

El fervoja mondo 11/2019

Germanio:

Novaj EuroCity trajnoj al Przemyśl (Pollando)

Kun nova trajnhoraro ekde 15a de decembro 2019 estos en trafikigita nova trajno de kategoria *EuroCity* el *Graz* al *Przemyśl* tra Vieno, *Břeclav*, *Bohumín*, *Katowice* kaj Krakovo. En *Przemyśl* estos koneksa alligo al Odeso (Rusio), kun transtrajniĝo en Lvovo kaj ankaŭ al Kievo. Al la tri ĝisnunaj tagaj transportligoj inter Aŭstrio kaj Pollando ("*Sobieski*"): Vieno – Varsovio – *Gdynia*, ("*Polonia*"): Vieno – Varsovio kaj ("*Moravia*"): Vieno – *Katowice*, tiel estos aldonita la kvara ("*Porta Moravica*"): *Graz* – Vieno – Krakovo – *Przemyśl*.

Przemyśl troviĝas en sudorienta Pollando. Tiu ĉi parto de Galicio (Galizien) apartenis ĝis la jaro 1918 al Aŭstrujo-Hungarujo kaj pli poste sub Polan respublikon. Post la Dua mondmilito tamen parto de Galicio estis aldonita sub administradon de Sovet-Unio kaj sub unian respublikon Ukrainion. *Przemyśl* tiel fariĝis landlima transitstacio.

Vagonaron de la nova trajno kreas la pasaĝervagonoj de aŭstraj fervojoj *ÖBB*, sur linioparto *Graz* – *Bohumín* estos aldonita ankaŭ restoracivagono. Tiu ĉi nova trajnkunligo estos atrakcia ne nur por turista veturfrekvenco al Krakovo, sed danke al kunligo al ukraina enlando ĝi havas esperon plimultiĝi ankaŭ kreskantan vojaĝtransportan merkaton Ukrainio – Eŭropa Unio.

Alia novaĵo ekde somero 2020 estos renovigita enkonduko de la taga trajnkunligo Vieno – Berlino tra Prago. Samtempe ekde venontjara somero estos du el nuntempaj kvar duopoj de trajnoj de la kompanio *Regio-Jet* en itinero Prago-Vieno plilongigitaj ĝis Budapeŝto.

Germanio:

Ekde decembro 2019 kunligos Dresdenon, Berlinon kaj Rostock nova InterCity

Deutsche Bahn (Germanaj Fervojoj) plimultiĝas oferton de longdistancaj trajnkunligoj *InterCity* en kvar orientgermanaj federaciaj landoj. Kiel infomis konzerno *DB* 8an de oktobro 2019, ekde duono de decembro 2019 trafikos inter Dresdeno, Berlino kaj *Rostock* la nova kunligo *InterCity* komence dekfoje tage. Kaj ekde marto 2020 nombro da frekvencoj plimultiĝos al 16 en ĉiu tago. La trajnoj *IC* haltos ankaŭ en la urboj *Oranienburg*, *Elsterwerda*, *Neustrelitz* kaj *Waren*, ekde majo 2020 ankaŭ en *Warnemünde* kaj apud berlina flughaveno *Schönefeld*, informis la germana tagjurnalo *Handelsblatt* 9an de oktobro 2019.

Ĝisnune trafikis inter *Rostock* kaj Berlino nur malmultaj trajnoj *IC* kaj inter Berlino kaj Dresdeno trafikis ĉiujn du horojn regionaj eksprestrajnoj, inter ambaŭ grandurboj en duhora intervalo ankaŭ *EuroCity*.

Germanio:

Bavario antaŭpage investos por modernigo de regionaj fervojoj anstataŭ federacio

Bavara ministro de trafiko D-ro *Hans Reichhart* subtenas pli rapidan modernigon de regionaj fervojoj. Sur 12 linioj en Bavario okazos renovigo de traka surkonstruaĵo. Bavario liveros antaŭpagon 23 milionojn da eŭroj, ĉar financoj el federacia buĝeto por ĉi tiu jaro jam estas elĉerpitaj. *DB Netz* danke al tio komencos laborojn ankoraŭ ĉijare kaj finos ilin ĝis la jaro 2021. *DB* financojn al Bavario redonos en la jaroj 2023-2024 post financa kvitigo kun federacia buĝeto.

Temos pri fervojlinioj: *Garmisch-Partenkirchen-Griesen*, *Holzkirchen-Miesbach*, (*Mering*-) *Egling* – *Geltendorf*, *Murnau* – *Oberammergau*, *Schongau* – *Peissenberg*, *Landshut* – *Platling* – *Bayerisch-Eisenstein*, *Straubing-Bogen*, *Zwiesel* – *Bodermals*, *Regensburg* – *Schwandorf*, *Sulzbach-Rosenberg* – *Irrenlohe* (- *Schwandorf*), *Unterfranken*: *Schweinfurt* – *Meiningen*, *Schwaben*: (*Ingolstadt* –) *Aichach* – *Augsburg*.

(Prilaborita laŭ www.stmb.bayern.de)

Francio:

Estonta prezidanto de SNCF deziras subteni fervojan vartrafikon

Jean-Pierre Farandou, destinita kiel anstataŭanto de *Guillaume Pépy* en frunto de Francaj Ŝtataj Fervojoj (*SNCF*), interparolis komence de oktobro 2019 kun Senato, la dua kamero en la lando, pri harmoniigo de enlanda fervoja vartrafiko kun eŭropaj standardoj de kvalito. Neniu povas kompreni, ke en Francio jam trafikis preskaŭ neniuj vartrajnoj, diris estonta fervoja gvidanta fervoja funkciulo, almontranta okulfrapajn vivmediajn alportojn de fervoja vartrafiko favore al surŝosea vartrafiko. Kvankam tio ne estos facila, li dezirus prizorgi por vartrajnoj rezervigon de eŭropaj linioj, sur kiuj vartrajnoj trafikos en longdistanca trafiko per rapideco 100 km en horo, kio estas konkureckapabla kun kamiontrafiko.

Nedepende de interparolo de la sinjoro *Farandou* decidis *SNCF* ĉe sociala kaj ekonomia komitatoj de la filia kompanio *SNCF*, ke ĝi proponos pliajn masivajn forstrekojn en sfero de homaj fontoj. Ĝis fino de la jaro 2019 aŭ komence de la venonta jaro okazu nuligo de pliaj 200 laborlokoj. Tiuj ĉi lokoj tiel aldoniĝos al 1500 laborlokoj, jam pli frue planataj por maldungo ĝis la jaro 2021. Nuntempe la kompanio *SNCF Fret* laborigas 5200 homojn. Se temas pri Ŝtataj Fervojoj, *Farandou* volas intenci direktigi fervojojn al pli granda ekonomia efikeco, ke malaltiĝu ŝarĝo de la ŝtato kaj ĝiaj organoj. "**Publikaj rimedoj estas rara komodito (speco de**

varo)," li diris. *Faradou* al si starigis kiel celo venigi la fervojon al financa ekvilibro. La fervojo ŝuldas tion al la ŝtato, kiu transprenis ŝuldon de la kompanio en alto 35 miliardoj da eŭroj. La fervojo devas strebi al kontenteco de la klientoj, ke ili revenu en trajnojn. *SNCF* devas akiri pli grandan konkurenckapablon. Kandidatecon de la sinjoro *Farandou* devas ankoraŭ aprobi du parlamentaj komitatoj kaj Senato. Kiel anstataŭanton de *Guillaume Pèpy* proponis lin Elysea palaco.

(Laŭ *Transportweb*, 11.10. 2019)

Norvegio:

Fervoja vartrafiko en Norvegio antaŭ kolapso?

Filia kompanio *NSB Cargonet* troviĝas jam kelkajn jarojn en ruĝaj numeroj kaj fine de la jaro 2018 ĝi decidis parrton de la trajnoj nuligi. Ankaŭ por la plej granda kliento – poŝton – devis esti kelkaj trajnoj nuligitaj, tial poŝto devis siajn transportojn transigi al ŝoseoj. Ne estas klara, kiun rolon en tio rolas la nova estraro de la kompanio sub la nomo "vy". *Cargonet* kaj *Green Cargo Norge* en la lasta jaro 2018 atingis malprofiton 100 milionojn da NK (10 milionojn da eŭroj).

(Laŭ *Schweizer E-R*, 7/19)

Pollando:

Monperdo por vartrafiko

Pola fervoja vartrafiko troviĝas en krizo. Laŭ vortigo de polaj medioj kaŭzo estas tio, ke planata trakonstruo 70 miliardoj da zlotoj (5 miliardoj da eŭroj) en fervojan infrastrukturon kaj per tio por ĝia modernigo, estas minacita. La planataj rimedoj estas preparitaj por Pollando en buĝeto de EU por jaroj 2014-2020. Post tiu ĉi periodo ilia neelĉerpigo signifas eksvalidiĝon. Malmultaj en la fako kredas, ke ĉio sukcesos. La registaro tamen promesis, ke almenaŭ rimedoj destinitaj el EU ekde la jaro 2021 elĉerpos.

Tiu ĉi evoluo estas por tiu ĉi sektoro unu granda seniluziigo, ĉar granda modernigo estas neevitebla. Meznivela rapideco de vartrajnoj en Pollando atingas ĉirkaŭ 24 km/h, je duono malpli ol en Germanio. Plue tre dinamike evoluantaj polaj havenoj – precipe *Szczecin* – havas zorgojn, kiel estos transportata pligrandiĝanta amplekso en transporto da varoj el kaj en marhavenoj.

(Laŭ *Transportweb*, 17.5. 2019)

Preparis *Jindřich Tomášek*