

Aŭstrio: **Weinviertel – regiono de provincaj fervoj**

Aŭstria eldonejo *Railway-Media-Group (RMG)* en Vieno eldonis en marto 2013 unuan volumon de libro pri aŭstraj provincaj fervoj en regiono *Weinviertel*. La libro „*Weinviertel – regiono de provincaj fervoj*“ sur 112 paĝoj kaj en formo de fotografaj informas pri historio de trafiko sur provincaj (lokaj) fervojlinioj *Stammersdorf - Dobermannsdorf, Zistersdorf - Drösing, Mistelbach Lokalbahn – Gänserndorf, Siebenbrunn-Leopoldsdorf – Engelhartstetten*. Pasaĝertrafiko sur ĉi tiuj linioj estas ĝenerale finita jam antaŭ pli ol 20 jaroj, sur iuj sporade funkcias vartrafiko, aliaj liniopartoj estas malmuntitaj kaj tute malaperintaj.

Ĝuste lastajn jarojn de ekspluatado sur tiuj ĉi linioj montras fotoj en la libro. Temas pri tempo, kiam ĉi tie oni povis vidi antaŭmilitajn motorvagonojn, kaj vagonarojn plejparte kun duradaksaj pasaĝervagonoj, tirataj de pliaĝaj termikmotorlokomotivoj. Resumo de la libro krom germana estas skribita en angla, sed ankaŭ en ĉeĥa lingvoj, do interesatoj pri fervoja historio, eĉ ne konantaj bone la germanan, povas pri historio de provincaj fervoj en *Weinviertel* legi en la menciataj lingvoj.



Por eldono jam estas preparata dua libro, kiu traktos pri provincaj fervojlinioj *Korneuburg – Mistelbach, Mistelbach – Hohenau, Dobermannsdorf – Enzersdorf bei Staatz, kaj Laa an der Thaya – Sigmundsherberg*. Ankaŭ ĉi tiujn fervojliniojn trafis simila fatalo, kiel fervojliniojn priskribitajn en la unua volumo. Estas menciinde, ke provincaj fervojlinioj en *Weinviertel* estis konstruataj dum Aŭstra-Hungara monarĥio surbaze de leĝo pri provincaj fervoj, kelkaj estis konstruataj kiel reta kunligo precipe kun Vieno. Kelkaj projektoj tamen ne estis realigataj, ilian plenumon malebligis la unua mondmilito.

El linioreto de provincaj fervoj en *Weinviertel* nuntempe transvivas nur kelkaj: Sur tiuj, kie ĝis

nun restas sternitaj trakoj, de tempo al tempo trafikas eĉ laŭordonaj trajnoj. Ekzemple sur fervojlinio *Mistelbach-Lokalbahn – Hohenau* 8. 12. 2012 trafikis Nikolaa trajno kaj sekvan tagon speciala vaporlokomotiva trajno por fotografistoj. Foto montras Nikolaan trajnon, tirata de vaporlokomotivo *ÖBB 03.1430*, kiam traveturas haltejon *Ebersdorf*.

Ĉeĥio: **Interesiĝo pri porklientaj servoj de Ĉeĥaj Fervojoj kreskas**

Jam trian jaron sinsekve Ĉeĥaj Fervojoj *ČD* notis kreskantan interesiĝon pri siaj porklientaj servoj. En la jaro 2012 kompare al 2011 kreskis nombro da transportitaj personoj je 3 milionoj, malgraŭ veninta konkurenco de privataj kompanioj, ekz. sur trajnkurso *Praha – Ostrava*. *ČD* en la jaro 2012 transportis preskaŭ 169 milionojn da personoj. Kreskis interesiĝo por vojaĝoj en longdistanca kaj interŝtata trafiko. Pligrandiĝis ankaŭ nombro da vojaĝantoj en aglomera fervojtrafiko, precipe en ĉefurbo Prago. Tiuloke *ČD* enservis novajn trajnojn kaj ofertis plibonigitan horaron.

Ĉeĥoj tiumaniere plicertigas kreskantan ŝatatecon de la trajnoj. Je ĉiu loĝanto inkluzive suĉinfanoj kaj pliaĝuloj apartenas mezkvante po 17 veturoj jare en trajno. Tio estas pli multe ol en novaj membrolandoj de Eŭropa Unio. Ĉeĥoj do vojaĝas en trajno proksimume samofte kiel Francoj, Belgoj aŭ Nederlandanoj, kaj dank' al tio finas vicon en unua triono de landoj en EU, kie homoj plej ofte uzas trajnon por siaj vojaĝoj.



Germanio: **Subtenaĵo por modernigi bremsojn en agordo kun EU**

Eŭropa Komisiono aprobis fine de 2012 al Germanio programon por subteno limigi bruon en fervoja vartrafiko. Temas precipe pri modernigo de bremsistemoj en funkcianta veturilstoko, kiu okazos ĝis la jaro 2017 kaj entute

kostos ĉirkaŭ 150 milionojn da eŭroj. La Komisiono konstatis, ke monsubtena sistemo koincidas kun reguloj de EU por donado de ŝtathelpo. Tiu ĉi ebligas ricevi ĝis 50 procentojn da rimedoj el publikaj fontoj. Germanio transdonis la postulon al Eŭropa Komisiono en julio 2012.

Hungario: **En publika proponkonkurso por motorvagonkombinaĵoj restis nur *Stadler***

En komuna publika proponkonkurso de kompanioj *MÁV* kaj *GYSEV* por livero de 48 elektromotoraj veturilkombinaĵoj probable venkos la firmao *Stadler*. Komence montris sin ok interesatoj, sed pli poste unu post la alia rezignis pro neeble plenumi limtempon por livero. Hungaroj ja deziras mendon financi el eŭropaj fondusoj ankoraŭ en kuranta financa periodo, kio signifas, ke la vagonkombinaĵoj devas esti liveritaj ĝis septembro 2015.

Pollando: **Metrotrajnoj *Inspiro* el Vieno al Varsovio veturas sur reloj**



Entrepreno Varsovia metroo (*Metro Warszawskie Sp.*) en la jaro 2013 fariĝos ekspluatanto de unu el la plej modernaj metrovagonoj en Eŭropo, la veturilkombinaĵo tipo *Siemens Inspiro*. Tiu ĉi estis publike prezentata en septembro 2012 en Berlina foiro *InnoTrans*. Al pola ĉefurbo estos liverataj entute 35 sesvagonaj kombinaĵoj *Inspiro* en valoro 272 milionoj da eŭroj. Samtempe estas kontraktita antaŭaĉeta rajto por pliaj 12 metrokombinaĵoj por linio 2. Temas pri la plej granda mendo, kiun *Siemens* iam el Pollando ricevis.

### Teniloj de manstangoj en formo de arbo

Liveroj el viena entrepreno de *Siemens* komenciĝis en decembro 2012 kaj lasta el sesvagonaj metrokombinaĵoj laŭ kontrakto el komenco de jaro 2011 devas esti transdonita al ekspluatanto antaŭ fino de 2013. Dek kvin novaj veturilkombinaĵoj aperos sur funkcia metro linio 1, aliaj dudek trafikos sur linio 2, kiu estas ankoraŭ konstruata. Nur unuaj dek veturilkombinaĵoj estas komplete fabrikataj en Vieno, fina muntado de la aliaj okazos en pola entrepreno *NEWAG* en urbo *Nowy Sącz*, proksime de pola-slovaka landlimo.

Formon kaj aspekton de la veturiloj prizorgis usona firmao *BMW Group Designworks USA*. Vastspaca internaĵo disponas pri larĝaj enirejoj en vagonojn, kiuj plifaciligu transiron de homoj. Grandaj *LCD*-monitoroj montras supervideblan mapon de la metroo, kaj lumigo



prizorgas agrablan atmosferon interne de la vagono. Ioman „ekstravagancon“ formas teniloj de manstangoj por vojaĝantoj, kiuj estas konstruitaj tiel, ke ili aspektas kiel arboj, kio estas parto de proponita solvo de la internaĵo. Alimaniere pasaĝeroj veturontaj en nova varsovia metrotrajno troan komforton ne ĝuos. Modera internaĵo kun malmolaj sidiloj, kaj mallongaj apogiloj laŭ *Siemens* estis konstruataj laŭ postulo de varsovia trafika entrepreno, ĉiukaze en livero por aliaj ekspluatistoj ĝi povas kompreneble diferenciĝi.

Nuntempe jam okazas produktado de 21 sesvagonaj veturilkombinaĵoj por Munkeno (kun aĉetrajto por pliaj 46). Ĉi tiuj de la varsoviaj diferencas per estetika aspekto, entute temas pri luksa plenumo. Konstrua evoluo de la

*Inspiro* startis komence de la jaro 2008, kaj ĝia ĉefa alportajo estas dank' al pli moderna movo kaj motoroj relative malaltaj elspezoj por ekspluatado kaj bontenado. Plia avantaĝo de la veturiloj estas fakto, ke post ilia eksservigo estos ebla ilia renovigo je 97,5 procentoj.

### **Transporto sur propraj radoj ĝis ekspluatanto**

Unuaj dek metro-vagonkombinaĵoj produktataj en Vieno estas transportataj unua post la alia al sia ekspluatanto sur siaj propraj radoj per fervojo. Transporton sur la tuta itinero parto fervoja prizorgas la fabrikisto, *Siemens AG Österreich*, en kunlaboro kun aŭstra ekspedfirmao *Express-Interfracht*, inkluzive de ĝia ĉefa filio *Express-Interfracht Czech*. En la transporto krome partoprenas fervojaj trafikistoj *Rail Cargo Austria* (sur aŭstra linioparto el ekspedstacio *Simmering Aspangbahn* en Vieno al *Břeclav*), *ČD Cargo* (el *Břeclav* al pola landlima stacio *Chalupki*), kaj *PKP Cargo* (tra Pollando al Varsovia stacio *Okęcie*).

La unua veturilkombinaĵo tiumaniere ekveturis en dua duono de decembro 2012. Sesvagonan kombinaĵon akompanis krome du specialaj interligaj vagonoj, modifitaj el originaj vagonoj tipo *Shimms RCA*, kaj dek varvagonoj ŝirmaj kaj bremsadaj de tipo *Eas* de *PKP Cargo*.

### **Taĝikio: Fervoja trafikisto aĉetas novajn pasaĝervagonojn**

Post disfalo de Sovetunio okazas unuan fojon, ke fervoja trafikisto en Taĝikio aĉetas novajn vagonojn por longdistanca pasaĝertrafiko. Temas pri livero de 15 modernaj pasaĝervagonoj (el tiuj unu restoracia), kiuj estos ĉefe entrainigataj por trajnkurso el ĉefurbo Duŝanbo al centro de Rusio Moskvo. Produkton kaj liveron realigis ukraina firmao *Kriukov Car Building Works*. La vagonoj estis konstruicie ekipitaj tiel, ke ili rezistu varmecon inter minus 45° C kaj plus 40° C.

### **Turkio: General Electric fabrikas lokomotivojn por Turkio**

En unua duono de januaro 2013 anoncis firmaoj *General Electric* kaj *Tilomsaş* planon produkti en venontaj du jaroj 50 dizelajn lokomotivojn en sia entrepreno en *Eskişehir*. Baze de strategia partnereco estos konstruataj 20 lokomotivoj por ŝtataj fervojoj *TCDD* kaj pliaj 30 por aliaj interesatoj en Eŭropo, Azio kaj Afriko. *General Electric* investos pli ol 150 milionojn da dolaroj por forma aspekto kaj evoluigo de la lokomotivo. Ambaŭ kompanianoj atendas, ke ili produktos 50 ĝis 100 tiujn ĉi veturilojn, kaj laŭ plano 70 procentoj da produkto direktos al eksporto. Turka registaro atendas de partnereco pliajn laborpostenojn.

### **Usono: Vartransporto sur fervojo kreskas**

Malantaŭ Atlantiko ĉiam pli multaj firmaoj pro kreskantaj prezoj de nafto kaj mineraloleoj komencas transporti sian varon kaj fabrikaĵojn anstataŭ sur ŝoseo per trajno. Iuj usonaj firmaoj aktivis eĉ en germanaj borsoj, do profiton de tiu ĉi evoluo povas havi ankaŭ eŭropanoj.

Ekzemple en jaro 2009 investa kompanio *Warrena Buffett Berkshire Hathaway* pagis 34 miliardojn da dolaroj por fervoja konzerno *Burlington Northern Santa Fe*. Tiutempe iuj ekspertoj taksis tion kiel malbona decido de la



borsa legendo. En Usono tiam furiozis ekonomia, respektive financa krizo. Nun ĉiuj analitikistoj ovacias tion. *Buffett* ja rapide ekkonis, ke plialtiganta prezo de nafto grave plimultekostigos vartransporton sur ŝoseo, tial ankaŭ en tempo, kiam konjunkturo falis ĝisfunde, vartransporto sur fervojo kreskis. „Ne estas pli bona trafikilo, ol fervojo. Precipe pro rapida kaj malplikosta transporto de varoj al

longaj distancoj,“ diris vicprezidanto de Asocio de la usonaj fervojoj *John T. Gray*.

Konzerno *Norfolk Southern*, kiu prizorgas transportojn en orientaj bordregionoj de Usono, profitis je vartransporto sur siaj 32 mil kilometroj da fervojlinioj en unua kvaronjaro 2012 410 milionojn da dolaroj, kio estas pri 26,1 procentoj pli ol en sama periodo de 2011. Flanke restis nek *Canadian National Railway*, la plej granda kanada fervoja trafikisto, kiu plialtigis sian profiton en la sama periodo je 16 procentoj al valoro 775 milionoj da kanadaj dolaroj. *Canadian Pacific Railway*, la dua plej granda kanada trafikisto, profitis 142 milionojn, kio estas eĉ je 31,8 procentoj pli.

Analitikistoj atendas, ke pro atendebla kresko de naftoprezo en venontaj jaroj kaj kun tio kunligita anonco de bezono pri fervoja vartrafiko, la fervoja vartrafiko ankoraŭ pli kreskos.

Preparis *Jindřich Tomášek*  
Reviziis *Heinz Hoffmann*