

Por via sekureco
Nova ĉeĥa lokomotivo en ekspluatado

Ekde decembro 2010 la unua ĉeĥa lokomotivo, de serio 380, konstruita en ĉeĥa entrepreno *Škoda Transportation* trafikis ankaŭ en kape de pasaĝertrajnoj. La unua estis trajno *EuroCity 171 Hungaria*.

Lokomotivo 380.008 tiel fariĝis unua el dudek veturiloj de la serio 380, kiuj laŭvice restados en praga lokomotivejo. La trakciilo kun numero 008 dume estas envicigita en pli longan esplorfunkciadon en regula pasaĝertrafiko, restantaj lokomotivoj 109E daŭre trafikis sub signo *ČD Cargo* kun vartrajnoj. La lokomotivo permesas rekuperan dinamikan bremsadon, ĝi do eluzas resendon de energio el reloj kaj ŝparas kostojn. La lokomotivo estis konstruata en kunlaboro kun lokomotivestroj kaj eluzas iliajn spertojn en ĉeĥa trafiko. La moderna maŝino pezas preskaŭ 90 tunojn, kaj ĝia plej granda veturrapido en ekspluatado estas 200 km/h.



Regionaj trajnoj en Regiono Liberec

Ĉiun labortagon en Regiono *Liberec* prizorgas transportadon de pasaĝeroj 492 regionaj trajnoj, en semajnfinoj kaj en festotagoj oni povas uzi proksimume 430 trajnojn.

Ekde 12-a de decembro 2010 pliboniĝis trajnkunligo de urboj *Semily*, *Stará Paka* kaj *Turnov* kun *Tanvald*, kaj aperis nova kunligo de *Bakov nad Jizerou*, *Česká Lipa* kaj *Rumburk*.

En la jaro 2011 oni al Regiono *Liberec* liveros unuajn basplankajn motorvagonkombinaĵojn *Regio-Shuttle RS1*.

Novaj trajnoj al Kłodzko



Al novaĵoj en Regiono *Pardubice* apartenas plimultigo de rektaj trajnoj inter *Pardubice*, *Ústí nad Orlicí* kaj pola *Kłodzko*. Krome, el *Pardubice hl.n.* (ĉefa stacio) al *Česká Třebová* kaj *Svitavy* nove trafikis nokta rapidtrajno *Sp 1909*, forveturanta je 0:24 horo, kiel koneksa trajno de la eksprestrajno R 719 el *Praha* (alveturinta 0:20 horo).

Se vi transtrajniĝos en *Pardubice hl.n.* (ekz. por veturi al *Liberec*), en stacidoma halo vi povas trarigardi serion da proksimume 130 novaj nigreblankaj fotografajoj, aranĝitan kiel promeno tra Regiono *Pardubice*. Konstanta ekspozicio estas instalita sur vitraj areoj de muroj en grandspaca enirhalo en la ĉefa stacio. Grandaj fotografajoj prezentas naturajn kaj arkitekturajn interesajn en Regiono *Pardubice*, kaj ilia celo estas subteni vojaĝmovadon en la regiono. Regiono *Pardubice* perceptas la ĉefan stacidomon kiel enirpordon en la urbon, kaj tial oni ankaŭ preparas en unua duono

de 2012 loki en spacoj de iama interreta kafejo informkioskojn pri vojaĝmovado.

Pendolino komencis sesan jaron de ekspluatado

Preskaŭ ses milionojn da pasaĝeroj jam transportis komfortaj vagonoj en trajnoj *SC Pendolino*, en pli ol kvinjara ekspluatado. Ekde la jaro 2011 oni enkondukis kelkajn novaĵojn.

Veturtempo el *Praha* al *Ostrava-Svinov* laŭ nova horaro daŭras 2 horojn kaj 56 minutojn, el *Praha* al *Brno 2* horojn kaj 23 minutojn. En junio 2009 ektrafikis vendreda trajno *SC Pendolino Sprinter* por kunligi ankaŭ *Praha* kun *Třinec*, kaj tiun ĉi distancon la trajno nun traveturas en 3 horoj kaj 55 minutoj. Ĉeĥaj Fervojoj (*ČD*) entute ekspluatat 7 kombinaĵojn *Pendolino* je trajnkursoj *Praha – Ostrava – Třinec* kaj *Praha – Brno – Bratislava*. Sur ĉeĥaj trakoj ĝis fino de 2010 trajnkompletoj *Pendolino* traveturis jam pli ol 11 milionojn da kilometroj. En unua

klaso de la trajnoj *SC Pendolino* personaro senpage proponas al pasaĝeroj tagĵurnalojn kaj refreŝigaĵon, ekde januaro 2011 kompletigita pri vegetarana manĝaĵo. Nove oni en bufedvagonoj priservas klientojn donante al ili trinkaĵojn kaj manĝaĵojn sur porcelano. Ekde januaro 2011 oni krome ĉiusemajne ŝanĝas menuon kun proponataj



bagetoj (blanka bakajo), sandviĉoj, salatoj kaj dezertoj, kaj krome la klientoj povas mendi ankaŭ konvenan manĝon por diabetmalsanuloj. Liveranto de rabata refreŝigaĵo estas kompanio *BAPA*, elirinta el orda konkurstraktado. Disportadon kaj priservon en la trajno daŭre prizorgas kompanio *JLV* (Restoraci- kaj Lit-vagonoj).

Fervojlinio Košice – Bohumín daŭre servas

Unu el la plej longaj fervojlinioj en iama Aŭstrio-Hungarujo estis

konstruita antaŭ 140 jaroj.

Post finkonstruo de unua parto de la fervojlinio *Košice – Bohumín* en la jaro 1869 el *Bohumín* al *Těšín*, kaj altigo de *Báňská* fervojo en stacio *Doubrava*, unu jaron poste estis daŭrigataj konstrulaboroj ankaŭ sur pliaj liniopartoj. Kaj tiel loĝantoj de apudliniaj civitoj atendatingis la 8-an de januaro 1871, kiam oni malfermis al ekspluatado plian linioparton el *Těšín* al *Žilina*.

Por debito de karbo kaj erco.

La fervoja linio tiel antaŭ 140 jaroj kunligis Silezion kun Hungarujo kaj grave kontribuis por evoluo de ekonomio kaj komerco en tiu ĉi regiono. La plej gravan signifon ĝi havis por evoluo de minfosado de karbo en *Karviná* regiono kaj de metalurgio en ferfandejo kaj ferproduktejo en proksima *Třinec*. Tiuj ĉi entreprenoj ankaŭ fariĝis la plej grandaj en *Těšín* baseno kaj ekokupis ĉefan lokon inter ekonomiaj entreprenoj en Silezio. Ferfabrikoj en *Třinec* akiris dank' al Fervojo *Košice – Bohumín* novajn debitajn lokojn por siaj fabrikaĵoj kaj importataj krudaĵoj, precipe de karbo kaj fererco. Iom-post-iome estis malfermataj pliaj minfosoj en regiono *Karviná*, al kiuj fervojo ebligis pli grandan debiton. Por loĝantaro de tiu ĉi regiono kaj proksima *Kysúca* tio signifis pli multajn laboreblojn.

Urbo *Těšín* mem reakiris sian famon de centro de *Těšina* Silezio kaj fariĝis sidejo de Ekspluat-direkcio de la menciata fervojlinio, kiu administris la tutan linioparton el *Bohumín* ĝis *Žilina*. Komence ĉi tie trafikis du paroj de tiam ankoraŭ mikstreĝimaj trajnoj, kiuj la tutan linioparton el *Bohumín* ĝis *Žilina* traveturis en 5 horoj kaj duono. Vojaĝantoj en *Bohumín* havis koneksajn trajnojn al ĉefurbo Vieno, al *Olomouc*, Krakovo kaj Berlino.

Al kiu plenumiĝis planoj?



Kontenta estis ankaŭ urbestro en *Těšín*, *Jan Demel*, kiu kiel monarkia deputito fordonis al konstruado de fervojlinio *Košice – Bohumín* ĉiujn siajn influon, fortojn kaj eblojn. La urbestro *Demel* kaj grafo *Larisch* el *Karviná* poste nur povis atento-sekvi, kiel la regiono evoluas kaj riĉiĝas. Iliaj planoj fariĝis plenumitaj.

Plenumon de siaj planoj tamen ne ĝisvivis direktoro de Ferentrepreno en *Třinec*, *Ludvík Hohenegger*, kiu de la fervojlinio *Košice – Bohumín* tion profitatendis. Li forpasis ja en la jaro 1864, do ankoraŭ antaŭ komenciĝo de

konstruado. La tuta fervojlinio el *Bohumín* ĝis *Košice* estis finkonstruita en la jaro 1872 kaj per sia longo 368 km ĝi fariĝis unu el la plej longaj en Aŭstrio – Hungarujo.

Laŭ diversaj fontoj prilaboris Jindřich Tomíšek, reviziis Heinz Hoffmann