

## El fervoja mondo 4/2019

### Ĉeĥio: Fervojan tunelon Ejpovický traesploris ekzercado de IZS

Eltrakiĝinta pasaĝertrajno, savado de vundigitaj kaj ilia sekva transporto en malsanulejojn. Tia etas baza modelsituacio de la provokzercado de Integra (kompleta) sanitara tunel-savhelpa sistemo (IZS) kiu okazis komence de novembro 2018 en la ĵus ekspluatapertigita fervoja tunelo Ejpovický.



Antaŭ ol en la plej longan ĉeĥan fervojan tunelon apud Ejpovice en la regiono Plzeň enveturis unuaj trajnoj, ekzercis tie ĉi grupoj de Integra sanitara savhelpa sistemo plenumon de eksterordinara okazaĵo, dum kiu ĝuste en mezo de la unu el du tuneltuboj akcidentis la trajno. Fiktive estis vundigitaj 40 pasaĝeroj. Kvin homoj la akcidenton ne transvivis. Laŭ fajrobrigadistoj tiel kulminis longatempa faka preparado de la laborgrupoj IZS, destinitaj por interveno kun pli multaj vundigitaj en la nova teknika konstruaĵo.

“Celo de la ekzercado estis ellerni bazajn teknikajn procedojn kaj principojn de kunlaboro dum vasta eksterordinara okazintaĵo, ekzerci

kunlaboron de fortoj kaj rimedoj, kaj de kunligitaj aktivecoj sur linio de operaciada direktado kaj entute traekzerci kunlaboron, akordon, organizon kaj gvidadon de ĉiuj grupoj IZS en plenumado de savlaboroj, kaj ankaŭ traekzerci kaj pruvi kunlaboron kun trajnskipo ĈD”, anoncis fajrobrigadistoj krom alia en temo de la ekzercado. Kiel kuliso servis vagonaro ĈD trajnkape kun lokomotivo 754.064 kaj kvar pasaĝervagonoj de serioj BDs kaj Bdt.

Eltrajno kaj transveturigo de la vundigitaj.

Ĉefaj taskoj de la fajrobrigadistoj estis unue kurteirkviti kontaktlineon en ambaŭ tuneltuboj, kaj poste kiel plej rapide fari ekzamenon el loko de la akcidento, kunlabori kun akcidenthelpantoj kaj transporti vundigitajn eksteren el la tunelo, kie ili estis transdonataj al savlaborantoj. Surloke agis ankaŭ intervenantoj de la posttraŭmata prizorgo, kiuj trankviligadis la vundigitajn vojaĝantojn. Kurteirkvitadon plenumis fajrobrigadistoj HZS SŽDC kaj poste ili teknike sekurigis la trajnon. Ili helpis ankaŭ kun klasifikado de la vundigitaj kaj evakuado. “Rilate al vasteco kaj komplikeco de la interveno estis elektita stabo fare de trupestro de la interveno, tra kiu estis kunordigata agado kaj enkondukado kaj kunlaboro de la trupoj IZS, sed ankaŭ trafiko tra de la akcidento ne trafita suda tuneltubo”, precizigis Petr Poncar, parolanto de la regionaj fajrobrigadistoj.

La alarmo estis anoncita marde la 6an de novembro 2018, nelonge post la deka kaj duono antaŭtagmeze. Eksterordinarecon anoncis la nevundigita lokomotivestro. Unu post la alia al ambaŭ tuneltuboj alveturis 27 trupoj de fajrobrigadistoj, do 132 viroj, preskaŭ kvindek sanitaristoj kaj kuracistoj, inkluzive dudekdu teknikaranĝaĵoj kaj ĉirkaŭ la sama nombro da policanoj. Al la ekzercado estis invitataj ankaŭ urbaj policanoj el Plzeň kaj personaro de Fakultata malsanulejo en Lochotín. Tiu ĉi laŭ interkonsento koncerne de multnombraj vundigitaj por aktivigi traŭmaplanon.

“La okazinta ekzercado montris, ke kunlaboro de la grupoj IZS en la regiono Plzeň estas tre altnivela, sukcesos scipove barakti porokazan realan akcidenton de la simila amplekso”, akordiĝis Poncar kune parolanto de la savaŭtomobilo Vítězslav Sladký.

(Prilaborita laŭ raportoj en *Železničář* kaj *Obzor*)



### Aŭstrio: Longdistanca pasaĝertrafiko en Aŭstrio

Aŭstra ministerio de trafiko informis, ke ekde 15. 12. 2019 komisiis longdistancan fervojan trafikon por dek jaroj al nacia trafikisto, Aŭstraj Federaciaj Fervojoj *ÖBB*. Postulataj plenumoj estas dividitaj en tri fazojn: antaŭ ekspluatapertigo de la nova fervojlinio *Graz – Klagenfurt (Koralbahn)*, post ĝia ekspluatapertigo (sen tunelo sub *Semmering*, kaj post enkonduko de tiu ĉi tunelo en ekspluatadon.

En la unua periodo la horaro restas sen ŝanĝoj, nur noktaj trajnoj kaj kunligoj *Wien – Břeclav* estos gvidataj en devoligo de publika servo. Nove transiros en kategorion de longdistanca pasaĝertrafiko la trajnoj *Interregio “Donau – Moldau”* en interrilato *Linz – Praha* en kvarhora kadenco. Post enkonduko de la linio *Koralmbahn* en ekspluatadon (dua parto) estas planata duhora kadenco en interrilato *Praha – Wien – Graz – Klagenfurt* kun plilongigo de kvar trajnduopoj al Slovenio kaj kvin trajnduopoj al Italio. Nove transiros en kategorion longdistanca pasaĝertrafiko la trajnoj *Interregio (IR)*. Al tiuj apartenos la jam menciita *IR “Donau – Moldau”* (Dunaj – Vltava) *Linz – Praha*, plie *IR “Aichfeld Bruck an der Mur/Graz – Klagenfurt*, *IR “Ennstal/Pinzgau” Graz/Salzburg – Bischofshofen – Saalfelden (Innsbruck)*, *IR “Pyhm Graz – Linz*, *IR “Alpe – Adria” Salzburg – Willac h (Italien)* kaj *IR “Mur/Drau” Graz – Maribor*. Post enkonduko de la tunelo sub *Semmering* en ekspluatadon estostrajnoj de la interrilato *Wien – Graz* gvidataj en unuhora kadenco.

(Prilaborita laŭ *Eisenbahn Österreich*)

### **Germanio: Depost reformo DB/DR estis haltigita trafiko sur pli ol 5400 km da linioj**

Preskaŭ unu sesono da fervojaj linioj de la reto *Deutsche Bahn (DB)* perdiĝis. Ekde reformo de la fervojo en Germanio al 1. 1. 1994, kiam unuiĝis *Deutsche Bundesbahn* kaj *Deutsche Reichsbahn* kaj aperis *Deutsche Bahn*, finis ekspluatado sur pli ol 5400 km da fervojaj linioj. Rezultas tio el respondo de ŝtatestretario en ministerio de trafiko *Enak Ferlemann* al interpelacio de Verduloj, el kiu citis tagĵurnalo *“Süddeutsche Zeitung”*. En ekspluatado tiel nuntempe restas ĉirkaŭ 33000 km da linioj. Fare de la ŝtato posedata fervoja konzerno tiel dum pasintaj 25 jaroj ĉesis ekspluatadon sur 16% de sia reto. Laŭ *DB* trafikĉesigo okazas nur kaze de malkresko da pasaĝeroj aŭ varoj sub detenebla limo. Haltigo de trafiko kaj ekspluatado okazas nur post pruvigo fare de Fervoja oficejo. Ŝlosilan vorton en decido pri haltigo de ekspluatado sur linioj kaj ilia trafikĉesigo havas federaciaj landoj kiel mendantoj de fervoja pasaĝertrafiko en devoligiteco de publika servo. Apud trafikĉesigo sur 5400 km da fervojlinioj la konzerno *DB* en la sama tempo konstruis pli ol 1000 km da novaj grandrapidaj linioj. El vidpunkto de traktipovumoj eblas diri, ke novaj 1000 km da grandrapidaj linioj alportis al la fervojo pli multe da transportaj kaj trafikaj povumoj ol oferitaj 5400 km da linioj. (Laŭ *Derspiegel.de/dpa-rš*)

### **Francio – Svisio: Kun jara malfruiĝo renovigita trafiko de trajnoj**

Nur kun unujara malfruiĝo estis 9. 12. 2018 renovigita trafiko sur franca fervojlinio el landlima stacio *Delle* al stacio *Belfort* (kompare kvinjara malfruiĝo sur linio *Mendrislo – Stablon - Varese* nepra sukceso). Trafiko sur la linio estis haltigita en la jaro 1992, kiam ankaŭ finis trafiki interŝtataj trajnoj *Boncourt (CH) – Belfort* (gvidataj en motortrakcio). La stacio *Delle* dezertiĝis, trakmaterialo malmuntita. En la jaro 2006 tamen *SBB* elektrizis ĉirkaŭ unukilometran sektion ekde ŝtatlimo al *Delle* kaj trajnoj komencis trafiki en unŭora (en trafikmaksimumo 30minuta intervalo).

Antaŭ kelkaj jaroj sur politika nivelo okazis interkonsento pri revitaligo de la linio *Delle – Belfort*. Supozata renovigo de la trafiko en decembro 2017. La 6an decembron 2018 estis “solene”komencita trafiko sur liniosekcio *Delle – Meroux* (transtrajna stacio *Belfort – Montbélard TGV* sur traceo *LGV Rhin – Rhône*. Ekde ŝanĝo de la horaro estas ekspluatataj rektaj trajnoj sur liniosekcio *Biel/Bienne – Delle – Meroux* kun apartenaĵoj *SNCF* (lundo – vendredo ses trajnduopoj, semajnfine duono). El vidpunkto de kadenca trafiko ili trafikis en “iu” nekutima kadenco kun tempaj interspacoj trajnoj *SBB*, en sekcio *Delle – Biel* estas kadenco unŭora, kiel alie tio povas ĉe *SBB* esti.

### **Eŭropa Unio: Fervojo bezonas plifortiĝi**

Devus esti en fortoj de eŭropaj fervojoj, ke la kvocienton en merkato ĝis la jaro 2030 plialtigu de la nuntempaj 18% al 30%. Pri tiu ĉi iniciato interkonsentis 15 elstaraj eŭropaj fervojoj, aliĝintaj al iniciato *“Rail Freight Forward” (RFF)*. Deziras ilin en tio ĉi subteni tri internaciaj fervojaj asocioj. Ekzemplo por ili povas esti fervojoj de Aŭstrio kaj Svisio, kiuj en siaj landoj atingas en la merkato 32, respektive 37%. La fervojoj prilaboru novan komercan modelon por ricevi subtenon de ekspluatantoj de la fervoja infrastrukturo, kiel ankaŭ ricevi subtenon de la ŝtato en konkurso inter ŝosea kaj fervoja vartrafikoj.

Celo “30 ĝis la jaro 2030” estas ebla plenumi nur kun kondiĉo pri plenumo de la taskoj el la Blanka libro de EU. La fervojoj devas fariĝi allogaj, tio estas plipovumaj, fidindecaj, preze interesaj. Tiucele devas al ili helpi ankaŭ infrastrukturo. Fervojo devas oferti novajn produktojn kaj sekurigi allogan transporton de domo al domo. La fervojoj apogas sin je konfido, ke en Eŭropo okazos rapida niveligo de la konkurso inter ŝoseo kaj fervojo. Eksteraj elspezoj, ekzemple laŭ vidpunkto de impostoj por produktado de gasoj CO<sup>2</sup>, devas esti laŭ la vera produkto. (Laŭ *DVZ*, 8. 1. 2019)

Preparis *Jindřich Tomášek*  
Grafike aranĝis *Václav Nosek*