

El fervoja mondo 5/2019

Aŭstrio:

Tualetejoj en viena metroo

Ekde printempo 2019 trairas tualetejoj en viena subtera fervojo (metroo) per modernigo, kies unuaj ses stacioj *Westbahnhof, Karlsplatz, Volkstheater, Schwedenplatz, Stephanplatz* kaj *Praterstern* – estas unuaj en la vico.

Prizorgi ilian rekonstruon plenumas la firmao *Senifair*, kiu venkis en anoncita konkurso.

Novaj necesejoj, kiuj priservos pli bonan higienan nivelon kaj komforton, uzeblas por kosto po 50 cendoj, ĉe kiu kliento ricevos rabaton el prezo 30 cendojn, kiun povas uzi venontan fojon.

Kiel informis 5-an de februaro 2019 aŭstra tagjurnalo *Der Standard*, sen pago tamen restos senbarieraj tualetejoj kiujn kliento povas malfermi per propra ŝlosilo.

Vandalismo kaj konsiderinda malpurigado de spacoj de la pli frue senpagaj necesejoj en metroo necesigis administrajn de viena urba trafiko akcepti decidon por pagigi tiun servon kaj samtempe ebligi ĝian aplikadon fare de la privataj firmaoj.

Iuj el entute ĉirkaŭ 70 publikaj necesejoj, troviĝantaj en metroostacioj kaj en stacioj de Aŭstraj federaciaj fervojoj (*ÖBB*) en la aŭstra ĉefurbo restu tamen pro modernigo en pli longa tempo fermitaj.

Bulgario:

Iom pri bulgaraj fervojoj

Konstruado de la fervojoj en Bulgario komencis, kompare al aliaj eŭropaj landoj, iomete malpli frue. Tio okazis en tempo, kiam la lando estis ankoraŭ parto de la Otomana Imperio.

Tiu ĉi en la jaro 1863 mendis ĉe angla kompanio "*The Danube and Black Sea Railway and Kŭstendje Harbour Company Ltd.*" konstruadon de 233 km longa fervoja linio *Ruse – Varna*. La unua linio estis malfermita por trafiko en novembro 1866.

En eŭropa parto de Otomana Imperio sub gvido de barono *Maurice de Hirsche* ekde la jaro 1870 engaĝiĝis la



kompanio *Société imperial des chemins de fer de la Turquie d'Europe*, kiu eklaboris por konstrui fervojan linion el Istanbulo direkte Bulgarion, respektive Grekujon.

En la jaro 1873 transprenis tiu ĉi kompanio trafikadon ankaŭ sur la linio *Ruse – Varna*. Sur tiu ĉi linio ekde la jaro 1883 trafikis *Orient expres*, kiu finis en *Ruse* kontraŭflanke *Giurgiu* ĉe rumana bordo de Danubo. 31a de januaro 1885 estis aprobita leĝo pri ŝtatigo de ĉiuj bulgaraj fervojoj, sed ĝis tri jarojn pli poste finis traktado kun barono *Hirsch* pri foraĉeto de la fervoja linio *Ruse – Varna*. Havaĵo de la ŝtato fariĝis ankaŭ nove konstruata linio *Zaribrod – Sofio – Vakarel – Belovo*.

En ŝanĝiĝo de 19a kaj 20a jarcentoj longo de fervoja reto estis 1044 km. Daŭre tamen mankis vico da kunligaj linioj,

kies konstruado okazadis ankaŭ post la Dua mondmilito. Elstara fariĝis finkonstruo de tielnomata "Ponto de la Amikeco" trans riveron Danubo inter la urboj *Ruse* kaj *Giurgiu* (Rumanio) en la jaro 1954. La unua dutraka fervoja linio-sekcio *Sindel – Varna* estis finkonstruita en la jaro 1964. Unu jaron pli frue komencis fervoja trafiko sur unua elektrizita linioparto *Sofio – Plovdiv*, longa 154 km. En la jaro 1978 okazis ekspluatapertigo de trajekta linio el *Varna (Beloslav)* al *Iliĉevsk* en Ukrainio kaj samtempe estis konstruita larĝtrakaro en haveno *Beloslav* por akcepto de larĝŝpuraj vagonoj. El pli grandaj infrastrukturaj konstruaĵoj ni povas nomi ankaŭ finkonstruon de la dua transdanuba ponto inter urboj *Vidin* kaj *Calafat* en junio 2013. Nuntempe la bulgara fervoja reto konsistas de 2967 km da unutrakaj kaj 1954 km dutrakaj linioj. 125 km longas etŝpura (760 mm) linio *Septemvri – Dobriniŝtë*. Ni devas aldoni, ke granda parto da linioj estas itinere kaj deklivece tre postulema, ĉar ili traceadas tra malfacilaj montaraj regionoj. 2870 km estas elektrizita de alterna kurentosistemo 25 kV. En elektrizo de bulgaraj fervojoj signife rolis ankaŭ ĉeĥoslovaka industrio – plimulto de ĉi tie ekspluatataj elektraj lokomotivoj ja surhavas markadon "*Škoda*".

Bulgaraj ŝtataj fervojoj estas holdinga kompanio, kies povumoj en lastaj jaroj iomete malkreskis. Inluas tion krom alia malnoveco de infrastrukturo, kunligita kun granda konkurenco de ŝosea trafiko. Partoj de la holdingo *BDŽ* (Bulgaraj ŝtataj fervojoj) estas kompanioj *BDŽ*-pasaĝertrafiko, *BDŽ*-trakcio (*Tjagov podvižen ŝstav*), *BDŽ*-vartrafiko kaj *BDŽ-Konĉar*. Eligo de liverado de pasaĝera kaj vara trafikoj en memstarajn kompaniojn estis plenumita en la dua restrukturaliga ondo de *BDŽ* en la jaro 2007. La infrastrukturo estis apartigita jam pli frue, ekde 1-a januaro 2002, kiam ekvalidis nova leĝo pri fervoja trafiko reaganta al postuloj de Eŭropa Unio. "Trakodirektanto" ekde tiu ĉi dato estas la kompanio Fervoja infrastrukturo. La kompanio *BDŽ* pasaĝertrafiko estas ununura liveranto de tiu ĉi servo en bulgara fervojreto. Male al tiu *BDŽ*-vartrafiko havas kelkajn

konkurantojn. La ambaŭ kompanioj uzas lokomotivan parkon de *BDŽ*-trakcio. Lokomotivejoj troviĝas en Sofio, *Plovdiv*, *Varna*, *Burgas*, *Gorna Orjachovica* kaj *Stara Zagora*.

Atente al malkresko de transportoj *BDŽ*-vartrafiko kaj kun tio kunligitaj nebonaj ekonomiaj rezultoj oni jam kelkfoje diskutis pri privatigo de tiu ĉi firmao. Enspezoj el vartrafiko ekde la jaro 1990 malkreskis proksimume pri du trionoj. Konsiderinde vidigis sin ankaŭ ekonomia krizo. Atestas pri tio ankaŭ jenaj nombroj: En la jaro 2007 estis transportitaj 20,17 milionoj da vartunoj de la komercaĵoj, en la jaro 2011 tio estis nur 11,61 milionoj da vartunoj de komercaĵoj. Procedo de privatigo estis unufoje haltigita en julio 2012 pro manko da proponoj kaj nek plia rondo fariĝis sukcesa, ĉar la registaro pri vendo atendis enspezon ĉirkaŭ 102 milionojn da eŭroj. En junio 2013 tiel la privatigo estis denove haltigita. Decida probable fariĝis ankaŭ la fakto, ke la Urba juĝejo en Sofio la 12-an de marto 2013 sakestrigis 100% da kvociento de la kompaniulo. La juĝejo decidis laŭ postulo de germana-irlanda banko *Depfa Bank*, kiu posedas debetojn koncerne de la patrina kompanio *BDŽ*.

En liberigita merkato de vartrafiko nun aktivas ankaŭ aliaj trafikistoj. Tiuj estas precipe kompanioj *Bulgarian Railway Company*, *Bulmarket*, *DB Cargo Bulgaria*, *Rail Cargo Carrier Bulgaria* kaj *Unitranscom*. La firmao ***Bulgarian Railway Company*** (*BRC*) estis fondita en la jaro 2004 kaj nun estas ĝia 75 %-a kunsocitano rumana trafikisto *Grup Feroviar Român*. Restantajn 25 %-ojn posedas la propra firmao *Agropolchim*. La unua vartrajno de tiu ĉi trafikisto sur fervoja linio *Pirdop*



– *Varna* ektrafikis la 8an de decembro 2005. En la jaro 2007 la firmao *BRC* jam transportis 1,36 milionojn da vartunoj. La trafikisto *Bulmarket* specialiĝas al transportoj da fluidiĝintaj gasoj, bionafto kaj lignaj fenditaĵoj. La firmao disponas en *Ruse* de propra havena terminalo kun deponejo kaj branĉtrako. Komence de la jaro 2010 fondis la kompanio *DB Schenker Rail* propran kompanion en eksterlando por Bulgario kun nomo *DB Schenker Rail Bulgaria*, nun ***DB Cargo Bulgaria***. En la jaro 2013 la trafikisto havis por dispono jam 31 lokomotivojn kaj 322 vagonojn. Kiel la unua trafikisto, krom *BDŽ*, *DB Cargo Bulgaria* disponas de apudlandlima interkonsento kun Turka tutŝtata fervojo *TCDD*. El transportoj realigitaj fare de tiu ĉi trafikisto ni povas mencii transportojn por *KNAUF Bulgaria*, transportojn da kupra koncentriĝo el *Burgas* al *Pirdop* kaj el *Zlatica* al *Burgas*. Ĝi prizorgas ankaŭ manovradon sur vico da privataj branĉtrakoj, same kiel la trafikisto ***Express Service***. ***Unitranscom AD***, kiel komuna entrepreno de vagonfabrikisto *TransWagon* kaj rumana privata fervojo *Unifertrans*, komencis trafikadon de siaj trajnoj en la jaro 2008 kaj nun ĝi direktiĝas al transportoj de karbo por elektrejo *Sliven* kaj por transportoj de sterkaĵoj por kompanio *Neochim*. La firmao ***DMV Cargo Rail*** proponas al siaj klientoj transportojn da brulmiksaĵoj, krom alia fare de du *Vectron*-oj. La trafikisto ***TBD Cargo*** komencis en la jaro 2016 transportojn da karbo el minejo *Bobov Dol* al elektrejo en *Goliamo Selo*. En la jaro 2017 estis fare de fervojo de ĉiuj trafikistoj transportitaj entute 16,03 milionoj da vartunoj, kiu signifas transportan povumon 3931 milionojn da tunokilometroj. La kvociento de la fervojo en trafika merkato eblas laŭ trafikamplakso transportita nombriĝi al 10,5 %.

Aldonitaj fotoj: 1. Vartrajno frunte de la lokomotivo serio 06 *BDŽ* apud *Dimitrovgrad*

2. Lokomotivoj el ĉeĥa lokomotivfabriko *Škoda* alinomataj *Žehlička* (*Gladilo*) estas uzataj plejparte en manovrado

(Laŭ *Cargovák* 11/2018)

Svisio:

Fervoja vartrafiko en Svisio malkreskas

Trafika povumo de svisa fervoja vartrafiko en la jaro 2017 en komparo kun la jaro 2016 malkreskis pri 7 %, kvankam surŝosea vartrafiko pri 1,5 % kreskis. Videblas tio laŭ statistiko de Svisa federacia ofico por statistiko (*BFS*). Kiel ĉefan kialon *BFS* indikas nefunkciadon de fervoja linio en kelkaj semajnoj apud fervoja stacio *Rastatt*. En la jaro 2017 povumo de ŝoseo kaj fervojo atingis 27,3 miliardojn da tunokilometroj. Kvociento de ŝoseo en entuta trafika povumo atingis 63 %. Malkresko ĉe la fervojo okazis post 4 jaroj da kreskado.

Rimarkinda estis malkresko ĉe transito pri 8,3 %, kio estis klarigita pro ĉesigo de trafiko apud *Rastatt*, kie okazis falkavaĵo de fervoja linio supre de nove konstruata tunelo kaj transŝovo da varoj al ŝipa kaj ŝosea trafiko. La ĉesigo de la trafiko influis ankaŭ transiton per fervojo trans *Alpoj*, kiam ĉi tie estis transportitaj nur 27,2 milionoj da varoj, kio faras malkreskon pri 5,3 %.

Male ŝoseo post kvin jaroj da malkresko atingis kun 11,7 milionoj da tunoj la saman povumon kiel en la jaro 2016. Malkresko de transporto kompare al 2016 okazis ankaŭ tra *Gotthardo* ankaŭ spite al tio, ke la nova baza

tunelo estas ekspluatata ekde decembro 2016. Unu el kialoj kompreneble estas ankaŭ la fakto, ke tiu ĉi nova tunelo atingos sian plenan povumon nur kiam fariĝos ekspluatata nova baza tunelo *Cenari*.

(Laŭ *Transportweb*, 28.11.2018)

Svisio:

Svisaj Fervojoj logas germanajn lokomotivistojn

"Laboru tie, kien aliaj vojaĝas libertempi", estas unu el varbinstigoj, per kiuj Svisaj federaciaj fervojoj (*SBB*) provas varbi lokomotivistojn el najbara Germanio, precipe el ĝiaj sudaj regionoj. "Vi trafikos sur la plej belaj linioj de Svisio", anoncas alia varbilo de *SBB*, kiu tiumaniere strebas plenigi ĉirkaŭ 200 neokupitajn laborlokojn de la pretendema profesio de lokomotivisto, por kiu ĝi ne trovas sufiĉajn adeptojn en sia propra lando. Germanajn interesiĝantojn allogu en laboron por *SBB* atraktaj salajroj, kiuj estas pli altaj ol en Federacia respubliko. Reklamkampanjo okazas ne nur pere de anoncoj pri liberaj laborlokoj en sudgermanaj regionoj, sed ankaŭ fare de socialaj retoj *LinkedIn*, *Facebook* kaj *Instagram*, informis germana tagĵurnalo *Frankfurter Allgemeine Zeitung* 6-an de februaro 2019.

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