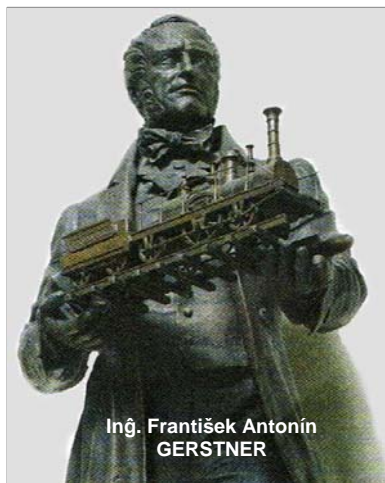


El fervoja mondo 10/2019

Rusio:

Ĉeĥa spuro en historio de Rusaj fervojoj



Inĝ. František Antonín
GERSTNER

Fervoja muzeo de Rusaj Fervojoj (RŽD) en Peterburgo (= Sankt-Peterburgo) estis malfermita en aŭtuno 2017, estas unu el la plej grandaj fervojaj muzeoj en la mondo, nur en angla York ili havas pli grandan. Sur areo 16000 m² estas ekspoziciataj 119 reltrafikiloj el 19a kaj 20a jarcentoj.

"Bedaŭrinde en pasinteco en Rusio kaj antaŭe en Sovet-Unio neniu pli dediĉis al historio kaj konservo de historiaj relveturiloj, oni traktis tiujn kiel ferrubaĵojn, kiujn eblas distranĉi", diris al ni ĉiĉerono Nikolao apud la plej malnova ekspoziciaĵo, vapora lokomotivo N 2023 el la jaro 1897. "Tiu ĉi konserviĝis nur danke al tio, ke ĝi servis pli ol cent jarojn en trafikado kaj ankoraŭ en 1980aj jaroj ĝi manovris en Kaŭkazio."

Unua parto de la ekspozicio estas dediĉita tradicie al historio de la fervojo, precipe al ĝiaj komencoj. "La unuan fervojan linion en Rusio (Peterburgo – Carskoje Selo – Petropavlovsk) projektis ĉeĥa inĝeniero **František Antonín Gerstner**. Al la caro Nikolao I-a li proponis, ke li konstruos la fervojlinion, ricevis permeson kaj kun lia gvidado la linio estis konstruita kaj **30. 10. 1837** malfermita," memorigis nia ĉiĉerono tra la muzeo ĉeĥan spuron en historio de la rusaj fervojoj. Inĝ. Gerstner fariĝis samtempe la unua lokomotivisto sur tiu ĉi linio. "Praktike ĝi estis provlinio, kiu

ĝis nun restis pli-malpli en origina itinero, malgraŭ ke ĝi tiam havis larĝŝpuron 1820 mm. Gerstner tiam decidiĝis pro klimataj kondiĉoj, li timis fortajn frostojn kaj ventojn, ke la vagonoj ne renversiĝu".

Kiam oni poste komencis konstrui la duan fervojan linion en Rusio (Peterburgo – Moskvo), estis jam proponita larĝŝpuro laŭ rusa standardo – 1524 mm. En 1970aj jaroj, komencis plialtiĝi meznivela rapideco, larĝŝpuro estis fiksita al 1520 mm, do – 4 mm. En Finnlando ĝis nun oni havas 1524 mm, sed tio ne faras gravan rolon, memorigis la ĉiĉerono Nikolao kun aldonado, ke en Rusujo tradicias, ke la decido uzi pli larĝan relŝpuron estis farita laŭ persona deziro de la caro Nikolao I-a, kiu deziris malebligi, ke kaze de la milito povu alveturi aliaj Eŭropanoj. "Ekzemple en la dua mondmilito tio ege malfaciligis venon de germanaj armeoj. Do tiu ĉi decido ludis sian gravan rolon", memorigis la ĉiĉerono.

Sur la pli supre menciita linio el Peterburgo al Moskvo (644 km) la veturdaŭro en la jaro 1913 estis ok horoj kaj praktike la saman tempon klasikaj trajnoj trafikis ankaŭ nuntempe.

"Se vi ne veturas per **Sapsan**, kiu trafikis per rapido ĝis 220 km/h kaj kiu distancon inter Moskvo kaj Peterburgo sukcesas plenumi en malpli ol kvar horoj, vi do ankaŭ veturas ok horojn. Do tiel en cent jaroj la veturtempo inter Moskvo kaj Peterburgo tute ne ŝanĝis," aldonis la ĉiĉerono Nikolao.

Altrapida **Sapsan** ĝis nun kopias originan linion konstruitan en la jaro 1851. Interesa estis ankaŭ informo pri tio, kiel verdire aperis nomo por la stacio – **Vakzál**.



"Por konstruo de la stacioj estis investata privata kapitalo, kaj ĉar la investantoj deziris profiti, ili bezonis, ke ĉi tien iradu kiel pli multaj homoj. Pro tio en la stacidomoj estis organizataj ekzemple ankaŭ koncertoj. La stacidomoj tiel fariĝis popularaj lokoj, kie oni ankaŭ kantadis, kaj pro tio oni tiun ĉi lokon komencis nomi vokalaj salonoj – **vakzaloj**."

En la muzeo kompreneble ne mankas dokumentoj pri konstruado de **Transsiberia magistralo**. "Estas interesa kompari veturdaŭron nun kaj iam. Nun oni al Vladivostoko veturas trajne 7 tagojn, sed kiam ankoraŭ ne funkciis fervojo, tiam oni vojaĝis (el Moskvo al Vladivostoko) ĝis tri monatojn", pliproksimigas la ĉiĉerono Nikolao favorojn de la fervojo en Rusio. Mankas ĉi tie nek tipa vagono "**těpluška**" – varvagono, kiu estis trakonstruita por transporto de la soldatoj. "Tio estas vagono tipa por Rusio kaj por Transsiberia magistralo – povas en ĝi veturi 40 homoj aŭ 8 ĉevaloj," aldonas la ĉiĉerono. Inter interaktivaj

modeloj ni trovas ankaŭ malgrandan modelon de la cara vagono. "Bedaŭrinde, vagonoj de la cara familio ne konserviĝis. La lasta konservita troviĝis en **Peterhof**, kiu estis dum la dua mondmilito okupata de germanaj soldatoj. Kiam post la milito rusaj armeanoj al **Peterhof** revenis, restis nur ĝia ruinaĵo. Tial almenaŭ sur tiu ĉi modelo ni al la vizitantoj montras, kiel cara vagono aspektis. La cara familio ŝatis fervojon kaj volonte vojaĝis per trajno", rakontas plu la ĉiĉerono.

En la muzeo estas ekspoziciata ankaŭ fierindaĵo de Rusaj fervojoj – elektra trajnunuo **ER 200**, kiu en nombro de du sesvagonaj trajnoj trafikis ekde la jaro 1984 sur fervoja linio Moskvo – Peterburgo ĝis entrifikigo de altrapidaj trajnoj **Sapsan** en decembro 2009. Tre ŝatataj modernaj trajnoj **Sapsan** de la kompanio **Siemens** jam dek jarojn kunligas



Moskvon kun Peterburgo, distancon 644 km traveturas en tri kaj duona horoj. **"Dum antaŭnelongtempa forumo RŽD interkonsentis kun Siemens, ke aĉetos ĉirkaŭ 15 pliajn trajnunuojn de Sapsan-oj,"** malkaŝis la ĉiĉerono kaj aldonis, ke kvankam la trajnunuoj **Sapsan** estas konstruataj por rapido 250 km/h, la fervoja infrastrukturo tamen ne permesas rapidon pli altan ol 220 km/h.

Kaj kiel okazos en estonto? **"Se estos subskribita interkonsento kaj inter Moskvo kaj Peterburgo estos konstruita nova altrapida linio, tiel vojaĝtempoj inter Moskvo kaj Peterburgo povus reduktiĝi ĝis du horoj"**, esperas nia ĉiĉerono, sed samtempe aldonas, ke tiun ĉi planon malfaciligas ĝisnune ne nur altaj financaj investoj, sed ankaŭ marĉa tereno. **"La liniopartoj pro tio devas esti ofte riparataj kaj bontenantaj trafiklaborantoj ne estas tiucele entuziasmaj pro oftaj alvokoj por riparado.** Kiam ni en 1970aj jaroj aĉetis de

Ĉeĥoslovakio pezajn duoblajn balastokompaktigilojn ĈS 200, pli aĝaj traklaboristoj ĝis nun rememoras, ke malantaŭ tiuj ili devis balaston kompletigi", aldonas kun rideto.

Al unikajoj de la muzeo apartenas provtipa altrapida trajnunuo **Sokol 250** aŭ Atomtrajno – kontenero, en kiu dum tempo de Sovetunio estis transportataj atomraketoj. La kontenero havas speciale kovritan tegmenton kaj la vagono deekstere aspektas kiel fridvagono. **"El satelito cetere ne estis videbla, kio estas ene. Ĉiuj sciis, ke en Rusio estas atomtrajnoj kun atomkapoj, sed neniu sciis, kie. Nuntempe ili en Rusio oficiale ne estas, sed oni ofte parolas pri tio, ke ni revenos al ili"**, aldonas la ĉiĉerono.

Fine, raraĵo el historio de Rusaj Fervojoj estas ekzemple ankaŭ markado de elektraj lokomotivoj, tiuj estis honore al **Vladimir Iljiĉ Lenin** markataj de literoj "VL" (BJ), kaj tiu ĉi markado estas uzata ĝis nun. Infanoj ŝercas, ke la nova elektra lokomotivo jam portos markadon "VP" – **Vladimir Putin**, fermas la ĉiĉerono.

Per ĉeĥa spuro ni komencis kaj per ĉeĥa spuro ni finu. Same kiel en Moskvo, en muzeo en Riga stacio, nek apud Peterburgo, ne mankas lokomotivoj de ĉeĥa deveno. Ĉeĥoslovakaj lokomotivoj en Sovetunio estis eksportataj tre multaj kaj ili trafikis ĉi tie ĝis nun, inkluzive de la plej ofta **ĈME3**. En la muzeo estas videblaj : **ĈS4-012** (jarprodukto 1966/produkta numero 5444), **ĈS2-023** (1962/4377), **ĈS1-041** (1960/3978), **ĈS200 002** – elektra lokomotivo por rapido 200 km/h (6436/1974), **ĈME3-001** (1963/6065).



- Al la fotoj:
1. La plej granda ekspoziciaĵo en la muzeo **RŽD** en Peterburgo – vaporlokomotivo **P36-0251**, kiu estis samtempe lasta vaporlokomotivo produktita en la jaro 1956 en Sovet-Unio.
 2. Ĉeĥoslovaka spuro en la muzeo de **RŽD** en Peterburgo: maldekstre apud rusa lokomotivo 23-001 elektra lokomotivo **ĈS4-012** (produktita en 1966/ produktonumero 5444), konstruita tiam por rapido 160 km/h.
 3. Atomtrajno: vagonaro pliaspekta kiel frostigvagonaro, iam transportanta atomkapojn.
 4. Moderna trajno **Sapsan** de la kompanio **Siemens**, kiu distancon 644 km inter Moskvo kaj Peterburgo plenumas ankaŭ malpli ol en kvar horoj.

(Laŭ *Horizonto* 15/2019)

Germanio:

Lokomotivisto akuzis memmortiginton

Post memmortigo sub regiona trajno juĝejo en Germanio decidis, ke al lokomotivisto de tiu ĉi trajno apartenas kompenso 70000,- eŭroj. La juĝejo kompenso aljuĝis el asekuro de la memmortiginto.

42jara lokomotivisto ĉe Supera landa juĝejo (OLG) en Munkeno akuzis la memmortiginton pro tio, ke li ne povas plu plenumi sian funkcion, ĉar ekde la jaro 2013, kiam en fervoja stacio **Freising** tiu ĉi akcidento okazis, li estis trafita de ŝoko kaj sekve li estis longatempe malsana kaj tiunmaniere nekapabla plu plenumi sian profesion. Fine li estis maldungita, ĉar ĉiuj provoj denove plenumi funkcion de lokomotivisto malsukcesis. La lokomotivisto pro tio postulis de la mortinto el lia asekuro 10000 da eŭroj de dolorpago kaj 27000 da eŭroj kiel kompenso de malgajno. Krome mankantan parton de la salajro 700 eŭrojn monate ĝis tempo de sia foriro en emeritiĝon. Laŭ propono de la juĝejo la asekurejo tiun ĉi proponon akceptis.

(Laŭ *Bahn-Report*, 6/2019)

Pollando:

Fervoja vartrafiko en Pollando stagnas

Malgraŭ miliardoj da investoj, pola vartransporto troviĝas plu en krizo. Kvankam pasaĝertrafikamplakso en unua duono de la jaro 2019 plu kreskis, amplekso de vartrafiko sur fervojoj en la lando dum la sama periodo malkreskis pri pli ol kvin procentoj. Entute estis transportitaj 117,1 milionoj da vartunoj. Trafika povumo atingis 27,6 miliardojn da tunokilometroj. La koncerna organo **UTK** notis malkreskon precipe ĉe amasvartransporto, dume mendoj en branĉo de servoj kreskis. Interesiĝo kreskas ankaŭ en intermodala

sektoro. Gvidanta konsistaĵo en la merkato, la trafikisto *PKP Cargo*, perdis 7,8% da transportvolumo kaj eĉ 10,4% da trafikpovumoj kaj nun ĝi havas kvocienton 40,8%. La duan lokon okupas la trafikisto *DB Cargo Polska*, kiu atingis kvocienton en la merkato 16,7%, tria estas *Lotos Kolej* kun 5,2%.

En nemalproksima estinto la fervoja vartrafiko modere kreskis (proksimume pri 4% en la jaro 2018, kaj ĉirkaŭ pri 8% en la jaro 2017, ĉiun jaron en komparo kun antaŭa jaro). En la jaro 2017 *PKP Cargo* daŭre havis merkatan kvocienton pli ol 44%, en la jaro 2018 ĝi estis 43,5%. *DB Cargo Polska* havis kvocienton en la merkato 17,9% kaj en 2018 daŭre 16,4%.

(Laŭ *Transportweb*, 16.8.2019)

Preparis: Jindřich Tomíšek,
grafike aranĝis Václav Nosek