

## El fervoja mondo 2/2015

### Aŭstrio: Eŭropa Komisiono akuzis Aŭstrion pro malbonuzo de dotaĵoj

Eŭropa Komisiono transdonis al tribunalo de Eŭropa Unio akuzon de Aŭstrio pro neplenumo de reguloj en sfero de financa travidebleco ĉe fervojo. Al la komisiono mankas precipe sufiĉa sistemo por kontrolo pri uzado de publikaj dotaĵoj por garantiado de trafika publika servoprogramo.

Problemo koncernas plejparte grupon *ÖBB* kaj ĝiajn longtempajn kontraktojn kun ŝtato, kiuj validas ĝis jaro 2019. Laŭ iuj spekulacioj *ÖBB* kontraŭleĝe eluzas parton de tiel ricevitaj dotaĵoj por subvencii malprofitan grandrapidan trafikon Vieno – Salcburgo.

### Ĉeĥio: Ĉeĥaj *Pendolino*-trajnoj trafikis jam pli ol jardekon



Ĉeĥaj grandrapidaj trajnoj *Pendolino* trafikis sur ĉefaj ĉeĥaj fervojlinioj jam pli ol 11 jarojn. Ĵaŭdon, la 13-an de novembro 2014 estis atingitaj jam 20 milionoj da kilometroj en ilia ekspluatado, kaj antaŭ Kristnasko 2014 oni rememoris dekan datrevenon de ilia regula trafikado kun pasaĝeroj.

Unua ĉeĥa *Pendolino*-kombinaĵo komencis esploran veturadon sur fervoja provringo VÚŽ apud *Velim* en somero 2003.

Jaro 2004 fariĝis unua jaro de regula *Pendolino*-trafikado sur fervojlinio Prago – Děčín, sekvis entrafikiĝo sur ĉefa fervojlinio inter Prago kaj *Ostrava*, pli poste tiaj kombinaĵoj aperis en trajnkursoj al Vieno kaj Bratislavo, eĉ al mezslovaka *Žilina*.

Post kelkaj jaroj trajnoj *Pendolino* estis entrafikigitaj sur fervojlinio Prago – Františkovy Lázně, kaj ekde nova horaro 2014/2015 ili revenis al *Žilina*, de kie ili daŭrigas tra montaro *Tatry* ĝis orientslovakia *Košice*. Al lokoj, kie oni povis vidi ĉeĥajn grandrapidajn trajnojn *Pendolino*, apartenis ankaŭ tiuj, en kiuj tiu trafiko estis eksterordinara, ekzemple *Havlíčkův Brod*, *Žďár nad Sázavou* aŭ *Nymburk*, sed ankaŭ *Chomutov* aŭ *Most*.

Kiel informis *Jan Studeník*, estro de Laborejo 680 en Praga bontenejo trakveturila, en tempoperiodo du ĝis tri jaroj ĉiu *Pendolino*-kombinaĵo serio 680 estas portempe eksservigata por t.n. ĉefa riparo, dum kiu ĝi ricevas renovigitajn boĝiojn, kaj antaŭ reveno al servo ekspluatata ĝi estas regule prove funkciigata sur fervoja provringo VÚŽ *Velim*. Tie ĉi ja estas ununura eblo atingi maksimuman rapidon 200 km/h. Ĉiu veturilkombinaĵo estas solide pesata por taksu kaj eventuale alĝustigi distribuon de radaksrilata maso.

Eĉ ĉe veturiloj *Pendolino* la evoluigtempo ne haltas; ili do estas iom-post-iome plibonigataj. Al la plej gravaj ŝanĝoj apartenas ekipado per novaj pozici-lumiloj,

modernigita informosistemo, enkondukita enveturila sistemo *wi-fi* kaj aliaj plibonigoj. Por estonto oni preparas plibonigi internaĵon de la vagonoj mem kaj esperas, ke tiuj ĉi trajnoj servos por kontento de pasaĝeroj ankoraŭ multajn jarojn.

**Ĉinio: Plia fervojlinio por grandrapido ekfunkciigita, ĝi rezistas al flankventoj**

En unua duono de novembro 2014 estis malfermita fervojlinio por grandrapida pasaĝertrafiko inter urboj *Urumqi* kaj *Hami* en aŭtonoma regiono *Xinjiang Uyghur* en okcidenta Ĉinio. La fervojlinio longas 530 km kaj priservas staciojn en urboj: *Urumqi South, Turpan North, Shanshan North, Tuha* kaj *Hami*. La konstruado komenciĝis en januaro 2010. Liniotraceo trans dezerton Gobio estis proponita por trafikado per rapido 250 km/h, kaj estas karakterizata per vastampleksaj kontraŭventaj arbarstrioj, cele ŝirmi trajnojn kontraŭ flankventoj. Unuopaj minacataj liniopartoj estas senĉese kontrolataj fare de kamersistemo, kaj estas planata instalado de detektilaj sistemoj anoncantaj ekblovegojn.

**Ĉinio: Ĉinio konstruos novan grandrapidan fervojlinion el Pekino al Moskvo**

Ĉinio konstruos novan fervojlinion por grandrapido, 7000 kilometrojn longan per kosto 1,5 bilionoj da juanoj (208,28 miliardoj da eŭroj). Informis pri tio agentejo *Bloomberg* kun elmonro de informo, kiun aperigis pekina urba administrado sur ĉina sociala reto *Weibo*. Grandrapidaj trajnoj plifaciligos vojaĝon el Eŭropo tra Azio al Ĉinio. Veturo de Moskvo al Pekino tra Kazahio daŭros malpli ol du tagojn anstataŭ kvin, anoncis *Weibo*. Planoj por nova fervojlinio aperis en tempo, kiam rusa ekonomio kontraŭstaras postsekvojn kaŭzitajn de malaltiĝintaj prezoj de naftoproduktoj kaj malbonigitajn kontaktojn kun Okcidento, kaj kiam Eŭropa Unio kaj Usono per siaj sankcioj pro aneksado de Krimeo kaj subteno de ukrainaj separatistoj malutilas rusan ekonomion. Ĉinio male klopodas trapenetri eksterlanden kun sia teknologio pri konstruado de fervojlinioj por grandrapido.

Konstruadon de menciita fervojlinio por grandrapidaj trajnoj oni komencis diskuti jam en novembro 2014, post subskribo de interkonsento inter Moskvo kaj Pekino pri liverado de tergaso. Vicprezidanto de Rusaj Ŝtataj Fervojoj *Alexander Mišarin* tiam anoncis, ke konstruado de fervojlinio al rusa landlimo povas postuli ĉirkaŭ 60 miliardojn da usonaj dolaroj (51,75 miliardoj da eŭroj), kaj redukti vojaĝtempon de Moskvo al Pekino al 30 horoj.

*Mišarin* samtempe komparis la konstruotan fervojlinion kun Sueza kanalo laŭ vindpunkto de trafikamplakso kaj ĝia signifo. Ĉina reto *Weibo* publikigis tiun ĉi informon unu monaton post kiam ĉina ĉefministro *Li Kĉe-ĉĉiang* dum sia vizito en Moskvo subskribis bilancan interkonsenton kun Rusio, kiu inkluzivas ankaŭ interkonsenton pri kunlaboro en konstruado de menciita fervojlinio. La konstruado povas daŭri 8 ĝis 10 jarojn.

(Prilaborita laŭ informoj de *TASR*)

**Hungario: Rekta trajnkunligo inter Moskvo kaj Budapeŝto nuligita**

Rusaj Ŝtataj Fervojoj RŽD ekde 14a de decembro 2014 nuligis ununuran rektan trajnkurson inter Moskvo kaj Budapeŝto. Finis tiel legenda trajnparo *Tisza Express*, kiu komencis trafiki inter ambaŭ ĉefurboj ekde jaro 1949, kaj de post jaro 1954 trafikis ĉiutage. Rusa flanko tiun ĉi paŝon argumentas per granda malkresko de pasaĝeroj uzantaj tiun ĉi kurson. Laŭ informo RŽD nuligis ankaŭ rektan trajnkunligon al bulgara Sofio kaj somerajn rektajn pasaĝertrajnojn al Beogrado aŭ *Bar*.

**Malajzio: Ĉinaj trajnoj plibonigos interkondukan trafikon kun flughaveno**

Operatoro *Express Rail Link*, kiu ekspluatas fervojan trafikon al/el flughaveno *Kuala Lumpur*, en novembro 2014 subskribis interkonsenton kun entrepreno *CNR Changchun Railway Vehicles* por livero de ses elektraj kelkvagonaj kombinaĵoj. Sur la 57 km longa fervojlinio tiel ebligos pligrandigi kapaciton je 50 procentoj. Jam en jaro 2013 estis notita plikresko de tiea trafiko je kvinono, kaj post malfermo de terminalo por basŝarĝaj trafikistoj *KLIA2* en majo 2014 la trafikamplakso interjara plikreskis je 40 procentoj.

**Meza Azio: Nova fervojlinio Irano – Kazaĥio malfermita**

Lasta parto de nordorienta koridoro kunliganta Iranon, Turkmenion kaj Kazaĥion estis oficiale malfermita 3-an de decembro 2014. Kiel lasta estis finkonstruita 925 km longa turkmena linioparto, kiu pluen daŭrigas po 140 km sur teritorio de Kazaĥio, kaj 85 km en Irano. Traceado de la linio estis interkonsentita en jaro 2007 kaj konstruado ekde jaro 2009. Pli granda parto de fervojlinio havas larĝan ŝpuron 1520 mm. La nova transita kunligo estas je 600 km malpli longa ol tiu pliorienta linio tra *Sarakhs*.

**Serbio: Rusio liveros teknikon kaj modernigos koridoron**

Gvidrepresentantoj de Serbaj Fervojoj kaj kompanio *RŽD International* subskribis kontrakton por livero de rusa fervoja tekniko en valoro 100 milionoj da dolaroj. Rusoj al serboj liveros modernigitajn veturilkombinaĵojn konvenaj por transeŭropa fervoja koridoro. Liveranto devoligis sin plenumi la kontrakton en 15 monatoj. La kompanio modernigos ĝis la jaro 2017 krom tio 65 km da fervojlinioj sur serba koridoro el *Stara Pazova* al *Novi Sad*. Tiu ĉi kontrakto valoras preskaŭ 49 milionojn da dolaroj.

*Jindřich Tomášek,*

*Hoffmann*

Laŭ *Železničář* kaj *Cargovák* preparis

reviziis *Heinz*