

El fervoja mondo 1. 2020

Ĉinio: Ĉina altrapida fervoja reto longas 35000 km

Laŭ datenoj de *China Railway* fine de la jaro 2019 ĉinaj altrapidaj fervojoj havis longon 35000 km kaj tiel okupas unuan lokon en la mondo. La tuta longo de la ĉina fervoja reto laŭ indikoj de la entrepreno atingas ĉirkaŭ 139000 km.

Ĝis novembro 2019 ĉinaj fervojoj transportis 3,6 mld da vojaĝantoj, kio kompare al la jaro 2012 estas plikresko pri 92%. Ĝis fino de la jaro 2019 altrapidaj trajnoj povus transporti ĉirkaŭ 231 mld da vojaĝantoj, kio kompare al la jaro 2012 signifas 3,4oblan plikreskon. Projektoj, kiel ekzemple fervojo Ĉinio – Laoso, Ĝakarto – Bandunga altrapida fervojlinio, aŭ altrapida kunligo Hungario – Serbio atingis en la jaro 2019 elstarajn antaŭeniĝojn kaj tiamaniere kontribuis por elstara agnosko de la ĉinaj fervojoj.

(Laŭ *German.China.org*, 25. 11. 2019)

Eŭropa Unio: Nombro de fervojaj akcidentoj en Eŭropo atingis rekordan minimumon

Fervojoj en tuteŭropa mezurilo restas daŭre la plej sekura trafikilo. Nombro da viktimoj en fervoja trafiko malkreskis en la jaro 2018 kompare al jaro 2017 pri 2% al 1746. Tio estas datenoj el Jarlibro pri fervojaj akcidentoj en Eŭropo, eldonata fare de UIC kaj temas pri plej malalta nombro depost la jaro 2006, kiam tiu ĉi statistiko estas registrata. Kiel kialon oni argumentas akceptitajn aranĝojn en fervoja trafiko.

La plej oftaj kialoj de la akcidentoj en la Jarlibro estas anoncataj nerajtigita eniro de nekompentaj personoj al fervoja infrastrukturo (74%), plue estas veturiloj (9%), piedirantoj (6%) kaj ilia kunpuŝiĝo sur krucaĵoj de ŝoseoj kun fervojo. Nur 7%-ojn atingas internaj okazaĵoj de la fervojo, teknikaj, organizaj kialoj, aŭ misago en plenumo de la preskribaj procedoj (kolapsoj).

Nur 2% de la akcidentoj estas kaŭzoj pro malbona vetero aŭ influo de vivmedio.

(Laŭ *Transportweb*, 25. 11. 2019)

Germanio: DB Cargo ekipis jam duonon da vagoj per telematiko

DB Cargo ekipis per telematiko jam 34000 vagonoj, kaj ĝis fino de la jaro 2020 deziras ekipi ĉiujn siajn 68000 vagonojn en Germanio. *DB Cargo* kalkulas pri investoj en tuta sumo de duciferaj milionoj da eŭroj ĝis fino de 2020. Unu el laste ekipitaj vagonoj estas uzata de la trafikisto *Salzgitter Flachstahl GmbH*. La vagonoj havas telematikan modulon, *GPS*, *RFID* kaj *NFC tagy*. *NFC tagy* elsendas datumojn tra mobila reto en centralon, *NFC tagy* estas senkontakta ĉipo provizata de transmobilo. Telematikaj aplikadoj plialtigas informatecon de la trafikisto kaj transportisto pri aktuala pozicio de la vagono kaj plialtigas efektivon de eluzo de la vagonparko.

Germanio: Bavario antaŭpage finansas modernigon de regionaj fervojoj

Bavara ministro de trafiko D-ro *Hans Reichhart* subtenas plirapidigan renovigon de regionaj fervojoj. Sur 12 linioj en Bavario okazas renovigo de traka superstrukturo. Bavario liveris antaŭpagon 23 milionojn da eŭroj, ĉar financoj el federacia buĝeto estis elĉerpitaj. *DB Netz* danke al tio komencis laborojn ankoraŭ en la jaro 2019 kaj finos tiujn ĝis fino de 2021. *DB* la monon al Bavario redonos en la jaroj 2023-2024 post financa kvitigo kun federacia buĝeto.

Temas pri fervojlinioj: *Garmisch-Partenkirchen – Griesen, Holzkirchen – Miesbach, (Mering) – Egling – Geltendorf, Mumau – Oberammergau, Schongau – Peissenberg, Landshut – Plattling – Bayerisch Eisenstein, Straubing – Bogen, Zwiesel – Bodenmais, Regensburg – Schwandorf, Sulzbach-Rosenberg – Irrenlohe (- Schwandorf), Unterfranken: Schweinfurt – Meiningen, Schwaben: (Ingoldstadt) – Aichach – Augsburg.*

El www.stmb.bavern.de

Germanio: Kontenera stacio apud Hanovro komencis provtrafikadon

Novtempa transkargejo en *Lehrte* fine de decembro 2019 komencis sian provtrafikadon. Ekde aprilo 2020 ĉi tie komencos regula ekspluatado. La novtempa kontenera stacio aldoniĝas en Germanio al ŝanĝoj, kiuj plifortigu en Germanio vartrafikon kaj kiuj aldoniĝas al praktike finita konstruo de t.n. "megahubo" en *Lehrte* apud Hanovro. La terminalo servas por transkargado de la konteneroj inter trajnoj kaj kamionoj, kiel ankaŭ inter trajnoj reciproke. Ekde aprilo okazu ankaŭ transkargado de normalaj varoj.

Temas pri la unua novtempa kontenera stacio de tiu ĉi tipo en Germanio. La varo estu transkargata pli rapide, pli mallaŭte kaj pli ekonomie, kaj ĝi eluzu avantaĝojn de ŝosea kaj fervoja trafikoj. Transkargado de la konteneroj estu ebligota ankaŭ sur aliajn trajnojn, kie ĝisĉelaj bloktrajnoj por trafiko ne estas efikaj.

La kontenera stacio estas konstruita sur spaco de la iama manovra stacio, kaj ĝi servu al nordokcidenta parto de Germanio. Plano kaj konstruo de la terminalo kostis 171 milionojn da eŭroj kaj proponis ĉirkaŭ 75 laborlokojn. La terminalo transprenos povumojn de kontenera terminalo Hanovro-*Linden*, kiu en trapaso de la jaro 2020 estos fermita, ĉar ĝi troviĝas ene de la urbo. La nova kontenera stacio ne influos povumojn de la manovraj stacioj *Maschen* apud Hamburgo, aŭ *Seelz* apud Hanovro, kiuj estas destinitaj por klasika transporto de unuopaj vagonsendaĵoj.

(Laŭ *Transportweb*, 23. 12. 2019)

Germanio: Malmultigo de branĉtrakoj en Germanio

En dua duono de la jaro 2019 en la germana *Bundestag* estis pritraktata demando pri stato de branĉtrakoj en Germanio. *Bundestag* konstatis, ke malpliigo de la branĉtrakoj grave influas fervojan vartrafikon. Kvankam ekzistas subtena programo por bontenado aŭ apero de novaj branĉtrakoj, bedaŭrinde ĝi estas malmulte uzata. En la jaro 2018 okazis petoj por monsubteno nur en ok kazoj, do stato de la ekzistantaj branĉtrakoj, 2351 en la jaro 2017, do tiel praktike ne ŝanĝis. Dume en la jaro 1994 sur fervojreto en Germanio ekzistis entute 11742 privataj aliĝoj (branĉtrakoj). Tio signifas en la jaro 2018 kompare al jaro 1994 malkreskon pri 80%!! Kvankam monsubtenoj por branĉtrakoj ekzistas ekde la jaro 2004, tamen estis ĉerpitaj nur 130,7 milionoj da eŭroj, kio estas nur ĉirkaŭ 9 milionoj da eŭroj jare. La germana registaro tion klarigas de altaj elspezoj por konstruado kaj de senbezona burokratismo ĉe konstruado de branĉtrakoj, kiel ankaŭ de la altaj kostoj por bontenado de devojiga trakforko de la reto *DB*.

El *Bahn-Report*, 4/2019

Nederlando: PRORAIL provtaksas malpli rapidajn vartrajnojn cele limigi vibradon

Nederlanda ekspluatanto de fervojlinio *PRORAIL* komencis provtaksadon kun malpli altrapidaj noktaj trajnoj sur sekcio *Meteren – Boxtel* de la linio *Utrecht – Den Bosch – Eindhoven*, kun celo pritaksi eblan limigon da vibradoj. La testadoj okazas nokte inter unua kaj kvina horoj, kaj estas respondo al kreskantaj protestoj fare de loĝantoj laŭlonge de la fervojlinio.

La unua testado okazis en nokto al 24. 12. 2019 kaj estis kunparto de nacia esplorado de la tiea ministerio de trafiko. Proveturoj de la malpliigita rapido daŭros ĝis duono de februaro 2020.

La aranĝoj inkluzivas limigitan rapidon de la trajnoj al 60 km/h por kompari diferencojn en vibradoj ekde trajnoj trafikantaj de rapidoj 80 km/h kaj 95 km/h. Testadon partoprenas ĉirkaŭ 30 trajnoj. Speciala testada trajno konsistanta el vagonoj kun diversaj radaksaj pezaj estas gvidata de rapidoj 40 km/h, 60 km/h kaj 95 km/h. Vibradoj estas mezurataj en trapasspaco 25 metroj for de la linio kune kun kontrola sensoro de la rapido. La pritaksoj povu dokumenti, pri kiom grava problemo temas, kiuj estas sekvoj de vibrado por loĝantoj laŭlonge de la fervojo, kiaj kiuj estas ekonomiaj sekvoj de limigitaj rapidoj al trafiko de la vartrajna ekspluatado.

Fonto: <https://www.railjournal.com> .

Aldonon pri Rumanio ne eblis aldoni, vidu aparte, dankon.

Preparis Jindřich Tomášek

Rumanio:

Rešice logas turistojn al Fervoja muzeo de lokomotivoj

En orienta Rumanio, en regiono Banato situas unu el la plej malnovaj ekonomiaj centroj por prilaboro de metaloj en Eŭropo. Fondo de feruzinoj en Rešice, urbo kun ĉirkaŭ okdek mil loĝantoj, estas datumita en la jaro 1771. La firmao ĝis nun ekzistas kaj en la jaro 1972 ĝi helpis fondi en la urbo kolekton de historiaj lokomotivoj, kiujn ĝi mem konstruis aŭ ekspluatit.

En la jaro 1855 la entreprenon transprenis Kompanio de ŝtata fervojo, konata sub marko StEG en fervoja historio. En Rešice (rumane Reșița) por la kompanio estis fabrikataj konsistaĵoj por bontonado de linioj kaj veturiloj. La lokaj lamenegejoj tamen liveris metalplatojn por konstruo de lokomotivoj ankaŭ al aliaj instalitaj entreprenoj en Aŭstrio, kiel indikas dokumentoj pri kelkaj lokomotivoj eĉ en Ĉeĥio.

La teritorio tiutempe ankoraŭ ne apartenis al Rumanio, ĝi restadis apartenaĵo de hungara parto de la ĉedanuba monarĥio. La kompanio StEG en la jaro 1872 ĝis fabriko en Rešice konstruis koneksan linion kun ŝpuro 948 mm, por kiu ĝi havigis 4 vaporlokomotivojn. Temis pri malgrandaj duradaksaj tendrolokomotivoj markitaj de numeroj 1 ĝis 4 kaj nomoj *Szekul*, *Resicza*, *Bogsan* kaj *Hungaria*. Ili estas enskribitaj en nomaro de fabriknombroj de la lokomotivejo en Vieno. Pri la lokomotivo numero 4 oni tradicias, ke temis pri la unua vapormaŝino konstruita sur teritorio de Hungarujo, kaj ĝi eĉ ekde majo ĝis novembro 1873 estis ekspoziciata en viena *Prater*.



Prahistoria lokomotivo konservita

Grava tamen estas, ke unu el menciitaj lokomotivoj konserviĝis ĝis nun. Kaj tio danke al tio, ke oni ĝian historian valoron ĝustatempe ekkonis. Okazis tio en la jaro 1937, kiam ĝi estis eltrafikigita el regula trafiko. La ekspoziciaĵo sur siaj flankvandoj pli frue portis mulditajn ciferojn 1, nun ĝi estas anstataŭmarkita de duoj. Verŝajne temas pri lokomotivo, kiun liveris patrino entreno en Vieno. Certan parton de necerteco montras ankaŭ priskribo apud ekspoziciaĵo. Nur post apero de memstara Rumanio fabrikis maŝinejo en Rešice en la jaro 1925 sian duan lokomotivon. Temis pri lokomotivo por arbaraj fervojoj, nomataj Principesa Elena. Ĝi estis markita de la numero 15, pli poste 704.402. Ĝi konserviĝis ĝis nun kaj en la ekspozicio ĝi havas sian honoran lokon. En la jaro 1926 produktado de lokomotivoj en Rešice plene ekfunkciis sub firmao nomo Uzinele de Fier si Domenille din Resita S. A. Post naciigo ekde la jaro 1949 estis uzata ekzemple ankaŭ nomo de la firmao SOVROM. La plej grava identiga marko en ĉi tiuj historiaj tempoj tamen ĉiam restadis origina nomo de la urbo Resita sur fabrikaj tabuletoj.

En Rešice oni konstruis en licenco plejparte lokomotivojn de la germana konstruisto, nur en la jaro 1930 venis unua serio konstruita laŭ propra propono. Temis pri kvin tendrolokomotivoj, destinitaj por proksima montara fervojo Oravita – Anina.

Kiam en la jaro 1959 konstruado de lokomotivoj en Rešice finis, la firmao havis notitajn kaj fabrikitajn 1461 vaporlokomotivojn, el tiuj 311 por etŝpuraj linioj kun ŝpuroj 760 ĝis 948 mm, 924 por normala ŝpuro 1435 mm, 224 de larĝaŝpuraj por iama Sovetunio kaj du kun ŝpuro 1000 mm por Vjetnamio. En la jaro 1972 solenis nun jam granda metalurgia kaj maŝineja entreno centjaran datrevenon ekde komenco de produktado kaj direktoro de la entreno proponis la ideon fondi en la urbo Muzeon de lokomotivoj en libera naturo.



Ekspoziciaĵoj el diversaj landoj

Por elekto de ekspoziciaĵoj venis ne nur lokomotivoj en Rešice rekte fabrikitaj, sed ankaŭ ekspluatataj sur la loka branĉtrako. Bedaŭrinde oni jam ne sukcesis havigi iun lokomotivon el origina serio CFR 40.0001 – 40.0005, kiujn la patrino fervoja administracio likvidis antaŭ la jaro 1970. Kiel la unua tipo de la propra konstruo ĝi por Rešice tre konvenus. Lokigo de ĉiuj dek ses ekspoziciaĵoj en la kolekto dum la 47jara ekzisto de la muzeo tute ne ŝanĝis. Malboniĝis nur ilia stato. La kolekto nun estas sub patronado de la urbo kaj antaŭ metalkolektantoj

la ekspoziciaĵoj estas ŝirmataj de la sekurekcameroj kaj de daŭra singardo. Memoron pri tempoj, kiam la lokomotivoj ne estis gardataj, atestas iuj mankantaj tabuletoj, tamen tempo de tempo tiujn mankantajn iu neprofesiulo kompletigis el aliaj lokomotivoj. Iuj ekspoziciaĵoj nun havas aliajn inventarajn numerojn sur budeto, kaj aliaj sur frunto. La afero tiel venis al stato, ke pli nova literaturo indikas iujn ekspoziciaĵojn sub malĝusta identeco.

La ekspozicio tamen fariĝas ofta haltejo de vizitantoj kaj de fervojamantoj. La plej konvena tempo por fotografado estas malfrua posttagmezo. La ekspozicion bedaŭrinde ne organizis fakuloj: la lokomotivoj povus stari turnitaj pri 180 gradoj, por ke iliaj kamentuboj estu dum pli granda tempo de la tago prilumataj de la suno.

Similaj kolektoj de la vaporlokomotivoj en Eŭropo estas malmultaj. En Rumanio mem nur du aliaj estas similaj laŭ la grandeco, en Sibiu kaj en lokomotivdeponejo Bukareŝto Nordo.

En Reŝice estas admirataj ekzemple lokomotivo 142.072 el la jaro 1939, fabrikita en licenco de aŭstra rapidtrajna serio 214, aŭ valora lokomotivo 475.028. Tiu ĉi en la fabriko en Reŝice manovradis ekde la jaro 1960 kaj respondecas al serio 420.0 aŭ 410.1 ĈSD, kiuj tamen en Ĉeĥio ne konserviĝis.

Foto: En centro de la ekspozicio estas lokigita la plej malnova lokomotivo numero 2 el la jaro 1872.

Esperantigis Jindřich Tomíšek
Grafike aranĝis Václav Nosek