkis kiam unu el ili fuŝmurmuras: - Damne, kia kaĉo! Mia edzino rekomendis al mi ne malfruiĝi, sed nun kiom mi faru? Mia vido estas neklara kaj mi ne vidas la horloĝon ...

- Ne maltrankviliĝu. Mi vidas du ...

Sbagli

Un ubriaco torna a casa cantando rumorosamente e tenta di infilare la chiave nella toppa. Allora si apre una finestra e un uomo gli grida: - Vattene via, pazzo. Stai tentando di entrare in una casa sbagliata.

- Ma non sarai tu che stai guardando dalla finestra sbagliata?

Erarojn

Ebriulo revenas hejmen brue kantante kaj provas enmeti la ŝlosilon en la serruron. Tiam malfermiĝas fenestro kaj viro krias al li: - Foriru, stultulo. Vi estas provanta eniri en malĝustan domon.

- Ĉu eble ne estus vi, kiu rigardas el erara fenestro?

La verifica

Un uomo alticcio si sta arrampicando in cima a un palo della luce. Un passante lo vede e gli grida: - Cosa fa lassù? È molto rischioso.

- C'è un detto che sostiene: "Chi beve birra campa cent'anni", mentre un altro afferma: "Chi tocca i fili muore". Siccome io sono un bevitore di birra, voglio scoprire quale dei due è veritiero.

La konfirmo

Ebriulo estas grimpano la supron de lumiga fosto. Pasanto vidas lin kaj krias:

- Kion vi faras tie supre? Estas tre danĝere. Ĉu vi frenazas?

- Estas diraĵo kiu diktas: "Kiu trinkas bieron vivadas cent jarojn, dum alia diras: "Kiu ektuŝas la dratojn mortas". Ĉar mi estas biertrinkanto, mi volas kontroli kiu el ili veras.

Rimborso delle spese

Un commerciante aveva erroneamente pagato in più per la spedizione di un carro merci.

Richiedendo l'importo non dovuto scrisse alla ferrovia che non poteva inviare il documento originale, ma che era disposto a fornire una fotocopia.

L'impiegato che trattava la pratica sapeva che si deve fornire l'originale della lettera di trasporto, ma in qualche modo una fotocopia prova il pagamento eccessivo.

Per consiglio si rivolse al suo capo, che subito risolse il caso dicendo: - Avvisa gentilmente il cliente che riceverà la somma pagata in più, non in banconote originali, ma delle loro fotocopie.

Il commerciante inviò il documento originale.

Repago de elspezoj

Komercisto erare devis pagi pli grandan sumon por ekspedkosto de varvagono.

Repostulante le tro pagitan sumon, li skribis al la fervoja administracio, ke li ne povas sendi la originalan dokumenton, sed ke li volonte disponigos fotokopion.

La oficisto traktanta la aferon sciis ke oni devas havigi la originalan transportleteron, tamen fotokopio iel estas atestaĵo, kiu povas pruvi la troan pagon.

Por konsilo li sin turnis al sia ĉefo, kiu tuj solvis la kazon dirante: - Bonvolu sciigi la klienton, ke li rericevos la troan pagitan sumon, ja ne per originalaj monbiletoj, sed per ties fotokopioj.

La komercisto sendis la originalan dokumenton.

In stazione

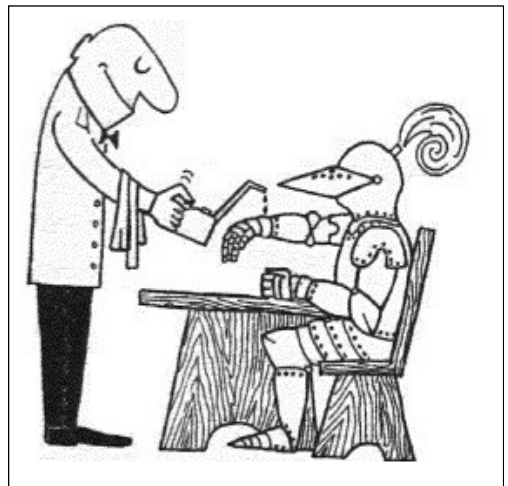
Dall'altoparlante: - Si informano i passeggeri che il treno da Trieste per Milano partirà alle ore 17:15. Si ripete per gli esperantisti: il treno da Trieste a Milano partirà quando la lancetta piccola indicherà il numero 5, e la grande il numero 3.

Un po' più tardi, dall'altoparlante: - Si informano i passeggeri di un cambio di orario: il treno da Trieste per Milano non partirà più alle 17:15 o alle 5 e un quarto, ma 15 minuti dopo le 17.

En stacidomo

El la laŭtparolilo: - Oni informas la pasaĝerojn, ke la trajno el Triesto al Milano ekveturos je la horo 17:15. Oni ripetas por esperantistoj: la trajno el Triesto al Milano ekveturos kiam la malgranda montrilo indikos la numeron 5, kaj la granda la numeron 3.

Iom poste, el la laŭtparolilo: - Oni informas la pasaĝerojn pri horarŝanĝo: la trajno el Triesto al Milano ne plu ekveturos je la horo 17:15, nek je la 5-a posttagmeze kaj kvarono, sed 15 minutojn post la 17-a. □



Pruvèrbi bulgnîs Proverboj bolonjaj

Mèrz dal vânt, Avrèll dal tänp, Mâz di trón e Žóggñ di quajón.

Marto venta, Aprilo tempa, Majo tondra kaj Junio de la malsprituloj.

Mèrz sótt, Avrèll bagnè, beèt al vilàn ch' l à sumnè.

Marto seka, Aprilo malseka, benata la kamplaboristo kiu semis.

Mèrz urtlàn, purasè pàja e pôc gran.

Marto legomisto, multe da pajlo kaj malmulte da tritiko.

Mèrz, marzân, pôrta al gabàn e anc al zibân.

Marto, martego, kunportu kazakon kaj ankaŭ jakegon.

Mèrz, marzân, ténzm' al cûl, brîsa al mustazân.

Marto, martego, koloru mian pugon kaj ne la vizaĝon.

Mèrz, marzân, trî dé catív e ón bãn.

Marto, martego, tri tagoj malbonaj kaj una bona.

Mèrz, marzâz, cûsum al cûl mo brîsa al mustâz.

Marto, martaĉo, kudru mian pugon kaj ne la vizaĝon.

Mèrz, marzôt, longh i dé quant ala nôt.

Marto, marteto, longaj la tagoj kiom la noktoj.

Met'r al câr dinanz ai bû.

Meti la çaron antaŭ la bovojn.

Métt un mât da par sé, al pãnsa ala nôt quall ch' l à da fèr al dé.

Metu frenezulon sole, li pensas dumnokte kion fari dumtage.

Méttér trôpa chèren int al fûg l é un vlairla brušèr.

Meti tro multe da viando sur la fajron estas voli bruligi ĝin.

Mnèstra fèssa e prédica cèra.

Supo densa kaj prediko klara.

Proverbi regionali Proverboj regionaj

Donna baffuta, donna capricciosa.

Virino lipharhava, virino kaprica. *Sardinio*

Donna che ti abbraccia e ti stringe, o t'ha ingannato o sta per ingannarti.

Virino kiu vin brakumas kaj kunpremas, aŭ ŝi vin perfidis aŭ ŝi estas perfidonta. *Sicilio*

Donna nana, tutta tana.

Virino nana, tute truo. *Venetio*

Donna senza amore è rosa senza odore.

Virino sen amo estas rozo sen odoro. *Sicilio*

Donna, cavallo e barca sono di chi li cavalca.

Virino, ĉevalo kaj ŝipo estas de kiuj ilin rajdas. *Ligurio*

Donne e asini devono passare per una sola mano.

Virinoj kaj azenoj devas esti uzataj de nur unu mano. *Apulio*

Donne e bambini si baciano quando dormono.

Virinojn kaj infanojn oni kisas kiam ili dormas. *Apulio*

Donne e cavalli non si prestano mai.

Virinojn kaj ĉevalojn neniam oni pruntedonas. *Piemontio*

Donne e denaro devono passare per una sola mano.

Virinoj kaj mono devas esti uzataj de nur unu mano. *Kalabrio*

Donne e galline si perdono quando camminano.

Virinoj kaj kokinoj perdiĝas kiam ili paŝas. *Apulio*

Dopo le nozze, figli e botte.

Post geedziĝo, gefiloj kaj batoj. *Latio*

Dove c'è la madre con la figlia, non c'è nuora che resista.

Kie estas patrino kun filino, ne estas bofilino kiu rezistas. *Markio*

Aforismi sulle lingue *Aforismoj pri lingvoj*

Perché una lingua sia internazionale, non basta chiamarla tale.

Por ke lingvo estu internacia, ne sufiĉas nomi ĝin tia. *Ludwich Leizar Zamenhof*

Ogni discussione è inutile: l'Esperanto funziona.

Ĉiu diskuto estas sennutila: Esperanto funkcias. *Emil Boirac*

Desidero che l'attenzione degli statisti e degli scienziati sia attratta dall'Esperanto e dai pratici servizi che esso può offrire.

Mi deziras, ke la atento de ŝtatestoj kaj sciencistoj estu altirata de Esperanto kaj de la praktikaj servoj, kiujn ĝi povas oferi. *Edouard Herriot*

Sono esperantista e spero che molti giovani si facciano propulsori di una vasta prosperità.

Mi estas esperantisto kaj esperas ke multaj junuloj fariĝus propulsiloj de vasta prospero. *Franz Jonas*

L'Esperanto potrà avere le più felici conseguenze per le relazioni internazionali e per l'avvento della pace.

Esperanto povos havi la plej feliĉajn sekvajn ĉe la internaciaj rilatoj kaj ĉe la alveno de la paco. *Louis-Jean Lumière*

Io or ora ho assistito al miracolo della Pentecoste, alla scoperta di un nuovo mondo, il cui Cristoforo Colombo è Ludovico Lazzaro Zamenhof, creatore dell'Esperanto.

Mi ĵus spektis la Pentekostan miraklon,

la malkovron de nova mondo, kies Kristoforo Kolumbo estas Ludoviko Lazaro Zamenhof, iniciatinto de Esperanto.

Major

La speranza in un mondo di lingua e moneta uniche va coltivata con ogni buona volontà.

La esperon pri mondo kun lingvo kaj mono unikaj oni devas kultivi per ĉiuj bonaj zorgoj. *Giuseppe Medici*

L'Esperanto è la più internazionale delle internazionali.

Esperanto estas la plej internacia internacio. *Oddino Morgari*

Dò gran significato alla diffusione dell'Esperanto. Grazie alla sua facilità esso è adatto alla propaganda della pace, all'allargamento delle relazioni tra i popoli, anche i più lontani.

Mi taksas tre signifa la diskonigadon de Esperanto. Dank' al sia facileco ĝi taŭgas por la pacpropagando, por la plivastigado de la rilatoj inter la popoloj, ankaŭ la plej malproksimaj.

Francesco Saverio Nitti

La Chiesa appoggia l'Esperanto che facilita la comprensione fra i popoli, base dell'armonia e della pace.

La Eklezio apogas Esperanton, kiu faciligas la interkomprenon inter popoloj, bazo de harmonio kaj paco.

Paolo VI

Se dovessi musicare un inno alla Pace stimerei come il più adatto "La Espero" di Zamenhof.

Se mi devus muziki himnon al Paco, mi taksus kiel plej taŭga "La Espero"-n de Zamenhof. *Lorenzo Perosi* □

GIOCO DI PAROLE = VORTLUDO - 45

Chiave = Sloŝilo (3,5,4): Famosa opera di Julio Baghy = Fama verko de J.B.

O	N	E	L	I	T	N	A	K	R	O	R	A	P
A	A	R	E	P	S	E	A	E	O	L	E	R	A
P	J	D	S	K	A	O	S	O	T	I	A	A	R
A	T	U	K	U	L	P	O	U	A	G	A	K	O
R	I	G	L	I	O	R	R	I	M	A	L	R	K
F	N	S	N	N	R	E	P	A	L	P	A	D	O
L	G	O	D	I	A	N	T	O	J	A	S	O	K
U	A	I	N	G	P	O	O	A	M	T	K	R	O
K	L	D	I	A	R	G	S	T	M	O	O	T	L
O	O	R	R	N	E	O	B	A	I	A	T	S	I
P	T	A	I	I	T	T	L	E	P	R	O	A	F
I	D	S	L	E	N	S	U	O	J	A	I	I	A
I	T	R	I	O	I	K	I	T	K	A	R	P	T
O	A	D	N	A	R	G	O	O	O	B	A	T	S

Cerca e riquadra ogni parola nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Le restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Iuj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restantaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.

ALASKO, BEJA, DIANTOJ, ESPERA, GRANDA, GUDRE, INTERPAROLAS, KANTILENO, KAOLINO, KAOSO, KARA, KOALO, KOLO, KOPII, KULPO, LEPRO, MATEO, MATO, NAJTINGALO, NEOPRENO, OKULFRAPA, PAGILO, PALPADO, PARADI, PARO, PAROKO, PIA, PIASTRO, PRAGMATO, PRAKTIKI, RAJTO, REAGIS, REALA, RESPONDILO, RIGLI, SARDIO, SIA, SPIRITO, STABO, STAFILOKOKO, SUOJ, TORNISTO, TRAPASO, TUTE.

Soluzione dell'ultimo numero, 44° gioco - Solvo de la lasta numero, 44-a vortludo:
PLI GRAVAS HAVENO OL VETURO.

Kolofono

ITALA FERVOJISTO IL FERROVIERE ITALIANO

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

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

Adresoj/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,

✉ <vitorni@virgilio.it>.

Lingva kontrolado: Gianfranco Tomba.
Senpage al la membroj / Gratis ai membri
Memprintita / Stampato in proprio
Kvarmonata - neregula / Quadrimestrale
- non regolare.

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

Banca INTESA Zola Predosa (BO)

IBAN IT 31 U 03069 37133 100000001497

uea-konto: robo-r

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

www.ifeff.net - www.ifea.altervista.org

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 *tutte* le poche regole al riguardo.

★ Le vocali sono cinque: **a e i o u**

★ In tutto l' **alfabeto** 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 conosciute).

★ 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* (**felĉa**)

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**)

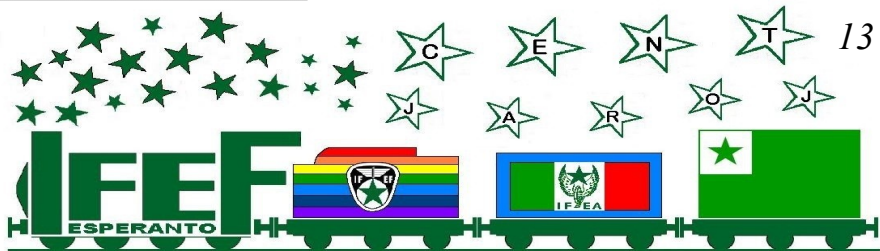
s sorda, come la **s** di *sale* (**salo**)

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

z sonora, come la **s** di *musica* (**muziko**)

j - ŭ sono considerate 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.*