

El fervoja mondo 2/2019

Aŭstrio, Slovakio: Eŭropa Unio ne konsentas pri plilongigo de larĝŝpura fervojo

Eŭropa Komisiono kontraŭstaris planon por plilongigi larĝŝpuran fervojon el Slovakio ĝis Aŭstrio. Laŭ *ÖBB* la plano proksimiĝis al sia realigo kaj konstruado povus komenci. En februaro 2018 subskribis *ÖBB* kaj Rusaj Fervojoj (*RŽD*) kontrakton pri kunlaboro. Fervoja linio kun larĝoŝpuro nuntempe itineras tra Ukrainio al *Košice* en orienta Slovakio. La partoprenantaj landoj dezirus plilongigi la linion ĝis Vieno. Regiono de Vieno tiel fariĝus intermodala centro por varoj el rusaj kaj orientaziaj regionoj. Dum aŭstra kaj rusa flankoj estas jam en procedo de realigo de la nova fervoja linio, Eŭropa Komisiono esprimis kritikon, ke la projekto utilos nur al kelkaj nemultaj kompanioj, anstataŭ al fervoja trafiko entute, kio klare pertubas normojn de unueca eŭropa merkato de fervoja trafiko. Laŭ Eŭropa Unio estas bezonata financajn rimedojn investi por evolui solvojn, kiuj helpu venki teknikajn diferencojn inter diferencaj ŝpuroj. (Laŭ *Cargovák* 11/2018)

Ĉeĥio: Intereso de handikapitaj homoj por trajntransporto kreskas

Ĉeĥaj Fervojoj transportis en la jaro 2018 rekordan nombron da vojaĝantoj kun handikapo. Helpe de unika rezervadsistemo la vojaĝon (eĉ malantaŭ landlimojn de Ĉeĥio) mendis 7546 registritaj klientoj. Pliajn kelkmilojn de handikapitaj homoj Ĉeĥaj Fervojoj (*ČD*) transportis krom tiu ĉi sistemo.



La rezervadsistemo ebligas facilan rezervadon de la vojaĝo inkluzive de bezonata asistantaro dum enrajnigo aŭ elrajnigo inter trajnoj por pasaĝeroj kun handikapo, ekzemple en ĉaretoj. Multaj ĉaretuloj danke al regula enkonduko de senbarieraj vagonaroj aŭ vagonoj kaj modernigo de stacioj jam eĉ ne postulas asiston kaj vojaĝas sen antaŭa mendo. Fakte nombro da transportitaj klientoj kun handikapo do estas eĉ pli ol duobla. Modernaj senbarieraj vagonaroj ebligas facilan enrajnigon ne nur al homoj en ĉareto, sed ankaŭ al maljunuloj aŭ gepatroj kun infanĉaretoj kaj malgrandaj infanoj. Por nevidantoj trajnoj estas ekipataj de specialaj radiofoniaj sendilo/riceviloj, kiuj de malproksime malfermas enirpordon de la trajno, kaj per informoj en Brajla skribo. Por neaŭdantoj estas ĉiam pli multaj trajnoj ekipitaj de vizualaj informaj sistemoj. En trajnhoraro 2019 Ĉeĥaj Fervojoj trajnekspedas entute 5066 senbarierajn trajnojn tage kun vagonoj modifitaj por vojaĝado de pasaĝeroj en ĉareto inkluzive de senbariera necesejo aŭ platoj kaj levinstalaĵo por eniro kaj eliro de tiuj ĉi personoj.

(Laŭ *ČD pro vás* 2/2019)

Filipinoj: Klopodo eviti trafikŝtopiĝojn. En Manilo tiucele servas ankaŭ "homaj lokomotivoj"

Homoj en Filipinoj ofte frontas problemon trovi laboron. Por vivteni la familion, homoj elpensas plej diversajn manierojn por trovi laboron. Unu el tiuj manieroj ekzemple en ĉefurbo Manilo estas tielnomataj "homaj lokomotivoj". Iomete danĝera laboro ebligas plenumi neordinaran profesion al pli ol cent tielnomataj "homaj lokomotivoj", kiel informis presagentejo Reuters.

Miloj da filipinoj en la ĉefurbo ĉiutage venas al fervojreloj, tamen ne por uzi trafike la trajnojn, sed por trafiki per simplaj "trafikiloj", fakte permane movigataj fervojaj drezinoj. Kialo estas simpla, eviti trafikŝtopiĝojn kaj malmultekoste veni ĝustatempe sian laborlokon.

Tiun ĉi transporton ebligas pli ol cent "homaj lokomotivoj", do ĝuste laboristoj movigantaj veturilojn en la urbo kun aglomeraĵo preskaŭ 13 milionoj da loĝantoj kaj transportantaj per propraj fortoj transportklientojn al dezirataj destinlokoj. Unu el tiuj estas ankaŭ 40jara Reynaldo Diaz, kiu per puŝado de veturilo sur reloj transportas la homojn kaj vivtenas sin tiumaniere jam ekde siaj 17 jaroj. "Mi faras tion, ĉar ĝi estas simple prilaborata mono, kaj mi povas vivtenigi la familion", klarigas la viro, kiu por transporto de la kliento enkasigas 20 centavojn (Mono : filipina peso = 100 centavoj).

Por tuttaga laboro li sukcesas enspezi ĉirkaŭ 10 dolarojn, kio, kiel li diras, estas sufiĉa por vivteni kun siaj du filoj, kune kiuj li loĝas en provizora kabano.

"Ĝi estas por mi praktike unusola laboro, kiu ĉi tie estas, multaj aliaj vivtenas sin per ŝtelado", li pli priskribas problemojn en la labormarkato. La veturileton, sur kiu li transportas la klientojn, li havas pruntitan de filipina fervojo, same kiel aliaj transportistoj.

Transportservon uzas plejparte studentoj kaj oficistoj.

Diaz devas esti dum trafikado singardema. Sur la trakaro ja kurante trafikaj trajnoj, do estas bezonata esti senĉese singardema kaj observi ĉirkaŭan okazantan trajntrafikon. Laŭ statistiko tamen ne okazas tragedioj sur reloj. La priskribatajn transportojn sur reloj en la filipina ĉefurbo kaj ĝia aglomeraĵo uzas precipe studentoj kaj

oficistoj. En la jaro 1960 funkciis en aglomeraĵo 160 fervojaj stacioj kaj haltejoj, nuntempe temas pri ĉirkaŭ triono da tiuj.

Unusola tre bone funkcia fervoja linio en Filipinoj kunligas la ĉefurbon Manilon (*Manila*) kun suda parto de la insulo Luzono kaj ĝi longas 1400 kilometrojn. Trajnoj estas komfortaj kaj klimatizataj.

(Prilaborita laŭ informoj *Seznam*, 3.2. 2019)

Francio : Prototipo AGV kiel monumento

Firmao *Alstom* ekspozicias en la entrepreno *La Rochelle* kiel memoraĵon pri evoluo finan veturilon de prototipo de la trajno AGV “*Pégase*” (*Protot pe évolutif grande vitesse automatrice standard europe’en*). Resto de la trajnkompleto staras en loĝiga centro de la firmao *Alstom* nemalproksime *La Rochelle* en libera aero. *Alstom* el propra iniciato evoluis en la jaro 2008 por ĉirkaŭ 100 milionoj da eŭroj trajnkompleton, kiun pli poste aĉetis itala trafikisto *NTV* (nun Italo). Bedaŭrinde ĉi tiuj 25 trajnkompletoj restis unusolaj, pliaj klientoj sin ne aliĝis.

(Laŭ *Schweizer Eisenbahn-Revue International*, 6/2018)

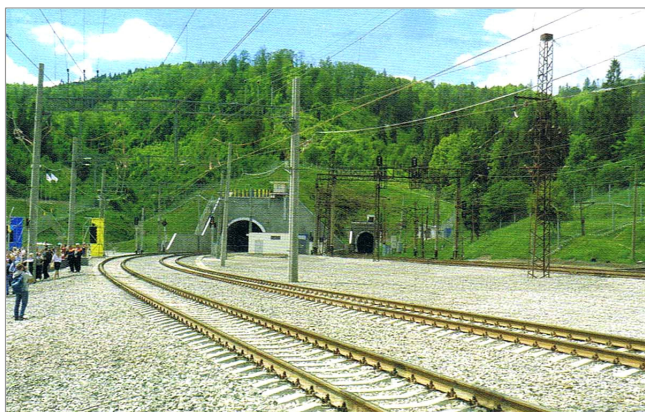
Germanio: Lokomotivoj por ludono (leasing)

En internacia ekspozicio de reltekniko *Innotrans* en Berlino estis al publiko prezentita nova ludona kompanio “*European Loc Pool*” (*ELP*), kiu deziras al fervojaj trafikistoj en tuta Eŭropo proponi por luado lokomotivojn inkluzive kompleta bontenado. Tiu ĉi estu liverata en tuta tempodaŭro de uzebleco de lokomotivoj kaj enhavi kiel preventajn, tiel ankaŭ regulan riparadon kaj kurentan bontenadon inkluzive de revizioj kaj ĉefaj inspektadoj. Per tio al trafikistoj forfalas bezono havi sian riparadan kaj bontenan infrastrukturon kaj ebligas al ili tiel koncentriĝi nur al propra trafika entrepreno. *ELP* volas ekdirektiĝi al liverado de sesaksaj elektraj kaj hibridaj lokomotivoj de la firmao *Stadler*, fabrikataj en la hispana Valencio. Precipe trafikistoj trafikantaj sur montetaj kaj montaraj linioj interesiĝas pri sesradaksaj lokomotivoj, kaj ĉi tiuj en lastaj jaroj ne estas fare de la plej grandaj okcidenteŭropaj fabrikistoj proponataj. Tiu ĉi tipo de lokomotivoj povas forigi multekostajn duopajn trakciadojn de kvarradaksaj lokomotivoj. Novaj sesradaksaj boĝioj povas dum kurantaj rapidoj de vartrajnoj havi pli favoran influon al triviĝo de relo ol kurantaj lokomotivoj kun radaksosinsekvo *Bo’Bo’*. Sesradaksaj lokomotivoj pezantaj 126 tunojn ankaŭ ebligas pli facilan solvon de hibridaj movigoj ol kvarradaksaj kun pezo 84 ĝis 90 tunoj. Ĝuste plipovaj hibridaj lokomotivoj estas specialaĵo de *ELP*. Ĉi tiuj ebligas kontinuan trafikadon de trajnoj sur elektrizitaj kaj neelektrizitaj linioj kaj alportas tiel konsiderindajn logistikajn avantaĝojn. Momente estas proponataj du variantoj kun dizelmotoro kaj povumo 2,8 MW kaj elektra ekipaĵo por 25 kW/50 Hz, aŭ por 1,5 kW de kontinua kurento 15 kV/16,7 Hz. Plia preparata tipo estas kvarsistemaj elektraj lokomotivoj kun povumo ĝis 9 MW por difinitaj eŭropaj koridoroj nordo-sudo kaj oriento-okcidento kun ebla aldono de unu aŭ du dizelaj motoroj kun povumo 900 kW. La unua mendo *ELP* ĉe firmao *Stadler* enhavas dek lokomotivoj tipo “*EuroDual*” inkluzive paketo *Full-Service*. Ili povus esti liveritaj en dua duono de la jaro 2019 kaj en unua duono 2020.

(Laŭ *Eisenbahn-Revue*)

Ukrainio: Nova fervoja tunelo Beskid

24-an de majo 2018 en montpasejo *Beskid* en Centr-Eŭropa montaro Karpatoj okazis solena inaŭguro de trafiko en nova fervoja tunelo. La solenan inaŭguron partoprenis ukraina prezidento *Petro Poroŝenko*, kiu en sia solena parolado diris, ke temas pri la plej signifa konstruaĵo de Ukrainio en lasta dekjaro. La nova tunelo longas 1764,5 metrojn kaj estas dutraka. Rapido en ĝi estas limigita al 60 km/h. Sekurecon de la trafiko kontrolas vico da



kameroj kaj numeroj. Linia kapacito kun finkonstruo plialtiĝis de 45 al 100 trajnoj en 24 horoj.

La tunelo estas parto de vartrajna koridoro *OSŽD* n-ro 5, kunliganta landojn de Eŭropa Unio kun Rusio. Sur la fervoja linio Lvovo – Mukaĉevo – Ĉop direktas ĝis 60% da transporto al Eŭropa Unio. La trafikkomplekso povus esprimoplene kreski. Tamen oni ne estu tro optimismaj, plikreskon da transportoj ebligas nur garantioj de Ukrainaj Fervojoj pri sufiĉa nombro da lokomotivoj kaj kargovolumeno, kaj ankaŭ garantio de kvalito. Ĝuste tiuj ĉi faktoroj kune streĉitaj rilatoj inter *UZ* kaj *RŽD* estas kialo de tio, ke plimulto da varoj al Eŭropa Unio nun fluas tra Belorusio kaj Pollando. Elspezoj por la konstruado daŭranta 5 jarojn atingis 3 miliardojn da talentoj (ĉirkaŭ 1,17 milionoj da eŭroj). Ĉiuj kreditoj laŭ reprezentantoj de

Ukrainaj Fervojoj estu pagotaj ĝis la jaro 2022. Ni aldonu, ke la projekton prilaboris firmao *Ukrspectunelprojekt* kaj konstruadon plenumis la firmao *Interbudmuntado* fare de la nova aŭstra tunelmetodo. La nova tunelo anstataŭos originan unutrakan tunelon el la jaro 1886, kiu tamen restos konservata kiel akcidenthelpa, respektive evakua.

Foto: Panoramo de la nova kaj malnova portaloj de la tunelo *Beskid* en Centr-Eŭropa montaro Karpatoj.

(Laŭ *Cargovák* 11. 2018)

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