

El fervoja mondo 10/2014

Belgio – CER: **Kiel estos ŝanĝataj vojaĝrajtoj de pasaĝeroj en jaro 2015?**

En Bruselo kunvenis anoj de labora grupo CER (Komunumo de Eŭropaj fervojoj), por pritrakti rajtojn de vojaĝantoj kaj kontrolon de Instrukcio por organizataj vojaĝekskursoj (*Package Travel Directive*). Ĉefa temo de la renkontiĝo estis rajtoj de vojaĝantoj, kaj precipe t.n. ekstervola povo. Ekspertoj diskutis pri evoluo de rajtoj kaj devoj de vojaĝantoj, plejparte atente al ŝanĝoj en eŭropa leĝdonado en jaro 2015. Estis ankaŭ taksata okazanta kontrolo de direktivoj pri rajtoj de vojaĝantoj en aertrafiko. Plua temo de la renkontiĝo estis revizio de direktivo pri reguloj por organizataj ekskursoj. Post aprobo de pritaksa raporto la direktivo estos pritraktata en Konsilio por trafiko.

Ĉeĥio: **Fervojaj trafikistoj ne repagos biletkoston**

Ĉeĥaj fervojaj trafikistoj dum pluaj kvin jaroj ne devos repagi biletkoston okaze de trajnmalfruiĝo pli longa ol unu horo. Novelon de leĝo pri fervojoj, kiu plilongigos escepton de eŭropa dekreto ĝis jaro 2019 subskribis ĉeĥa prezidento *Miloš Zeman*. Valido de ĝisnuna escepto finiĝus en decembro 2014.

Ĉinio: **Estro de fervoja oficejo kondamnita al morto**

Mortpunon verdiktis tribunalo en Pekino por iama estro de fervoja oficejo pro transpreno de koruptaj sumoj. Kiel informis presagentejo Nova Ĉinio, la tribunalo samtempe decidis prokrasti plenumon de la mortpuno je du jaroj. Tio ĝenerale signifas, ke post du jaroj de bona konduto oni povas ŝanĝi la punon al ĝismorta aresto. *Wen Čching-liang* estris fervojan oficejon en sudokcidenta urbo *Kchun-ming* ĝis la jaro 2011, kiam li estis maldungita pro „problemoj kun disciplino“.

La tribunalo konstatis, ke la akuzito akceptis en jaroj 2005 - 2011 koruptajn sumojn minimume en valoro 2,5 milionoj da eŭroj (laŭ trakalkulo). Al kompanioj, interesiĝantaj pri porfervojaj liverkontraktoj, li poste „certigis profitan preferaĵon“. Ĉinaj Fervojoj estas fare de ĉinaj oficoj unu el priesplorataj kompanioj kaj entreprenistoj en ilia batalo kontraŭ korupto. En jaro 2013 estis kondamnita ankaŭ eksministro pri fervojoj *Liou Č'-t'ün* baze de kulpigo pro korupto kaj misuzo de pravecoj. La ministro ekzemple helpis por koruptaj monsumoj al unu ĉefurba firmao ricevi avantaĝajn kontraktojn por transporto de varoj, kaj por konstruado de fervoja infrastrukturo. Per korupta mono li ricevis (en trakalkulo) pli ol 7 milionojn da eŭroj. Ĉinaj Fervojoj en lastaj jaroj forte penadas forigi okazantajn okazaĵojn pri trompo kaj ŝuldsarĝo koincide kun enkonduko de novaj grandrapidaj trajnoj.

Eŭropa Unio: **Esplorado pri sekureco devas esti sendependa**

Eŭropa Komisiono alvokis Litovion kaj Luksemburgion, ke ili akomodu siajn enlandajn preskribojn agorde kun direktivo 204/49/ES. Tiu ĉi garantias altan nivelon de sekureco sur ĉiuj fervojaj retoj en EU, kaj validas jam ekde 30-a de aprilo 2006. Problemo estas precipe en sendependeco de esplora institucio. En Luksemburgio la problemo koncernas plejparte sendependecon de esplororgano por sekureco, ĝiajn taskojn kaj decidojn. Se Litovio kaj Luksemburgio ne kontentige reagos, la Komisiono povas la problemon transdoni al Juĝa Tribunalo de EU. La pritrakto komenciĝis en septembro 2013. Estas atendata oficiala respondo de ambaŭ menciitaj landoj.

Germanio: **Fervoja koridoro el Ĉeĥio al Germanio restos sen elektrizo**

Apudlandlima linioparto *Cheb – Cheb státní hranice* (- ŝtata landlimo) de koridora fervojlinio, kiu kunligos Ĉeĥan respublikon kun okcidenta Eŭropo, kaj kiu estas parto de eŭropa reto de nemodernigitaj fervojaj linioj, estas preparata jam kelkajn jarojn. Konstruaj laboroj jam komenciĝis. Malgraŭ tio sur konstruata fervojlinio dumtempe ne aperos kontaktolineo. Ekzemple grandrapida trajno *Pendolino* sur tiu ĉi linio ne povos trafiki. „Optimumigon de fervoja linio ni dumtempe preparas sen elektrizo. Tutan linioparton ni tamen preparas por en estonto ankoraŭ nur konstrui kontaktolineon kaj fostojn“, konfirmis antaŭ tempo proparolanto de ĉeĥa Administracio pri fervoja trafikvojo *Jakub Ptačinský*. Ĉefa kialo estas fakto, ke ankaŭ sur germana parto dume ne ekzistas kontaktolineo. „Optimumigon ni konstruas tiel, ke en estonto estu ebla alkonstrui elektrizon sur la tuta linioparto“, precizigis la proparolanto de Administracio *SŽDC*. En Germanio estas planata konstruo de kontaktolineo en dek jaroj. „Germana partnero momente solvas manieron, kiamaniere elektra kurento por kontaktolineo estos transportata“, klarigis vicurbestro de *Cheb*, *Michal Pospíšil*. (laŭ tagjurnalo *Chebský deník* 21.8.2014)

Israelo:

Publika konkurso por elektraj lokomotivoj

Israelaj Fervojoj (*ISR*) anoncis publikan konkurson por livero de 62 ĝis 78 elektraj lokomotivoj kun antaŭaĉeta rajto por pluaj liveroj. *ISR* serĉas lokomotivojn por kombinita trafiko kun trifaza nesinkrona trakcia ekipaĵo. Ili estu ekipitaj per regeneraj bremsoj, maksimuma masoredukto (trakcio) estu 22,5 tunoj, ili estu kapablaj trafiki ĝis 20 horoj tage, kaj atingi 250 mil km en jaro. Ili estu ekipitaj per trajna radiofono *VHF*, kaj preparitaj por instalo de radiofonio-reto *GSM-R*. Lokomotivoj estas destinitaj por trenado de pasaĝertrajnoj kun rapido 160 km/h, kaj kun ĝis ok duetaĝaj aŭ dek unuetaĝaj pasaĝervagonoj. Trajnveturo *Tel-Aviv – Jerusalem* kun tiuj lokomotivoj daŭros maksimume 27 minutojn.

Nederlando:

Lokomotivo *Traxx F160 MS* anstataŭos motorvagonojn *AnsaldoBreda*

Unua el deknaŭ elektraj lokomotivoj *Traxx F160 MS*, kiuj estas produktataj en entrepreno *Bombardier Transportation* en *Kassel* por trafikisto *NS Reizigers*, venis 11-an de aŭgusto 2014 al Amsterdamo. La lokomotivoj por rapido 160 km/h estos trafikuzataj kun modernigitaj pasaĝervagonoj *ICR* sur enlandaj fervojaj linioj el Amsterdamo al Roterdamo kaj *Eindhoven*, kun uzo de grandrapida fervoja linio *HSL-Zuid* ekde unua duono de la jaro 2015. Ili estis menditaj rekte ĉe entrepreno *Bombardier* sen konkurso en unua duono de 2013, post kiam *NS* rezignis pri sia programo enkonduki en trafikadon motorvagonojn *AnsaldoBreda V250*.

Rusio:

Vartrafika subteno por trafikarterio *BAM* prezentita en *Rostov* ĉe *Dono*

La plej forta elektra vartrajna *AC*-lokomotivo en la mondo – tiel ĝi estis prezentata fare de entrepreno *Transmashholding* kaj Rusaj Fervojoj *RŽD* kadre de solenaĵoj Tago de fervojistoj en *Rostov* ĉe *Dono* la 3-an de aŭgusto 2014. La lokomotivo *K4SSK* havas unuhoran povumon 13,12 MW. Tiu ĉi povumo estas sufiĉa por treni vartrajnojn kun maso 7 100 tunoj sur trajnkursparto *Tayshet – Taksim* de Bajkal-Amura trafikarterio sen bezono de kroma lokomotivo, aŭ vartrajnojn kun 9 000 tunoj sur malpli deklivaj kurspartoj. *RŽD* petis ricevi oficialan ateston en novembro 2014. Livero de 53 lokomotivoj estas planita ĝis jaro 2020.

Svisio:

Grandrapida trajno por *Gotthard*-linio: basplankaj pasaĝervagonoj kaj apartigitaj tualetejoj

Svisaj Federaciaj Fervojoj *SBB* anoncis mendon por 29 novaj motorvagonkombinaĵoj por grandrapida trafiko en valoro preskaŭ unu miliardo da svisaj frankoj por nord-suda kunligo tra baza *Gotthard*-tunelo. La kombinaĵojn liveros enlanda firmao *Stadler Rail*. La kontrakto enhavas ankaŭ antaŭaĉetan rajton por livero de pluaj ĝis 92 vagonkombinaĵoj. *Stadler* per tiu ĉi paŝo deziras enviciĝi al malmultaj eŭropaj produktantoj de veturiloj por grandrapida trafiko.

Laŭ anoncitaj unuaj informoj de la firmao *Stadler*, la novaj veturilkombinaĵoj, destinitaj por kunligi nordon kaj sudon de Svisio kun aliaj landoj ekde fino de 2019, en faka gazetaro kaj en printinformoj nomataj kiel *BeNe-Züge*, *NEAT-Züge* aŭ ankaŭ kiel *EC250*, estos dekunuvagonaj artikaj kombinaĵoj kun distribuata movinstalaĵo kaj boĝioj inter vagonoj de tipo *Jacob*. Supozata longo de kombinaĵo estas 202 metroj, kiu ebligas ilian trafikadon aŭ unuope aŭ duoble en longo 404 metroj. Longo de unuopa intera vagono estos proksimume 18 metroj.

Triono de sidlokoj en unua klaso

Entuta kapacito de vagonkombinaĵo estos 403 sidlokoj, el tiuj preskaŭ triono, nome 117 sidlokoj estos en unua klaso. En dua klaso la kombinaĵo ofertas 286 sidlokojn kaj restoracivagonon lokitan inter kvar unuaklasaj pasaĝervagonoj. La ses duaklasaj pasaĝervagonoj havos kapaciton 17 sidlokoj. En unuaklasa pasaĝervagono laŭ nuntempe proponata konsisto krome estos kelkaj lokoj por handicapuloj en rulseĝoj, spaco por infanĉaretoj kaj kvar lokoj por lokado de bicikloj. *SBB* planas en tiuj vagonoj oferti altan vojaĝkomforton, tial estas pripensataj specialaj zonoj por komercistoj, por vojaĝantoj, kiuj preferas ne esti ĝenataj (senbrua zono), kaj por vojaĝantoj kun malgrandaj gefiloj (familia zono).

En tualetejoj estos urinejo

Ĉiuj sidlokoj estos ekipitaj de kontaktskatolo 230 V por provizado de eta elektronika aparataro de vojaĝantoj, kaj en vagono krome troviĝos ankaŭ plifortigilo de telefonsignalo. Memkompreneble troviĝos tabletoj klapeblaj (ĉe sidlokoj aranĝitaj unu post la alia), aŭ disetendiĝaj (ĉe sidlokoj unu kontraŭ la alia). Nuntempa projekto enhavas ankaŭ diferencigon de necesejoj aparte por virinoj kaj viroj. En porviraj tualetejoj estos ankaŭ urinejo. Tiu ĉi diferencigo de tualetejoj estis jam uzata ekzemple en svisaj elektraj vagonkombinaĵoj *Rae TEE II* el 1960-aj jaroj, konataj de ekspretrajnoj *Gotthardo*, *Ticino* aŭ *Cisalpino*.

Amika medio por pasaĝeroj en rulseĝoj

Speciala servo estas proponata por plenumi normojn *TSI PRM*, do por transporto de pasaĝeroj kun moviĝproblemoj. La vagonkombinaĵo ofertas entute 52 lokojn por tiu ĉi grupo da pasaĝeroj, kaj minimume kvar lokojn por pasaĝeroj en rulseĝoj. En ilia kazo vagonkonstruaĵo plenumas eĉ pli severan svisan leĝon, postulanta senprobleman moviĝon de tiuj ĉi homoj ne nur dum enrajniĝo, ĉe veno en tualetejon, sed ankaŭ ekzemple ĉe iro al restoracivagono, kie por ili estos rezervitaj du pliaj lokoj. Transirejoj inter restoracia kaj ambaŭ najbaraj pasaĝervagonoj do estos pli larĝaj por pasaĝeroj en rulseĝoj. Du pasaĝervagonoj, po unu en unua kaj en dua klasoj estos konstrue solvitaj por homoj kun moviĝproblemoj kaj parte basplankaj. *Stadler* tiel asertas, ke ĝia produktaĵo estos unua **basplanka** vagonkombinaĵo por grandrapida trafiko sur eŭropa kontinento. Tamen jam pli longan tempon estas ekspluatataj ankaŭ basplankaj vagonkombinaĵoj por grandrapida trafiko en serio de hispanaj kombinaĵoj *Talgo*, kiuj havas plankon nur 76 cm super relojn.

Maksimuma rapido estas limigita pro aprobaj problemoj

Por ke *SBB* kaj *Stadler* evitu altajn elspezojn por evoluigo kaj aprobo de novaj veturiloj por grandrapida trafiko, estis pliaj parametroj elektitaj tiel, ke ili respondu al vagonoj de 2-a klaso laŭ reglamento *TSI HS RST*. Maksimuma rapido do estos nur 249 km/h, kaj radaksrilata maso ĝis 18 tunoj. Entuta maso de vagonkombinaĵo do povas atingi ĉirkaŭ 380 tunoj. Maksimuma povo do estas supozata en alto 6 000 kW. Ĝi estas dimensiata tiel, ke la trajno plenumu trafikadon okaze de perturbo kaj eksserviĝo de unu motorgrupo ankaŭ sur pli postulemaj montaraj fervojlinioj.

Motoroj estos nesinkronaj. Transformatoroj estos lokataj sub plialtigataj plankoj en kapveturiloj, kiuj tiel estos diference de aliaj vagonoj pli pezaj. Tio ĉi pozitive influos por garantiu altan stabilecon de trajnkapoj okaze influo de flanko vento. Por transpreno de elektra energio servos kvar kurentodepreniloj, kapablaj por trafikado en Italio kaj Svisio, kie estas uzata malpli larĝa malsupra framo de kurentodeprenilo (1450 mm), kaj en Germanio kaj Aŭstrio, kie estas uzataj pli larĝaj framoj (1950 mm). La veturilkombinaĵo do estas koncipita tiel, ke eblus oferti ĝin kiel kvarsisteman (15 kV/16,7 Hz, 25 kV/50 Hz, 3 kV, kaj 1,5 kV).

Novaj elektraj veturilkombinaĵoj menditaj de *SBB* estas primare destinataj por trafikado inter Italio kaj Svisio, kiel ankaŭ inter kantono Tiĉino en suda Svisio kaj norda Svisio tra nova baza *Gothard*-tunelo. La kombinaĵoj tamen atendas aprobon ankaŭ por trafikado en Germanio kaj Aŭstrio, kio ebligos ilian pli vastan ekspluatadon sur pli longaj trajnkursoj. Svisio en kunlaboro kun siaj eksterlandaj partneroj do tiel povas pripensi ekzemple

enkondukon de rektaj trajnkursoj Frankfurto ĉe Majno – Milano.



Aldonitaj fotoj:

1. Spacoj por pasaĝeroj en dua klaso (supre) kaj en unua klaso (malsupre).
2. Restoracia vagono – interna aranĝo en tuta dekunuvagona kombinaĵo ebligos venon de pasaĝeroj en rulseĝoj. Koridoroj do estos pli larĝaj.

(Laň Železničář 18/2014) preparis *Jindřich Tomášek*,
reviziis *Heinz Hoffmann*