

El fervoja mondo 8/2018

Italio:

Malatentata grandpotenco de grandrapidaj fervojoj

Kiam oni parolas pri grandrapidaj fervojoj en Eŭropo, plej ofte menciataj landoj estas Germanio, Francio, famiĝinta pro grandrapidaj trajnoj *TGV*, aŭ Hispanio, (la organiza lando de la IFEF kongreso en la jaro 2019), kiu por eŭropa mono konstruis la plej vastan grandrapidan reton en Eŭropo. Malprave estas iomete forgesata Italio, eŭropa lulilo de grandrapidaj fervojoj.

Ĝuste tie ĉi komencis konstruado de la unua moderna grandrapida fervojlinio en eŭropa kontinento, kaj ĝis nun la Italaj Fervojoj (FS) eblas proponi riĉan inspiron.

Grandaj rapidecoj en Italio

Erao de grandaj rapidecoj en Italio komencis jam antaŭ la dua mondmilito. Kiam en aliaj landoj estis superataj rekordoj danke al vaporlokomotivoj kaj motorunuoj, Italio lotmetis sian atenton jam en 1930-aj jaroj al elektraj trajnunuoj. Ebligis tion frua elektrizo per kontinua sistemo 3000 V, kiu en 1930-aj jaroj kovris la ĉefan, ĉirkaŭ 850 km longan fervojan magistralon, kunligantan



Napolon, Romon, Florencon, *Bologna* kaj Milanon.

Per ducentkilometra rapido jam en 1930-aj jaroj

En la jaro 1936 forlasis entreprenon *Società Italiana Ernesto Breda* unua serio de modernaj aerodinamikaj trajnoj kun distribuata povumo kaj kun maksimuma rapido 160 km/h. Ilia konstruado aperis en kunlaboro kun Torina politeknika universitato, kiu en konstrua propono uzadis sian aerodinamikan provtunelon. Danke al tiu ĉi kooperado formiĝis trajnkapo, markita kiel “kapo de vipuro”, pli poste uzata ankaŭ ĉe aliaj elektraj veturiloj.

Tiuj trajnunuoj ebligis rapidan kunligon de la nordo kaj sudo de Italio. Veturadon el Romo ĝis Milano (629 km) ili reduktis al 5 horoj kaj 30 minutoj. Tio respondis al vojaĝrapido 112 km/h. En tiu tempo teknikistoj ankaŭ

faris testadon kun grandaj rapidecoj. En la jaro 1937 estis sur 10 jaroj malnova linio *Direttissima* inter *Romo* kaj *Napolo* atingita rapido 201 km/h.

Du jarojn pli poste, 20-a Julio 1939, aperis nova rekordo 203 km/h inter urboj *Pontenure* kaj *Piacenza* dum provdaŭra ekzamenveturo. La trajnunuoj **ETR 212**, gvidata de lokomotivisto *Alessandro Cervalliti* ricevis taskon, strebi kiel plej rapide traveturi 316 kilometrojn longan itineron inter Florenco kaj Milano. Ĝi sukcesis tion en 115 minutoj kun meza rapido 165 km/h.

Postmilita pligrandigo de rapidecoj

Post la Dua mondmilito en Italio daŭris evoluo de modernaj kaj rapidaj trajnoj. Komence de 1950-aj jaroj estis konstruitaj luksaj elektraj trajnunuoj **ETR 300 *Settebello*** kun maksimuma rapideco 200 km/h. Ĉe antaŭmilitaj trajnunuoj okazis modernigo kaj pligrandigo de rapideco al 180 km/h.

Komence de 1960-aj jaroj liveris grupo de italaj produktistoj novajn elektrajn veturilojn **ALe 601** kun kunligaj pasaĝervagonoj, portantaj ĉefan ŝarĝon de longdistanca grandrapida trafiko. Ilia maksimuma rapideco estis 180 km/h, ĉe iuj eĉ 200 km/h, kaj kelkaj estis ekipitaj eĉ por rapido 250 km/h.

ALe 601 plivastigis oferton de grandrapidaj trajnkompletoj. En la jaro 1969 ili estis ĉe pligrandigo de maksimuma rapideco sur italaj fervojoj el 160 al 180 km/h, kaj ĉe enkonduko de superrapida trajninterligo Romo – Napolo kun vojaĝtempo 90 minutoj kaj meznivela rapido 140 km/h. Ili startis ankaŭ enkondukon de “nonstop” (konstante funkcianta) trajno Romo – Milano, tiutempe ankoraŭ kun veturtempo 5 horoj kaj 30 minutoj. Nelastvice ili kontribuis en evoluado kaj testado de tekniko por grandaj rapidecoj, danke al tio estis kun ili atingitaj novaj rapidecorekordoj de la Italaj Fervojoj. Rapidecon 240 km/h ili superis en 4-a Decembro 1968 sur *Direttissimo* el Romo al Napolo, kaj 278 km/h ili atingis en 28-a Decembro 1985 sur nove konstruita liniosekcio de *Direttissima*, konstruita el Romo al Florenco.

En 1960-aj kaj 1970-aj jaroj kompletigis ilin ankaŭ novaj ekspresaj grandpovumaj lokomotivoj **E 444 “Tartarughe”** kaj pasaĝervagoj tipo **UIC-Z** por rapido 200 km/h.

(Daŭrigota)

Grekio: Vartrajnoj el Grekio trafikas en propra regio

Rail Cargo Group (RCG), vartrafika konzerno *ÖBB* transiris ekde komenco de julio 2018 al trafikado de vartrajnoj el Grekio ĝis Germanio kaj reen en propra regio (funkciadkostoj). Trafikadon el Grekio prizorgas filia kompanio *RCG – Rail Cargo Logistics/Goldair SA*. Temas pri unua privata fervoja entrepreno en Grekio. *RCG* nuntempe funkcias en 11 eŭropaj landoj kaj plivastigo de la agado en Grekion estas logika paŝo, diris prezidanto de la prezidantaro *RCG Thomas Kargl* okaze de forveturo de la unua trajno 27.06. 2018 el terminalo *Sindos* en proksimeco de Tesaloniko (*Thessaloniki*). La vartrajnoj trafikas tra Bulgario al meza Eŭropo kaj reen. Vartrajnoj trafikados de marhaveno Pireo, kie aktivas ĉina roda kompanio *Cosso*, kaj kie estos kreataj konteneraj trajnoj por *RCG* al meza Eŭropo, kiam por plia veturitinero estos decida *HUB* Budapeŝto.

(Laŭ Transportweb, 18.07. 2018)

Germanio: Ekspozicio por nova „VRT” (Grandrapida fervojlinio Dreseno – Prago.

Saksa Ministerio por ekonomio, laboro kaj trafiko aranĝis en Dreseno pilgriman ekspozicion, kies temo tuŝas programatan konstruadon de la nova grandrapidfervoja linio el Dreseno al Prago. Ekspozicio situas en spaco de “Cafeteria”, en *Stauffenbergallee 2*. La ekspozicion eblas viziti ekde lundo ĝis ĵaŭdo inter 6.30 ĝis 18.00 horoj, vendrede inter 9.00 ĝis 15.00 horoj. La ekspozicio detale informas pri unu el gravaj fervojaj projektoj en meza Eŭropo. La liniosekcio longa 34 km itineru el *Heidenau* al *Ústí nad Labem*, triros montokreston de *Krušné Hory (Erzgebirge)* en tunelo 26 km longa, de kiu 15 km itineras en Saksio. Aktuala projekto estas en unua fazo de planado. La ekspozicio estas komuna projekto de Saksio kaj Ĉeĥa respubliko kaj ĝi klarigu, kiun gravecon ĝi havas por vartrafiko kaj pasaĝertrafiko inter ambaŭ ŝtatoj kaj en nivelo de Eŭropo. Laŭ interkonsento la ekspozicio provizore daŭros ĝis fino de la jaro 2018.

(Laŭ *Dresdner Neue Nachrichten*, 18.07.2018)

Germanio: Novaj noktaj trajnkunligoj el Berlino

Ekde nova horaro en decembro 2018 denove okazos plimultigita oferto de noktaj trajnkunligoj el Berlino, kaj nome al Vieno, Budapeŝto kaj Krakovo. Kvankam en dekjaroj estis vojaĝado en noktaj trajnoj el Berlino tute kuranta kompare al konkurenco de malmultekostaj flugoj aŭ longdistancaj aŭtobusoj, *DB* decidis oferti alian koncepton de vojaĝado al pli grandaj distancoj trajne. Trafikisto *ÖBB* pro tio decidis transpreni noktajn kunligojn de *Freiburg*, Basilo aŭ Zuriko. Noktaj trajnoj konsistas el vagonoj kun sidlokoj, kuŝ- kaj litvagonoj, kiuj estas nomataj “Nighthjet”.

Ekde 9-a Decembro revenos nokta trajnkunligo ekspluatata de *ÖBB* Berlino-Vieno, sed kun nova itinero tra Pollando. Forveturo de la trajno el Berlino en 18.40 horo, tra *Frankfurt (Oder)* kaj *Zielona Góra* al Vroclavo, alveno 23-a horo, de ĉi tie unua parto daŭrigos al Krakovo kaj Ukrainio, plia parto al Vieno, kie alveno estas planata al 7-a horo. Reen en la sama traceado forveturo en 22.10, alveno al Berlino en 9.15 horo. Laŭ anonco de *ÖBB* la trajno ekspluatos ankoraŭ unu grupon da vagonoj, kiu estos forprenita en *Břeclav* (Moravio) kaj direktos al Budapeŝto. Per tio okazos “reaktivigo” de nokta kunligo Berlino – Budapeŝto (iama *Metropol*).

(Laŭ *Berliner Zeitung*, 9.7. 2018)

Francio: SNCF mendis ĉe Alstom cent trajnojn TGV de 5a generacio

Franca nacia fervoja kompanio (*SNCF*) mendis ĉe konzerno *Alstom* cent superrapidajn trajnojn *TGV* de 5a generacio en valoro tri miliardoj da eŭroj. Mendo de trajnoj de la 5a generacio estas “historia per sia amplekso kaj sia valoro, kiun *SNCF* ĝis nun mendis”, proklamis prezidanto de *SNCF Guillaume Pepy* en preskonferenco 26-a de Julio 2018. *Alstom*, kiu en oktobro 2017 kontraktis kunigon kun germana konzerno *Siemens* en sfero de fervoja produktado, okupigos 400 dungitojn en *Belfort*, 9000 en Francio kaj 34500 en ceteraj landoj. La entrepreno en *Belfort* komencos produkti unuajn partojn en duono de la jaro 2020. Kiel la prezidanto de *SNCF* aldonis, “por realigo de tiu ĉi mendo estos bezonata dungi dum venontaj dek jaroj 4000 dungitojn.” Novaj trajnoj *TGV*, kiuj kapablos transporti pri 20% pli multajn pasaĝerojn kaj estos pli komfortaj, anstataŭos *TGV Duplex*, trafikantaj ekde la jaro 1995.

Laŭ Vikipedio, *Železničář, Obzor* kaj aliaj fontoj preparis *Jindřich Tomášek*