

El fervoja mondo 4/2015

Etiopio: Malplej rapida fervojo en la mondo

Etiopio estas nekredible diversa lando en orienta Afriko. Vizitanto tie povas vidi eble ĉion – ekde altaj montoj, vulkanoj, kaj dek sep naciaj parkoj plenaj de bestaro ĝis dezertoj, lagaroj, eĉ viziti sovaĝajn, fare de etiopa registaro ĝis nun ne tre kontrolatajn teritoriojn, enloĝigatajn de ankoraŭ primitivaj gentoj en nordokcidenta parto de la lando. En la lando oni parolas per pli ol sepdek lingvoj. Krome, kiel etiopoj kun certa fiereco diras, ilia lando estas unusola en Afriko, kiu neniam estis kolonio (se ni malatentas italan okupadon), kaj pro tio ĝi konservis plej multajn memoraĵojn kaj tradiciojn.

Vojaĝado en tiu lando ne estas facila. Publika trafiko parte mankas, kaj ofte plenplenaj busoj veturas malrapide, ne pli ol 30 km/h. Busoj trafikis ekde matenkrepusko ĝis vesperiĝo, post dumvoja tranokto sekvas denove veturado dum dek ĝis dek du horoj, ĉar nokte pro sekureco publika trafiko ne funkcias.

Unusola nuntempe funkcia fervojo estas fervojlinio inter Adis-Abebo kaj Ĝibutio. Ĝi iras tra „fervoja“ urbo *Dire Dawa* kaj longas 781 kilometrojn. La urbo *Dire Dawa* kreskis danke al konstruado de la menciita fervojlinio de iama franca-etiopa fervojo de la ĉefurbo Adis-Abebo al la franca havenurbo Ĝibutio. Post proklamo pri sendependeco de Ĝibutio en jaro 1982 la fervojlinio nuntempe nomiĝas Etiopa-Ĝibuta Fervojo.

Unusola linio de tiu ĉi etŝpura fervojo kun ŝpuro 1000 mm ekde jaro 1901 gvidas el Ĝibutio sur marbordo de Adena golfo ĝuste al *Dire Dawa* kaj longas 311 km, kaj dua parto de tie ekde jaro 1917 ĝis Adis-Abebo en longo 473 km kaj ĝis supermara alteco 2400 metroj. Nuntempe inter *Dire Dawa* kaj la ĉefurbo Adis-Abebo trafiko ne funkcias, ĉar en kunlaboro kun Ĉinio la linio estas alikonstruata por ŝpuro 1435 mm. Ekde jaro 2013 eblas vojaĝi marde kaj sabate el *Dire Dawa* ĝis Ĝibutio, tiujn 311 kilometrojn trajno traveturas dum nekrediblaj dek naŭ horoj.

En *Dire Dawa* eblas viziti lokon, kiun oni povus nomi „fervoja muzeo“. Ĝi tamen aspektas iomete alie, ol vi atendus. Ne temas ĝustadi pri muzeo, sed pri konservado de stato el tempo antaŭ rekonstruado, do restas tie veturiloj kaj objektoj post ĉeso de funkciado, kaj oni devas pagi enirkotizon. Vi tamen povas en akompano de vualita „ĉiĉeronino“ viziti restantajn lokomotivojn, pasaĝer- kaj varvagonojn, kiuj ĉi tie en tempo de funkciado trafikis, trairi bontenejojn, turnoplaton por veturiloj kaj vidi ruinojn de veturiloj plejparte de franca deveno.

Modernigo de fervojlinioj por milionoj

Etiopaj Fervojoj tamen vidas estonton en rozaj koloroj, kaj en konstruado ne postrestas. En jaro 2003 Eŭropa Komisiono donis garantion je monsumo 50 milionoj da eŭroj por renovigo de fervoja kunligo inter Ĝibutio kaj Etiopio. En jaro 2012 Etiopaj Fervojoj subskribis kontrakton kun la kompanio *China Railway Group* por konstrulaboroj sur 600 kilometroj de tiu ĉi fervojlinio sur teritorio en Etiopio.

Pri tio etiopaj ambicioj tamen ne finiĝas. En stato de projekto estas nova radiala fervojreto kun ok fervojlinioj normalŝpuraj, elirantaj el Adis-Abebo, kun totala longo 5050 km. La konstruado alportos 300 mil laborlokojn, kaj kostos 336 milionojn da dolaroj. Jam nun *China Railway Group* konstruas novan linion en longo 260 km el *Mek'ele* al *Weldiya*, kaj krome kompanio *Yapi Merkezi* el Turkio konstruas 389 km longan novan fervojlinion el *Awasha* al *Weldiya*.

En Adis-Abebo estas konstruata tramvojlino *Addis Abeba Light Rail Transit*. La dutraka elektrizita linio kun normala ŝpuro (1435 mm) atingos entutan longon 37 km. En plena ekspluatado la tramvojlino havos kapaciton po 80 mil pasaĝeroj en horo, kio al troloĝigata ĉefurbo povos parte helpi.

En estonto oni do povas ĝojatendi pli komfortan kaj precipe pli rapidan vojaĝadon. Por vojaĝantoj kun pli aventurema temperamento ni tamen konsilas viziti tiun belan landon male pli frue, ol ĝi fariĝos celo de vojaĝagentejoj kaj grupvojaĝoj.

Finnlando Trafikisto *Fennia Rail* preparas komenci vartrafikon

Privata finnlanda firmao *Fennia Rail* mendis ĉe ĉeĥa produktanto de lokomotivoj *CZ Loko* tri dizellokomotivojn por komenci ekspluatadon de propra vartrafiko en suda Finnlando fine de jaro 2015. *Fennia Rail* nuntempe traktas kun potencaj klientoj en sfero de lignoprilabora kaj paperprodukta industrioj kaj esperas, ke ĝi sukcesos akiri gravan nombron da mendoj, per kiuj ĝi povos konkurenci al ŝtataj fervojoj *VR*, kiu momente estas sola trafikisto sur finnlanda larĝaŝpura fervojreto.

Niĝerio: Fervojaj projektoj en Niĝerio en superrego de ĉinaj firmaoj

Se oni nuntempe parolas pri Niĝerio, oni ofte preparolas tiun afrikan landon kiel maltrankvilan

ŝtaton kun malmulte funkcia ekonomio kaj vasta korupto. Tiu ĉi sinteno tamen baldaŭ povas ŝanĝi. Prezidento *Goodluck Jonathan* deziras envicigi sian landon inter dudekon de ekonomie plej evoluitaj ŝtatoj, kaj tiucele nepre bezonas modernan infrastrukturon. Por atingi tion li celas evoluigi malnovan kaj tute nekonvenan fervojan reton.

Jam ekde jaro 2006 por modernigo de niĝeriaj fervojoj vaste kunlaboras ĉina firmao *China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC)*. Niĝeria fervoja kompanio *Nigerian Railway Corporation* kaj tiea registaro planas en kadro de dudek-kvin-jara strategia vizio modernigon de nunaj liniopartoj kaj konstruon de novaj linioj. Ili tiel deziras malŝarĝigi ŝosean reton kaj plian parton de pasaĝeroj kaj varoj transporti sur fervojo. Niĝerio en siaj projektoj metas en partnerecon privatan kaj ŝtatan sektorojn (PPP).

Drasta malkresko en transporto de pasaĝeroj kaj varoj

Niĝerio disponas pri fervojreto preskaŭ 3800 km longa, kiu estas post la sud-afrika la plej densa reto en tuta Afriko. Fervojlinioj direktas el Lagoso al sudokcidento de la lando tra *Kaduna* al *Kaura Namody* kaj al *Nguru* en nordo. Paralele kun tio iras en oriento de la lando fervoja linio el urbo *Port Harcourt* tra *Jos* al *Maiduguri*. En jaro 1960 en Niĝerio estis transportataj sur fervojo varoj je ĉirkaŭ tri milionoj da tunoj, kaj je ĉirkaŭ tri milionoj da vojaĝantoj. En sekvintaj 45 jaroj fervojo kiel trafikilo estis ĉiam pli malatentata, do tiel en jaro 2005 estis per fervojo transportataj nur 15 mil tunoj da varoj kaj ĉirkaŭ duonmiliono da pasaĝeroj. Post tiu ĉi jaro okazis rompo, kaj en jaro 2014 fervojo transportis pli ol kvar milionojn da pasaĝeroj kaj ties nombro ĉiujare kreskas, same kiel vartransporto.

La registaro de Niĝerio en lastaj jaroj intence subtenis fervojon. Kialo estas ne nur rapide kreskanta nombro da loĝantaro – ĝis la jaro 2050 ĝi povas kreski de nunaj 174 al 389 milionoj (!), kio estas pli ol duoblo, sed ankaŭ evoluigo de ekonomio, precipe en sfero de gasindustrio kaj naftoindustrio, kiuj supersarĝas ŝosean reton. La fervojo garantiu en estonto plialtigon de movebleco loĝantara en la lando. La niĝeria prezidento *Goodluck Jonathan* starigis ambician celon. Laŭ tiu celo Niĝerio povus ĝis la jaro 2020 aparteni al dudeko da plej fortaj ekonomiaj landoj en la mondo. Moderna infrastrukturo estas kondiĉo por atingi tiun celon.

Konzerno akiros plej grandan mendon en eksterlando

Konzerno *China Railway Construction Corp. (CRCC)*, kiu estas filia kompanio de *CCECC*, kaj niĝeria federacia registaro subskribis antaŭ nelonge en ĉefurbo Abuĝo kontrakton por konstrui 1385 km longan fervojlinion kun nomo *Nigerian Coastal Railway*.

La ĉina firmao *CCECC* konstruos dutrakan laŭbordan fervojlinion kaj kunligos ekonomian metropolon Lagoso en sudokcidento kun ĉemara urbo *Calabar*, kiu situas proksime de kamerunia

landlimo. La fervojlinio iros el Lagoso tra *Benin City* kaj *Warri*, tra delto de rivero Niĝero trans *Port Harcourt* ĝis urbo *Calabar*, kaj servos plejparte al vartrafiko. Mendo en valoro ĉirkaŭ 11,97 miliardoj da usonaj dolaroj estas ĝis nun la plej granda mendo de la ĉina konzerno *CRCC* en eksterlando. En tempo de konstruado povas aperi entute 200 mil novaj laborlokoj. Enkonduko de la fervojlinio al ekspluatado

povas krei ĉirkaŭ 30 mil laborlokojn. Niĝerio laŭ projekto krome aĉetos ĉinan fervojan teknikon, kiel lokomotivojn, vagonojn aŭ konstrumaŝinojn en totala valoro pli ol kvar miliardoj da dolaroj.

Renovigo de fervoja reto kostos miliardojn

Firmao *CCECC* kaj konzerno *CRCC* estas engaĝiĝintaj en planoj de niĝeria registaro en sfero de revivigo kaj renovigo de fervoja infrastrukturo. La ĉina ŝtata entrepreno tiel ekzemple estas engaĝiĝinta en konstruado de 187,5 km longa linioparto inter ĉefurbo Abuĝo kaj urbo *Kaduna*, kiel ankaŭ en la projekto *Lagos Rail Mass*



tansit Systems (LRMT). Kunlaboro de Niĝerio kun ĉinaj entreprenoj en konstruado de fervojoj eliras el interkonsento subskribita en jaro 2006, kiu enhavas kontrakton por sanigi 1124 km longan fervojlinion el Lagoso al Kano, kies valideco finiĝis en jaro 2012. El 85 procentoj estas finkonstruita ankaŭ fervoja projekto Abuĝo – *Kaduna* je kosto 874 milionoj da dolaroj, kaj restantaj 32,5 km da fervojlinio estis planata por transdono en decembro 2014. *CCECC* krom tio havas pluan kontrakton por konstrui linioparton Lagoso – *Ibadan*. Konstruado de 180 km longa dutraka fervojlinio kostos 1,5 miliardojn da dolaroj, kaj laŭ prognozo estos plenumita en venontaj kvar jaroj. Krom grandaj fervojaj projektoj *CCECC* ricevis promeson por konstruo de t.n. „Blua Linio“ en lagosa regiono. Fervojlinio de tiel nomata malpeza aglomerzona fervojo longos 27 kilometrojn, kaj la kontrakto havas valoron 1,2 miliardoj da dolaroj. Ĝia traceado nuntempe estas en stato de preparo, kaj en estonto ĝi kunligos lokojn *Okokomaiko (Amuwo Odofin)* kaj *Marina (Lagos Island)*. Temas pri projekto por lagosa aglomera zono, kaj ĝi estas parto de tielnomata Strategia trafika plano (*STMP*). Ĝi povus mildigi trafikan ĥaoson en tiu ĉi havenurbego. Krom „Blua Linio“ oni pripensas konstrui ses pliajn liniojn, kiuj helpu plibonigi publikan trafikon en la dek-unu-miliona metropolo. Konstruado tamen bezonas grandajn investojn, pro tio estas ankoraŭ pripensata alternativo de rapida enurba busa trafiko sistemo *Bus Rapid Transit Systems (BRT)*.

Fonto:

Svisio:

Foriro de germana konzernfilio *DB Schenker Rail* el svisa *BLS Cargo*

Svisa fervoja entrepreno *BLS* 6-an de januaro 2015 anoncis, ke ĝi reaĉetis de konzernfilio *DB Schenker Rail (DB Schweiz Holding)* 45-procentan dividaĵon en kompanio *BLS Cargo*, kaj fariĝis tiel ĝia sola posedanto. Kosto de la transakcio ne estis anoncata. Laŭ klarigo de ambaŭ flankoj okazis nek ŝanĝo nek interrompo de kunlaboro inter ambaŭ partneroj, kaj *DB Schenker Rail* povus resti unu el plej signifaj komercaj partneroj de *BLS Cargo*.

BLS Cargo estis fondita en jaro 2001 kiel filia firmao de patrino *BLS* por transalpa transito, kaj sur propra fervojlinio trans *Lötschberg*, kaj ankaŭ sur fervojlinio *SBB* trans *Gotthard*-pasejo. *DB* en ĝi aĉetis dividaĵon jam en jaro 2002, kaj ĝian alton sinsekve pligrandigis ĝis al lastatempaj 45 procentoj, kaj komencis uzi *BLS Cargo* por sia transalpa transito. Ŝanĝo okazis fine de jaro 2013, kiam kontraktojn por transportoj trans *Gotthard* ricevis *SBB Cargo*, kio gvidis al sekva decido de posedantoj traesplori posedaĵan strukturon en *BLS Cargo*, kaj fine al forvendo de la germana dividaĵo.

Laŭ *Železničář* kaj *Moneymoo* preparis *Jindřich Tomíšek*,

reviziis *Heinz Hoffmann*