

## El fervoja mondo 7/2016

Aŭstrio:

### Aŭstra prezidento vojaĝis al Ĉeĥio en trajno

Netradicie en trajno venis por ŝtata vizito de Ĉeĥa respubliko aŭstra prezidento *Heinz Fischer*. Al Ĉefa fervojstacio en Prago, kie bonvenigis lin ankaŭ prezidantaro de Ĉeĥaj Fervojoj (ĈD), li venis en trajno *railjet*. Post solena ceremonio li kun akompanantoj entrajniĝis en specialan historian trajnon, en kies vagonarkonsisto estis ankaŭ salonvagonoj de unua ĉeĥoslovaka prezidento *T. G. Masaryk* kaj de aŭstra-hungara arĥiduko *František Ferdinand*. La historia trajno enkape kun vaporlokomotivo 464.008 ekveturis al *Stochov u Lán*, kie atendis ĝin ĉeĥa prezidento *Miloš Zeman*. La aŭstra ŝtatestro ripetis vojon de la antaŭulo *Michael Hainisch* el jaro 1921, kiam sur la sama pasaĝerkajo bonvenigis lin ĉeĥoslovaka prezidento *T. G. Masaryk*.

Britio:

### Britio unuecigas informan sistemon por vojaĝantoj

Britaj Fervojoj komencis plenumi la 28-an de Junio 2016 projekton por 9 milionoj da pundoj, kies tasko estas anstataŭi ĝisnunajn 66 memstarajn inform sistemojn por vojaĝantoj per unu centreja sistemo nomata *Darwin*. *Darwin* liveras aktualajn trajninformojn al enstaciaj ekranoj kaj retaj datumkanaloj, inkluzive de Nacia fervoja aplikaĵo, kaj donas momentajn antaŭdirojn de alvenoj kaj forveturoj, numerojn de kajoj, taksojn de malfruiĝoj, ŝanĝojn en trajnhoraroj kaj nuligon de trajnoj. *Darwin* kolektas datuminformojn rekte el ĉiu klienta inform sistemo rekte de fervojaj trafikistoj kaj kombinas tiujn kun informoj pri pozicio de la trajnoj donataj fare de ekspluatanto de infrastrukturo *Network Rail* (plu *NR*). Tio permesas, ke vojaĝantoj ekvidas samajn aktualajn informojn senkonsidere la fakton, ĉu ili elektis enstaciajn ekranojn, interreton, aplikaĵon, aŭ se ili pridemandas enstacian personalon.

**„Niaj klientoj diras al ni, ke ili volas pli bonajn informojn, precipe se okazos iu problemo kun priservo, kaj tiu ĉi projekto prezentas gravan paŝon en direkto kontentigi iliajn bezonojn”,** diras *Jacqueline Starr*, plenuma direktorino por kontento de klientoj en kompanio *Britain’s Rail Delivery Group*. **„Multaj vojaĝantoj tre bone konas tiun panikon dum atendado por trajno, kiam al ili sur stacia ekrano montriĝas io alia ol en movebla aplikado. Por klientoj estas ŝlosila tio, ke ili povu kredi originon de la informoj en fervojo kaj ili povu tiel plej bone plani vojaĝojn.”** En la projekton *Darwin* estas enkonectitaj ĉiuj britaj fervojaj kompanioj, inkluzive *NR*, kaj ĝin financis nacia programo por plibonigo de stacioj, kies intenco estas liverado de informoj en reala tempo, pli rigardebla navigacio, pli facila alireblo kaj plibonigo de atendejoj por vojaĝantoj.

Ĉeĥio:

### En Alžbětín oni rememorigis pri 25 jaroj post malfermo de landlimo

Antaŭ 25 jaroj estis post multaj ĉagrenplenaj jaroj de komunisma regado denove malfermita landlima pasejo inter civitoj ĉeĥa *Železná Ruda-Alžbětín* kaj germana *Bayrisch Eisenstein*. Komence de Junio 2016 pri tiu ĉi okazo rememorigis ĉi tiamaj loĝantoj kaj fervojaj amikoj. Ĉeĥaj Fervojoj mendis al la loko trivagonan ekstran trajnparon.

Fervoja landlima pasejo inter *Alžbětín*, loka parto de civito *Železná Ruda*, kaj *Bayrisch Eisenstein* en Malsupra Bavario funkcias jam 25 jarojn. Pri la solena renovigo de fervoja kunligo komence de 1990-aj jaroj – precize 2-an de Junio 1991 – rememorigis tiamuloj, reprezentantoj de ambaŭ landlimaj civitoj kaj dungitoj de Ĉeĥaj Fervojoj.



„Tiam tio estis neordinara okazo, al kiu venis miloj da homoj el Bavario kaj Ĉeĥio, por denove komenci amikecajn rilatojn kaj renovigi bonajn kontaktojn, kiuj ĉi tie regis antaŭ dua mondmilito. Sentoj de ĝojo kaj libereco estis nepriskribeblaj”, rememoras ĉi-regiona patrioto kaj historiisto *Emil Kintzl* la tagon, kiam ĉeĥaj trakoj post kelkaj dekjaroj dum regado de unu partio denove kunligiĝis kun tiuj germanaj. Antaŭ kvaronjarcento la lokon vizitis krom aliaj ankaŭ iama federacia kanceliero (registarestro) *Helmut Kohl*, ĉeĥoslovaka ĉefministro *Petr Pithart* kaj ĉeĥa trafikministro *Jiří Nezval*.

Fera kurteno en la loko jam ne estas evidenta, landlimo trairas enmeze de la stacidoma konstruaĵo kaj se ne restus angulŝtonoj, neniu transiron inter ambaŭ ŝtatoj eĉ registrus. Tia idilio tamen nepre ne regis en Februaro 1948, kiam regpovon transprenis komunistoj. “Nelonge post la mondmilito kunligo ankoraŭ funkciis, sed poste ruĝpartianoj forŝirtiris la trakojn, konstruis grandegajn barilojn kaj ĉion lasis surkreskiĝi de arbustaro kaj arboj. Kaj kvankam sur bavaria flanko trafikis pasaĝertrajnoj plu ĝis landlimo, niaj finiĝis en haltejo *Železná Ruda město*. Pli malproksimen trafikis nur vartrajnoj kun ligno”, rememorigis *Kintzl* pri la malluma historio. Ununura

ĉeĥoslovaka “ornamaĵo” tiel restis ruĝa stelo sur frontono de la dezertiĝinta stacidomo. Kelkajn metrojn de ĝi staris seĝejo, en kiu laboris homoj kun specialaj permesiloj, kaj ĉiun movon gardis landlima gardistaro. “En komenco de *Alžbětín* staris vojbarilo, ĉe landlimo la dua. Ĉi tien neniu normala homo povis veni, ĉio estis ĉirkaŭita de drataro. Arbarlaboristoj vagonojn kargis, lokomotivo manovris kaj veturigis vagonaron reen”, priskribis *Kintzl* tiamajn cirkostancojn. El ĉeĥoslovaka flanko gvidis ĝis entrepreno branĉtrako.

Post revolucio komencis ambaŭ ŝtatoj prepari renovigon de la kunligo. “Malfermon antaŭis traktado kaj interkonsento sur politika sceno. Poste venis tekniko, kiu la lokon unue purigis de arboj kaj arbustaro, poste estis kunligataj trakoj kaj farata kontrolo de novaj instalaĵoj. Tutan solenaĵon organizis ni komune kun kolegoj el Nurenbergo, diris *Vladimír Sosna*, iama ĉefo de direkcio ČSD en *Plzeň*.”

La unua trajno al renovigita stacio en *Alžbětín* venis la 2-an de Junio 1991; inter vojaĝantoj mankis nek tiama germana kanceliero *HelmutKohl* nek ĉeĥa ĉefministro *Petr Pithart*.

Nuntempe uzas la interŝtatan vojaĝeblon plejparte feriantoj kaj turistoj, por viziti la regionon kaj partopreni diversajn sportaranĝojn. Inter *ŽeleznáRuda- Alžbětín, Klatovy, Plzeň* kaj Prago regule trafikas ne nur vico de pasaĝeraj regionaj trajnoj, sed ankaŭ kvinopo de rapidaj trajnparoj de pli alta kvalito.



Hungario: **En trajnparo *EC Hungaria* troviĝas novaj pasaĝervagonoj *Bpmz IC+***

Hungara trafikisto *MÁV Start*, el kies veturiloj konsistas vagonaroj de trajnparo *EC 172/173 Hungaria*, trafikanta el Budapeŝto tra Bratislavo, Prago kaj Berlino al Hamburgo kaj reen, envicigis en tiujn ĉi vagonarojn ekde 4-a de Aprilo 2016 unuajn du novajn pasaĝervagonojn *Bpmz IC+*. Ili povas veturi per rapido 200 km/h. Por kurantaj monatoj de la jaro 2016 oni planas, en tiu ĉi trajnkurso iom-post-ioman anstataŭigon de pliaj malpli novaj pasaĝervagonoj.

Kartvelio: **Kartveloj ĉerpis inspiron ĉe Ĉeĥaj Fervojoj kaj administracio *SŽDC***

Spertoj pri modernigo de fervojaj linioj kaj efektiva ekspluatmetodo en trafika agado - tio estis ĉefa motivo de renkontiĝo de reprezentantoj de kartvela fervojtrafika infrastrukturo, de Ĉeĥaj Fervojoj *ČD* kaj de ĉeĥa administracio de fervoja trafikvojo *SŽDC*. Kartvelio volonte fariĝus fervoja interligilo inter Ĉinio kaj eŭropaj landoj. Al Ĉeĥa respubliko kartveloj venis inspiri sin kaj interkonatiĝi kun nova centra trajntrafikreĝejo en praga *Balabenka*. Tra arealo gvidis ilin membro de prezidantaro de Ĉeĥaj Fervojoj por tekniko, servo kaj fervoja proprietaĵo *František Bureš*, kaj ĝenerala vicdirektoro de *SŽDC* por direktado de trafiko *Josef Hendrych*.

Kartvelaj Fervojoj servas plejparte por transito, kaj okdek procentoj de ĉiuj enspezoj venas el transitaj vartransportoj. La fervojo tamen konkurencas al tielnomataj norda kaj suda koridoroj. Tiuj estas parto de fervoja reto *Tracea* (Eŭropo – Kaŭkazio – Azio), kiu ampleksas Eŭropan Union kaj ŝtatojn de orienta kaj centra Azio kiel Azerbajĝano, Kazahio, Kirgizio, Taĝikio, Uzbekio, Afganio, kaj nelastvice Ĉinio. Kartvelaj Fervojoj multe investas kaj en reton *Tracea* kaj en internacian projekton Bakuo – Tbiliso – Kars (*BTK*).

Okcidenta Eŭropo interesiĝas pri trafiko tra kartvela teritorio, ĉar transporto surmara daŭras ĝis 75, sur kontinento nur 20 tagojn. Aliflanke la reto *Tracea* direktas tra Nigra Maro kaj Kaspio, trairas ĉirkaŭ dekon da

landoj, kaj kun ties dogankontroloj kaj tarifoj formas gravan limigon de trajntrafiko. Por kuranta kliento temas pri tre komplika afero, tiucele estis antaŭnelonge kreata dogankomitato, kunliganta ĉiujn ĉefajn partnerojn, kaj nuntempe ekzistas unu tarifo por la tuta reto. Nuntempe ŝtatoj, kiuj estas membroj de la reto *Tracea*, investas plejparte por fervoja kaj havena infrastrukturoj. Azerbajĝano modernigas sian fervojan linion el Bakuo sur bordo de Kaspio ĝis kartvela landlimo, kaj konstruas novan havenon en *Alat*, en suda direkto de la ĉefurbo. Kazahio konstruas 1200 km longan linion, kiu fariĝos kunligo al reto *Tracea*. Turkmenio, kiu okupas kvaran lokon en la mondo koncerne siajn provizojn de tergaso, konstruas novan havenon *Turkmenbaŝi* sur bordo de Kaspio. La fervoja reto tamen ne estas nur kartvela afero. Turkio jam nuntempe devas finkonstrui tunelon al Kartvelio kaj tiel forigi mallarĝan "gorĝon", por plenumi tutan transporton ĝis kvin milionoj da vartunoj en jaro. Kartveloj deziras altigi transporton de propraj varoj de nuntempaj 3,5 milionoj da tunoj en jaro je 10 ĝis 12 procentoj, precipe se ili pripensas interkonsenton pri libera merkato kun okcidenta Eŭropo. Enspezoj el vartransportoj estas gravaj ankaŭ por evoluo de pasaĝertrafiko. Kiel multaj aliaj fervojoj en regionoj de iama Sovetunio, ankaŭ Kartvelaj Fervojoj ekspluatas pasaĝertrafikon kiel neprofitodonan agadon, financatan el enspezoj de vartrafiko. En plej proksimaj jaroj tamen estas planate limigi subvenciadon de monrimedoj ĝis je kvindek procentoj.

Kroatio: **Alarma malkresko de vojaĝnombroj en Kroatio**

Laŭ informoj de Kroata statistika oficejo maltrankvilige malkreskas nombroj da vojaĝantoj sur kroata fervojreto. Kvankam en la jaro 2012 oni statistikis 49 milionojn da transportitaj vojaĝantoj, en jaro 2015 tio estis nur 22 milionoj, kio estas malkresko je pli ol 50 % - malgraŭ monsubtenoj fare de la ŝtato por pasaĝertrafiko de Kroataj Fervojoj *HŽ*, kreskintaj de 47,6 milionoj al 66,3 milionoj da eŭroj. Fakte surpriza tiu negativa evoluo tamen ne estas. Ekzemple en trajnŝanĝaj stacioj ofte ne ekzistas koneksaj trajnoj. Trajnhoraroj ekde 1990-aj jaroj preskaŭ ne ŝanĝiĝis, kvankam reto de ĉefŝoseoj estas pli prefere konstruata. Veturilaro sur fervojo ne estas sufiĉe uzata kaj estas malnoviĝinta, kaj investoj por aĉetado de novaj veturiloj postrestas. Nova kroata registaro anoncis, ke monsubtenoj por *HŽ* estos malaltigitaj, kio ne estas surprizo, tamen gvidos fluon al plia malkresko de jam nebona oferto.

Svisio: **Estas preparata nova koncepto por transportoj laŭ vagonkarga ekspedo**

Okaze de preparata ŝanĝo de trajnhoraro ekde 11. 12. 2016, kaj kun inaŭguro de trafiko en baza tunelo *Gotthard* estas en Svisio preparata nova koncepto por transportoj laŭ vagonkarga ekspedo. Trafikisto *SBB Cargo* informis pri „plej granda ŝanĝo de horaro en vartrafiko“. Vagonoj estos en ranĝadstacioj nove pritraktataj en “tri ondoj” tiel, ke vartrajnoj alvenantaj/forirantaj veturu kiel eble ekster ĉefaj transporttempoj. Unu el tiuj tri ondoj estos en nokta tempo kaj destinata al eksprestrafiko (malfrua akcepto, ĝustatempa disponigo). Aliaj du ondoj estos destinataj por restanta trafiko.

*SBB Cargo* promesas al klientaro „pliajn kapacitojn, precipe en eksprestrafiko“. Fervojstacioj kun denstrafiko laŭ vagonkarga ekspedo povus esti priservataj ĝis trifoje en tago. Nova “logiko de mendoj“ povas faciligi pli bonan planadon kaj garantiadon de liverado. La nova sistemo tamen malaltigas operacieblon de mendoj „en lasta momento“. Klientaro pri la nova koncepto estis informata antaŭ fino de Majo 2016.

Laŭ *Železničář* kaj *Obzor* preparis *Jindřich Tomíšek*,  
reviziis *Heinz Hoffmann*