

El fervoja mondo 1/2017

Aŭstrio: **Okazos dutrakigo inter Aŭstrio kaj Slovenio Graz – Maribor**

Slovena Ministerio de infrastrukturo kaj aŭstra Ministerio de trafiko, renovigoj kaj teknologio subskribis 20-an de Oktobro 2016 interkonsenton pri modernigo kaj dutrakigo de fervoja linio *Graz – Maribor* en jaroj 2017 – 2021 en valoro 192 milionoj da eŭroj. Tiu ĉi projekto celas plialtigi kapaciton de 63 al 84 trajnoj en tago kaj redukti vojaĝtempon de 70 al 45 minutoj. La linio *Graz – Maribor* estas parto de historia ĉeflinio *Südbahn* el Vieno al Triesto, kiam post la dua mondmilito estis en la jaro 1956 la dua trako forigita pro malkresko de vartrafiko. Sur la aŭstra parto inter *Graz* kaj ŝtata landlimo estas nuntempe dutrakaj ĉirkaŭ 29 km el 49,5 km, dum la tuta slovena parto estas unutraka. La aŭstra linioparto estas elektrizita de sistemo 15 kV, 16 2/3 Hz, kaj tiu slovena 3 kV.

Aŭstrio: **Pliaj investoj por fervojaj projektoj**

Kadra programo de Aŭstraj Federaciaj Fervojoj *ÖBB* planas investi en jaroj 2017 – 2032 15,2 miliardojn da eŭroj en projektojn de fervoja infrastrukturo. Federacia Ministerio de trafiko, renovigoj kaj teknologio transdonis la 12-an de Oktobro 2016 dokumenton kun tiu ĉi programo kaj teksto por aprobo al Konsilantaro de ministroj. Monsumo 7,7 miliardoj da eŭroj estas destinita por modernigo de fervojaj stacioj kaj vartranskargejoj, por plibonigo de retaranĝoj, kaj por malaltigo de bruonivelo.

Por evoluigo de suda reto, precipe konstruado de montbaza tunelo *Brenner*, direktiĝu 6,5 miliardoj da eŭroj. Inwestoj por trajnsekurigsistemoj atingos 1 miliardon da eŭroj.

Historio de voĝvida transporto en Aŭstra respubliko komenciĝis en fino de 15-a jarcento, kiam estis konstruita privata perkabla transportilo *Reiẞzug*, kun celo priservi fortikaĵon Salcburgo. Multe pli konata estas ĉevaltira linio kunliganta *České Budějovice* kaj *Lin*z, enservigita en la jaro 1832, prezentinta unuan publikan interurban tramvojon sur Eŭropa kontinento. Aŭstra kaj ĉeĥa fervojaj historioj estas kunligitaj. Linio inter urbo Vieno kaj Bohemio, kiu kunligis Malsupran Aŭstrion tra Moravio, kaj Aŭstran Silezion kun Okcidenta Galicio (Malgrandpolio) en la jaro 1839 fariĝis unua vaportrakcia fervojo en ĉeĥaj landoj. Eksploatis ĝin imperiestro-reĝa privilegiita Norda Fervojo de la Imperiestro Ferdinando, kiu en la jaro 1906 estis ŝtatigita, kaj ĝian administracion transprenis la Imperiestro-reĝaj ŝtataj fervojoj. Post disfalo de Aŭstria-Hungara Monarkio estis en la jaro 1923 fonditaj Aŭstraj Federaciaj Fervojoj (*ÖBB*, dum unuaj jaroj de la ekzisto kun nomo *BBÖ*). Krom periodo 1938 – 1945, kiam la fervojo post anekso (perforta okupo de Aŭstrio fare de Germanio en jaro 1938) estis ekspluatata de Germana Regnofervojo *DR*. Plua portempa tempolimo estis la jaro 2004, kiam okazis reorganizo de *ÖBB* al *ÖBB Holding AG*. Kiel elstaran okazintaĵon ni povas taksi finkonstruon de nova Ĉefa stacio en Vieno en la jaro 2012.



Trajno ÖBB en Brenner - montpasejo



Vartrajno de trafikisto RCA proksime de Freistadt

En Aŭstrio estas en ekspluatado 4966 km da fervojlinioj (kio prezentas 9752 km da trakoj, de kiuj 83% estas elektrizitaj). Sur la reto troviĝas 6335 pontoj kaj 248 tuneloj. Fervoja kurentoprovizado estas 15 kV, 16 2/3 Hz. Al infrastrukturaj interesaĵoj apartenas ekzemple montara linio *Semmering*, kiu estas konsiderata kiel unua vera montara fervojo en la mondo. La fervoja linio 41,7 km longa estis enservigita en la jaro 1853, kaj ĝian konstruadon partoprenis 20000 laboristoj. Sur la linio troviĝas 14 tuneloj, 16 viaduktoj, 118 ŝtonaj kaj 11 feraj pontoj. Ekde la jaro 2012 sub montomasivo kaj sub la linio estas konstruata 27 km longa montbaza tunelo, kiu povus esti malfermita por trafiko en la jaro 2024. Ekde la jaro 2008 estas konstruata plia, kaj por trafiko trans Alpoj pli montbaza *Brenner*-a baza tunelo. Temas pri politike sentema afero – ŝosea trafiko en tiu ĉi regiono en lastaj 30 jaroj kreskis de 3 milionoj al 22 milionoj da tunoj en jaro. La tunelo post sia planata finkonstruo en la jaro 2026 kunligos aŭstran *Innsbruck* kun itala *Franzensfeste* kaj atingos longon 55 km.

Krom tiuj ŝtataj fervojoj *ÖBB* ekzistas en Aŭstrio kelkaj aliaj fervojaj entreprenoj kun propra infrastrukturo por publika trafiko, ekzemple *Graz Keflacher Bahn und Busbetrieb* (ĉirkaŭ 100 km da linioj), *Linzer Lokalbahn* (ekspluatado sur 59 km da linioj de diversaj kompanioj), *NOVOG – Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH* (ĉirkaŭ 329 km da linioj inkluzive de etŝpuraj), *Salzburger Lokalbahn* (ĉirkaŭ 37 km da linioj), aŭ *Stern & Hafferl Verkehrsgeesellschaft mbH* (ĉirkaŭ 143 km da linioj).

Ekde la jaro 2007, kiam fervoja vartrafiko en Eŭropa Unio estis plene liberaligita, en Aŭstrio establiĝis tuta vico da privataj trafikistoj, ekzemple *Cargo Service GmbH (CargoServ)*, kiu estas trafikisto ne nur de trajnoj kun krudaj materialoj aŭ produktoj el feruzinoj en *Linz, LTE Logistik – und Transport GmbH*, kiu havas filiajn kompaniojn en tuta Eŭropo, *Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH, TX Logistik Austria GmbH* (precipe transportoj Germanio – Italio), aŭ *Wiener Lokalbahnen*. Lokomotivojn de ĉiuj tiuj ĉi trafikistoj eblas renkonti ekzemple ankaŭ sur trakoj de ĉeĥa *SŽDC* aŭ slovakaj *ŽSR*.

ÖBB Holding AG post reorganizo dividas sin en tri bazajn akciajn kompaniojn (pasaĝertrafiko, vartrafiko kaj infrastrukturo). Vartrafiko estas reprezentata de *Rail Cargo Austria*, al kiu apartenas tuta vico da filiaj kompanioj (logistiko, trafiko, teknika servo, translimaj subjektoj en Ĉeĥa respubliko, Hungario kaj aliaj ŝtatoj). Ofte ni povas renkonti markon *Rail Cargo Group (RCG)*. En tuta *ÖBB Holding AG* laboras ĉirkaŭ 40000 dungitoj. En *RCG*, kiu ekspluatas fervojan vartrafikon krom alia ankaŭ en Ĉeĥa respubliko, estas dungitaj 8260 laboristoj. Registritaj estas 21445 varvagonoj, kaj en la jaro 2015 estis transportitaj 111,1 milionoj da vartunoj. Aŭstrio estas al fervoja trafiko tre favora – en la jaro 2014 atingis ĝia kvociento de trafikсистема distribuo laŭvide de transportitaj tunokilometroj 29,3%. Oni vicigas tiun ĉi Eŭropan landon alten super eŭropa averaĝo (17,5%).

Britio:

En Britio trafikaj trajnoj de fantomoj

Kiam oni diras „trajno de fantomoj“, homoj ordinare imagas al si misterplenajn, fantaziajn bildojn, travideblan lokomotivon siblantan tra la nokto, kun pasaĝeroj en vagonoj damnitaj al eterna veturo sur reloj.

En Britio trajnoj de fantomoj vere ekzistas – ili tamen estas pli burokrata kuriozaĵo ol *Halloween*-nokta inkubo, skribis usona tagĵurnalo *The New York Times*.

Temas pri regulaj pasaĝertrajnoj, kiuj trafikis sur fervojlinioj en obskuraj horoj kaj haltas en stacioj, kiujn preskaŭ neniuj pasaĝeroj uzas. Ili trafikis ekzemple nur unufoje en semajno, kaj en nur unu direkto. Krom unu aŭ du veturantaj fervojistaj dungitoj ili estas plejofte tute malplenaj.

Kvankam tio aspektas nekredebla, tiuj trajnoj trafikis cele ŝpari monon. Fervojaj kompanioj tiujn ĉi liniojn prefere ne priservus, ĉar ili prezentas preskaŭ neniun efekton. Se oni ilin decidus fermi, ili devus tiun ĉi decidon laŭ britaj leĝoj formaligi, kio estus elspeza, longatempa kaj jure komplika procedo.

Unusola maniero, kiel eviti tiujn ĉi zorgojn kaj elspezojn, estas konservi sur la destinita fervoja linio pasaĝertrajnojn, oficiale nomataj „parlamentaj trajnoj“, nur cele koincidi kun leĝo. Kaj ne gravas, kiom da pasaĝeroj en ili veturas.

En stacioj, el kiuj ĉi tiuj pasaĝertrajnoj forveturas, la ekspluatanto ofte antaŭe eĉ ne anoncas tempon de ilia ekveturo sur informtabulo, aŭ oni atendas ĝis lasta minuto anoncon, sur kiu kajo la trajno estos aldonita. Tio kaŭzas frenezan kuradon de kuraĝaj veturantoj, esperantaj, ke ili trajnon de fantomoj atingos.

Unu el malplej alireblaj trajnoj ekveturas el stacio *Peddington* en Londono 12:36 h. Sur la linio, nomata *Acton-to-Northolt* la trajno direktiĝas al stacio *West Ruislip* en okcidento de Granda Londono. Ĝi foriras de kajo, kaŝita malantaŭ provizora konstrua muro en malproksima angulo de *Peddington*-stacio.

Ekzemple dum unu el lastatempaj veturoj, en la trajno veturis nur ses pasaĝeroj. Unu el ili estis *Steve Hamshire*. Li venis Londonon el 80 km malproksima graflando *Berkshire* nur cele, ke li en trajno de fantomoj vojaĝu. „Tiun ĉi linion konstruis la kompanio *Great Western Railway*, kaj ĝis 1960-aj jaroj tio estis ĉefa linio al Birminghamo“, li klarigis.

Nuntempe trajnoj al Birminghamo plu trafikis kaj la linio *Acton-to-Northolt* estas trafikbontenada plejparte kiel trankvila loko, kie krom alia trafiko estas ekzercataj trakciilkondukistoj.

Fakto, ke trajnoj de fantomoj estas misteraj, kaj estas relative malfacile atingi ilin, faras el tiuj ĉi trajnoj nerezisteblan allogaĵon por amikoj de la fervojo. Iuj eĉ trovis en tio plaĉon kaj klopodas plenumi kiel plej multajn veturojn. Du el tiuj entuziasmoj, *Liz Moralea* kaj *Tim Hall-Smith*, eĉ logas „parencajn“ animojn. „Estas brilege havi la tutan trajnon por ni mem“, menciis *Moralea*. Unu el la plej mirindaj ekskursoj estis laŭ ŝi trajnaveturo al stacio *Teesside Airport*, kiu estas unu el malplej uzataj en Britio. Pasaĝertrajno ĉi tien trafikis nun unufoje en semajno - en dimanĉo - kaj en la jaro 2015 al tiu ĉi stacio venis nur 16 vojaĝantoj. Kialo povas verŝajne esti la fakto, ke al la flughaveno, por kies celo la stacio estis konstruita, estas piedire apenaŭ unukilometra distanco.

Laŭ diversaj fontoj preparis *Jindřich Tomášek*,
reviziis *Heinz Hoffmann*