

El fervoja mondo 7/2018

Aŭstrio: Aŭstroj plej multe vojaĝas pere de fervojo el ĉiuj landoj en EU

Same kiel en 2016, ankaŭ en la jaro 2017 aŭstroj okupis la unuan lokon en EU en uzado de fervoja trafiko. En la jaro vojaĝis en tiu ĉi alpmontara lando uzante fervojon entute 290 600 000 homoj, kaj je 28,7% pli multe, ol en la jaro 2016. Laŭ statistiko ĉiu homo en Aŭstrio uzis fervojan trafikon en la jaro 2017 veturante 1439 km, informis la 5-an de Julio 2018 tagjurnalo *Der Standard* citante la ĵus anoncitan statistikon. En trajnoj de Aŭstraj Federaciaj Fervojoj (*ÖBB*) en la jaro 2017 estis transportitaj ĉirkaŭ 246 milionoj da vojaĝantoj, konkurenca privata *Westbahn* (Okcidenta Fervojo) transportis preskaŭ 45 milionojn da pasaĝeroj. Akurateco de la trajnoj estis 95,9%, dum en aglomera (apudurba) trafiko atingis 96,4%, kaj en longdistanca trajntrafiko 86,6%. En pasaĝetrafiko laŭhorara malfruigo atingis meznivele 2 minutojn kaj 3 sekundojn, anoncis ĉefo de Reguliga oficejo *Maria-Theresia Röhsler*. **“En tuta Eŭropa Unio neniu lando tiom ofte vojaĝadis trajne kiel aŭstroj”**, ŝi fanfaronis. Nur Svisio, kiu tamen ne estas membro de EU, en tiu ĉi direkto staras iomete antaŭ Aŭstrio.

Sinjorino *Röhsler* menciis ankaŭ pri eniro de ĉeĥa kompanio *Regiojet* sur trajntraceton Vieno – Prago kaj memorigis, ke pri konkurenco sur aŭstraj reloj interesiĝas ankaŭ alia ĉeĥa fervoja firmao. Laŭ ŝiaj vortoj vartrafiko jam pli longan tempon prezentiĝas kun pli alta konkurenco, kaj oni povas supozi, ke la pli vasta veturkvociento de la konkurantoj *ÖBB* en tiu ĉi direkto en venontaj jaroj eĉ pli kreskos. En la jaro 2017, en kiu vartrafiko statistikas 23,5 miliardojn da nektokilometroj, kresko estis ĉirkaŭ 3 procentoj .

Ĉeĥio: En foiro *Czech Raildays* estis prezentitaj novaĵoj de fervoja tekniko

En areo de fervoja stacio *Ostrava hl. n.* estis marde 19-a Junio 2018 solene inaŭgurita vice jam 19-a internacia foiro de fervoja tekniko, de produktoj kaj aliaj servoj por bezonoj de fervoja kaj urba trafikoj *Czech Raildays*. La ĉijaran foiron partoprenis rekorda nombro 203 ekspoziciantoj el dekdu eŭropaj landoj. Dum solena inaŭguro la 19-a Junio en 9.00 horo bonvenigis la ekspoziciantojn kaj honorajn gastojn direktoro de la foiro *Stanislav Zapletal*. Li memorigis tropostulemon de ĉijaraj preparoj, ĉar la foiro de jaro al jaro pligrandiĝas kaj flanke de ekspoziciantoj kreskas ankaŭ ilia interesiĝo.

La plej granda ekspozicianto estis tradicie Ĉeĥaj Fervojoj, **“Nia respubliko bezonas, ke la fervojo sane kaj sendifekte pulsu”**, akcentis *Zapletal*.

Sekvis alparolo de ĝenerala direktoro de Ĉeĥaj Fervojoj (ĈD) *Pavel Krtek*, kiun kompletigis ĝenerala direktoro de *SŽDC* (Direktado de fervoja trafika vojo) *Jiří Svoboda*. Post salutvortoj de aliaj honoraj gastoj kaj fino de solena inaŭguro plenigis la areon centoj da vizitantoj, trairantaj kiel internajn, tiel eksterajn spacojn de la foirejo, spektante kaj informiĝante pri tre multaj ekspoziciaĵoj.

Al la foiro tradicie apartenis ankaŭ faka konferenco, ĉijare kun subtitolo “Ĉeĥa fervojo en epoko 4.0”. Ĝia parto celanta vartrafikon okazis jam antaŭvespere de la solena inaŭguro, lunde la 18-an de Junio posttagmeze. Kiel unua rolis Inĝ. *Pavčina Tomková* el ĉeĥa Ministerio de trafiko, kiu interkonatigis partoprenantojn kun problemaro de subtenado de konstruado de la branĉtrako, intermodalaj terminaloj kaj pliaj publikaj kaj nepublikaj infrastrukturoj, kunligitaj kun vartrajna fervoja trafiko. Poste Inĝ. *David Fuksa* el *SŽDC* prelegis pri okazantaj kaj preparataj gravaj infrastrukturaj konstruaĵoj en la ĉeĥa fervojreto. Li tuŝis ankaŭ antaŭnelonge aprobitan trakonstruon de la fervoja nodo en urbo *Brno* kaj forŝovon de ĝia Ĉefstacio en varianta, kiu estas por vartrafiko neoportuna kaj faros el *Brno* mallarĝan kolon en transita koridoro inter nordo kaj sudo de Eŭropo.

Inĝ. *Miloš Zeman*, kiel reprezentanto de la entrepreno *Škoda Auto* en sia prelego krom alia anoncis, ke kvociento de fervojtrafika transporto kun fabrikitaj aŭtomobiloj per fervojo atingas ĉirkaŭ 55% (tio estas pli ol ĝenerala kvociento de la fervojo en la merkato), kaj ambicio de lia entrepreno *Škoda*, kiu en la jaro 2017 fabrikis 1,2 milionojn da aŭtomobiloj estas tiun ĉi nombron kaj ilian transporton pere de fervojo pligrandigi.

Lundan parton de la konferenco finis prelego fare de Inĝ. *Tomáš Konopáč*, kiu priskribis kurantan stacion en enkondukado de *ERTMS/ETCS* en Ĉeĥaj Fervojoj. Ne estas sekreto, ke okazantaj laboroj laŭplane malfruigis, tamen li ripetis, ke post la jaro 2025 (post forpaso de transira kvinjara periodo) estos sur ĉeĥa ĉeflinia reto ekskluzive enkondukita tiu ĉi sistemo de sekurigo kaj ne eblos trafikado de veturiloj neekipitaj de ĝia mobilparto.

Dua parto de la faka konferenco sekvan tagon apartenis ekskluzive al reprezentantoj de Unuiĝo *ŽES-NAD.CZ*. Unue prelegis ĝia plenumdirektoro, Inĝ. *Oldřich Sládek*, Sekvis lin Inĝ. *Jaroslav Tyle*, kiu prezentis vicon da problemaj karakterizaĵoj de fervoja reto, bezonataj en intereso de vartrafika, sed ankaŭ pasaĝera trafiko solvi.



Inter ili estas nesufiĉaj kapacitoj de iuj liniosekcioj kaj fervojnodoj, ekzemple de *Česká Třebová, Praha*, liniosekcio *Česká Třebová – Choceň*, tute nekontentiga teknika stato de la tielnomata dekstra trajnkunligo, aŭ linio *Kolín- Nymburk – Mělník – Ústí nad Labem-Střekov –Děčín*, devigo iom-post-iome rekonstrui nekonvenan



kontinukurentan sistemon 3 kV al alternkurenta 25 kV 50 Hz , enkondukon *ETCS* por plibonigi sekurecon de la trafiko, plibonigo de kapacito de la reto k.t.p. Lin sekvis Mgr. *Tomáš Tyll*, advokato de praga firmao *VKS Legal*, kiu es sia prezentado kritikis longan preparadon de la projektoj por konstrulaboroj, kompetentajn nekomprenojn rilate nove aperinta Ofico por transiro al trafika infrastrukturo aŭ nerespekton de deĵora leĝo fare de iuj ŝtataj oficistoj en trafikministerio, konkrete nerespekto de iuj registaraj akceptoj, kunligitaj kun plia disvolvo de fervoja infrastrukturo. Duan parton de la faka konferenco finis sinjoro *Petr Šimral* el firmao *Metrans Rail*. Tiu indikis kelkajn kazojn, kiam malbona

organizo de trafiko, restanta el tempo antaŭ tridek eĉ pli da jaroj komplikas vartrafikon kaj kaŭzas ĝian nekonkurenckapablon. Temas ekzemple pri konservado de destinitaj anoncstacioj, kie estas bezonata haltigi ĉiun vartrajnon por informi pri veturinstrukcioj. Tion oni nuntempe povas solvi alimaniere, laŭeble jam en ekvetura stacio de la trajno. Li menciis, ke estas bezonata ŝanĝi organizon de trajntrafiko en eksterordinaraj kazoj kaj trafikinterrompiĝoj tiel, ke vartrajnoj ne havu ĉiam plej malaltan prosperon.

Plej multaj vizitantoj pritaksis nivelon de la foiro laŭ ekspoziciataj objektoj sur ekstera areo de la ekspoziciejo. Tie dominis du elmontraĵoj – ĉeĥa elektra lokomotivo “bobina” 140.042 de la trafikisto *IDS Cargo* en retrofarbado kaj elektra trajnunuo 2 140 768-4 34 Wea-003a de la trafikisto *Koleje Śląskie*. Vartrafikon reprezentis kelkaj varvagonoj. *Legios* prezentis sian unubarelan varvagonon serio *Zacns. Tatravagonka Poprad* ekspoziciis cisternon serio *Zacns* kaj ankaŭ konteneran varvagonon, t.n. *Innowaggon* serio *Sggrs* kun alkonstruaĵoj *Innofreight* destinitaj por transporti brunan karbon por elektrejo *Chvaletice*. Temas jam pri unumila varvagono de tiu ĉi serio, fabrikita en *Poprad* (Slovakio), pri kio atestis surskribaĵoj sur la jam menciitaj konteneroj. Solena transdono de tiu ĉi unumila varvagono al prezidanto de *ČD Cargo*, sinjoro *Ivan Bednárik*, okazis merkrede 20-a Junio en 13.00 horo. Plian konteneran vagonon de serio *Sgnss* prezentis en la foiro entrepreno Maŝinejoj kaj riparejoj *Ostrava*. Sur la vagono etis lokigitaj du alkonstruaĵoj dokumentantaj uzadon de la vagono por transporto de segmaterialo kaj nesegita ligno. Preferindaĵoj de intermodalaj vagonoj estis evidentaj ankaŭ ĉe alia vagono de serio *Sggrs* kun t.n. ŝarĝopaletoj ebligantaj transporton ekzemple de metalurgiaj produktoj.

Grandan interesiĝon de la vizitantoj altiradis spaco destinita al fajrobrigadistoj *SŽDC Ostrava*, kiuj prezentadis ekzemple transkargadon de danĝeraj produktoj el cisterna “elrelegita” vagono, subapogita de transporteblaj hidraŭlikaj ŝraŭbokriktoj por levado. Alia elmontraĵo montris likvidon de akcidento – kunpuŝiĝo de pasaĝeraŭtomobilo kun supre menciita cisterno. Kompreneble atenton altiradis ankaŭ aliaj veturiloj. Ekzemple Trafika entrepreno *Ostrava* ĉi tie prezentis komplete novan serion de veturiloj kun nova aspekto, inter ili tute novan dupartan tramon *TANGO NF2 “noVA”* de la svisa firmao *Stadler*. Sur ekstera areospaco estis reprezentitaj ankaŭ produktistoj de konstruaj kaj bontenigaj mekanismoj.



Internaĵo de ekspozicia halo apartenis al liverantoj de diversaj elektronikaj aparatoj kaj objektoj, bezonataj kaj uzataj en trafiko, staciaj kaj veturilaj ekipaĵoj, trakmaterialo kaj bontenado ...

Interesa estis prezento de aranĝaĵo *ETCS* de la firmao *THALES*.

Ne eblas priskribi pli detale ĉion. Fine ni konstata, ke al multaj vizitantoj apartenis kiel kutime ankaŭ kelkaj esperantistaj fervojistoj.

Ni deziru al la organizantoj kaj al ĉiuj partoprenantoj, ke ankaŭ venonta, jubilea 20-a foiro estu sukcesa.

Germanio:

Pli multaj *S - Bahn* trajnoj en Dresdeno

En la jaro 2017 *S – Bahn* trajnoj en saksa Dresdeno transportis pli ol dudekkvin milionojn da pasaĝeroj, kio estis je 1,6 milionoj pli multe ol en la jaro 2016. Pro tiom alta interesiĝo Trafika kompanio *VVO* ekde aprilo 2018 mendis pliajn trajnojn, kiuj plioftigu trajnkunligojn *S1* kaj *S2* inter *Dresden Neustadt* kaj *Pirna*. La trajnoj povas trafiki en trafikmaksimumo sep- ĝis dekminuta intervalo. Plian disvastigon ĝis *Bad Schandau* nuntempe tamen iomete bremsas okazanta bontenega agado inter stacioj *Kurort Rahen* kaj *Obervolsang*.

Laŭ *Eisenbahn-Revue International* 5/2018

Portugaliao:**Malbona fervoja infrastrukturo en Portugaliao**

Portugala registaro mendis revizian raporton pri stato de fervoja infrastrukturo en la lando. Rezulto informas, ke pli ol 60 procentoj de fervoja infrastrukturo estas en nekontentiga stato. Alarma situacio estas ekzemple sur 35 km longa liniosekcio inter *Óvar* al *Gali* sur “*Linha do Norte*”, la ĉefa linio inter Lisbono kaj Porto, kie trafikas la plej gravaj pasaĝertrajnoj, kiel ankaŭ gravaj vartrajnoj. Ĉi tie estas bezonata tuja interveno. Sur la menciata linio okazis en lastaj jaroj pli ol dudek eltrakiĝoj, el tiuj en ses kazoj ĉe trajnoj pasaĝertrafikaj, bonŝance sen homoferoj.

Situacio de Portugaliao memorigas problemojn kun infrastrukturo en Svedio. Okaze Portugaliao temis pri rezulto de 10 jaroj da grandaj ŝparoj de Portugalaj Fervojoj ((*CP*) farataj helpe de *outsourcing*, limigo de laborpostenoj, kaj en la jaro 2015 pro nuligo de kompetenta ofico por fervoja infrastrukturo. Tiele okazis haltigo (ĉesigo) de iuj fervojaj projektoj, al ilia prokrasto aŭ malrapidigo, eventuale al ilia plenumo fare de organizoj nehavantaj bezonatajn tiucele spertojn.

En la jaro 1995 Portugaliao havis malpli ol 700 km da ĉefŝoseoj. Ĝis fino de 2017 reto da grandŝoseoj atingis 3000 km. Male ekde la jaro 1980 trafiko sur multaj fervojlinioj estis haltigita aŭ limigita, eĉ sur unu el plej gravaj fervojaj linioj al Hispanio, *Ramal de Cáceres*.

(Laŭ Eisenbahn-Revue International 5/2018)

Preparis *Jindřich Tomášek*,
grafike aranĝis *Václav Nosek*