



Nova ĉefstacio en Vieno

komerca marko *AIRrail*, bone konata ankaŭ en najbara Germanio por trafikado en „flugalteco nul“, dum vojaĝoj el Kolonjo (Nordrejno-Vestfalia) kaj Stutgarto (Badenio-Vurtembergo) al flughaveno Frankfurto ĉe Majno.

Aŭstrio estas post Germanio aŭ Francio plia lando, kie trajnoj fariĝis parto de flughoraroj. Urbo *Linz* kun metropolo Vieno ekde 14-a de decembro 2014 estas kunligita kun tiel nomataj “flugoj en alteco nul”. Pli bonan kunlaboron inter fervoja kaj aviada entreprenoj ebligis interkonsento de Aŭstraj Federaciaj Fervojoj (*ÖBB*) kun nacia aviada kompanio *Austrian Airlines*. Vojaĝado al flughaveno *Schwechat* tiamaniere grave plirapidiĝis.

Malfermo de nova trapasebla ĉefstacio en Vieno, konstruo de kunliga fervojlinio el orientaj linioj al flughaveno *Schwechat*, modernigo de la tiea fervojstacio je 180 milionoj da eŭroj kaj pliaj investoj en okcidentajn liniojn ebligis redukti vojaĝtempon inter gravaj urboj en Aŭstrio kaj viena flughaveno, kaj precipe enkonduki tie rektajn longdistancajn kunligojn. *ÖBB* kaj *Austrian Airlines* komencis servon sub

Flugbileto validas ankaŭ por vojaĝo en trajno

En horartabelo de *ÖBB* por trajnkurslinio 100 do vojaĝanto trovas ekzemple interurban konekton *ICE 323* el stacio *Linz Hbf* al celstacio *Flughafen Wien*, kiu krome estas markita kiel flugkontakto *OS 3502*. Flugpasaĝeroj en klaso *business* aŭ membroj de la klubo *AUA/Miles&Moore* povas uzi servojn de komforta atendejo *ÖBB Lounge* kaj registri sin por la tuta flugo (*check-in*) ĉe personalo de *ÖBB*. Vojaĝantoj en ekonomia klaso havas por sia flugregistrado je dispono aŭtomaton en fervoja pasaĝer-priservejo. Ĉe registrado donita aviadila bileto de *Austrian Airlines* validas ankaŭ kiel bileto por rezervita rekta trajnkunligo al viena flughaveno *Schwechat*. Ĉe transiro de trajno al aviada bagaĝregistrejo vojaĝantoj ankaŭ rajtas uzi pakajportisto-servojn de *ÖBB*. Danke al konfirmilo (*voucher*), kiu estas parto de aviada priservo, vojaĝantoj povas uzi ankaŭ vojaĝpriservon en restoracia vagono de trajnoj *ICE*.

Alveturo al flughaveno grave plirapidiĝis

Veturdaŭro el ĉefa stacio en *Linz* proksime de urbocentro al flughaveno en Vieno estas danke al vastaj investoj en fervojan infrastrukturon kaj maksimuma trajnrapiĝo ĉirkaŭ 200 km/h, en trajnoj *railjet* eĉ 230 km/h, nur 1 horo kaj 47 minutoj. Nova rekta kunligo al flughaveno servos ankaŭ al aliaj vojaĝantoj. El supra-aŭstra *Wels* veturo daŭras 2 horojn kaj 3 minutojn, el *St. Pölten* nur 50 minutojn, el trajnŝanĝa nodo *Meidling* en suda parto de Vieno nur 25 minutojn. Laŭ la horaro 2015 veturas al viena flughaveno 15 trajnoj *ICE* en duhora kadenco (tage 7-foje al flughaveno kaj 8-foje el flughaveno).

Laŭ oferto rektaj kunligoj al/el flughaveno post unu jaro ankoraŭ pli kreskos. Longdistancaj trajnoj *railjet* kaj *InterCity* venantaj el okcidenta Aŭstrio al Vieno daŭrigos sian veturon tra ĉefa stacio al flughaveno dufoje en horo. Entute temas pri 32 trajnoj *InterCity* kaj 27 trajnoj *railjet*. Rektan kunligon kun flughaveno akiras ankaŭ Salcburgo (veturtempo 2 horoj kaj 49 minutoj), *Innsbruck* (4 horoj kaj 35 minutoj), kaj je pliaj 5 minutoj estos reduktita translokadodaŭro el *Linz*.

Danke al trajnoj *InterCity* povos veturi al flughaveno sen trajnŝanĝo ankaŭ pasaĝeroj el aliaj lokoj, ekzemple el *Attnang-Puchheim*, *Vöcklabruck*, *St. Valentin*, *Amstetten* aŭ *Tullnerfeld*.

Pli bona kunligo al flughaveno atendas ankaŭ enloĝantojn el Stirio kaj Karintio en suda Aŭstrio, malgraŭ ke tieaj vojaĝantoj devos en viena ĉefstacio ŝanĝi la trajnon. *ÖBB* tamen promesas, ke multaj el tiuj trajnoj haltos apud la sama pasaĝerkajo. Veturo el *Graz* al flughaveno daŭros do ĉirkaŭ 3 horojn kaj el *Klagenfurt* 4 horojn kaj 18 minutojn.

Enloĝantoj kaj ankaŭ vizitantoj de aŭstra metropolo povos por veturo al flughaveno *Schwechat* ankaŭ uzi trajnojn de antaŭurba linio *S7* el *Floridsdorf* tra *Praterstern* kaj *Mitte*, kio daŭras ĉirkaŭ 25 minutojn en duonhora kadenco, aŭ specialajn flughavenajn rapidtrajnojn *CAT – City Airport Train*, kunligantaj stacion *Mitte*



kaj flughavenon. Iia veturdaŭro estas nur 16 minutoj ankaŭ en duonhora kadenco. Multaj flugkompanioj krome proponas al siaj klientoj antaŭveturan registradon (*check-in*) jam en urbocentro antaŭ eniro en trajnon *CAT*.

Azerbajĝano: **Entrepreno *Stadler* produktos restoraci- kaj litvagonojn**

En dua plej granda urbo de Azerbajĝano – *Gāncā* – fine de jaro 2014 estis metita baza ŝtono por nova produkta entrepreno *Stadler Rail*. La solenan ceremonion partoprenis prezidento *Alijev*. La firmao *Stadler* en jaro 2014 ricevis mendon por produkti 27 lit- kaj restoracivagonojn por Azerbajĝanaj Fervojoj. Oni supozas, ke nacia trafikisto mendos ankaŭ 68 veturilkombinaĵojn *Flirt*. La prezidento *Alijev* dum solena ceremonio promesis al ĉefo de *Stadler* ankaŭ veturilmendon por metroo en Bakuo, kion origine povis ricevi *Alstom*. La nova entrepreno estos supozeble malfermita en jaro 2016, kaj komence produktos 60 veturilkombinaĵojn en jaro. La projekto supozigas produktadon ankaŭ por eksporto en Kazahion, Kartvelion, Uzbekion, Turkion kaj aliajn landojn.

Germanio: **Trafikisto investos miliardon en tunelojn**

Plej malfrue ĝis jaro 2019 Germanaj Fervojoj (*DB*) intencas renovigi 18 tunelojn, kaj ĝis jaro 2024 renovigi pliajn 36. Multaj el tiuj ĉi tuneloj estas historie valoraj kaj signifaj. Al la plej multekostaj projektoj, nuntempe realigataj, apartenas renovigo de 135-jara tunelo „*Kaiser-Wilhelm*“ apud *Cochem* ĉe Mozelo (Rejnlando-Palatinato). Por tiu ĉi konstruaĵo ĝis 2016 oni investos 200 milionojn da eŭroj. En pluaj kvin jaroj oni investos por renovigo ĉirkaŭ unu miliardon da eŭroj, kio laŭ nuntempa investa programo de Akcia Kompanio *DB Netz* estos duoblo. Financaj rimedoj venu plejparte el ŝtataj fondusoj por modernigo.

Hispanio: **Firmao *CAF* liveros veturilkombinaĵojn por Nederlando**

En konkursa pritrakto por Nederlandaj Fervojoj (*NS*) por 120 unuetaĝaj elektraj vagonkombinaĵoj por regiona pasaĝertrafiko venkis hispana produktanto *CAF* kun sia koncepto „*Civity*“. La kombinaĵoj estu du- aŭ trivagonaj de tipo *SGMm* (serioj 2100 kaj 2900). La kontrakton reprezentantoj de la firmao subskribis fine de 2014. Liverado de unuaj veturilkombinaĵoj estas atendata por jaro 2018. La mendo valoras 510 milionojn da eŭroj, kaj enhavas ankaŭ kelkajn antaŭaĉetajn rajtojn.

Japanio: **Ĉu la fama trajno *Orient Express* revenos?
Japanoj triumfas pri legendo**

En la mondo ekzistas malmultaj landoj, kie fervojo estas tiom populara kiel en Japanio. Por fervojminiaturaj aŭ por luksaj vojaĝoj per fervojo homoj elspezas multan monon. Tio inspiras trafikistojn por pripensi novajn aktivecojn. Nuntempe ekzemple trafikas sur insulo *Kyūshū* cele spekti turismajn allogaĵojn en ĉirkaŭaĵo la trajnoj *Nanatsuboshi*. Tiuj ĉi trajnoj de kompanio *JR Kyūshū* konsistas el sep pasaĝervagonoj, el tiuj kvin estas litvagonoj, unu estas restoracia kaj unu distradvagono, en kiu troviĝas ankaŭ drinkejo kaj fortepiano. La trajnkompleto (kun lokomotivo) kostis preskaŭ same kiel grandrapida vagonkombinaĵo *Shinkansen*, kiu tamen estas pli longa. La ruĝkolora lokomotivo estas duenergia (elektra kaj dizela trakcioj). Post luksa hotelvagonaro por *Kyūshū* nun kun simila trajnkompleto venas al tiu ĉi merkato trafikisto *JR East*. Temas pri fervoja kompanio, aktivanta en orienta Japanio.

Nova vagonaro superas per siaj aspekto kaj komforto siajn antaŭulojn

JR East jam nun allogas pasaĝerojn al konataj noktaj trajnoj *Kassiopeia* kaj *Hokutosei*, konsistantaj el litaj kaj restoraciaj vagonoj. Por japanaj fervojaj favoruloj estas agodevo en tiu ĉi trajno veturi. La nova kvinstela vagonaro superas ne nur per sia aspekto, sed ankaŭ per sia komforto kaj kompreneble ankaŭ per sia kosto iamajn luksajn trajnojn, senescepte legendan *Orient Express*. La projekton preparis aŭtomobila projektanto *Ken Okuyama*, kiu laboris ankaŭ por firmaoj *Porsche* kaj *Ferrari*. Ĝia konstrupropono post finpreparo enhavas unuetaĝajn apartamentojn kaj grandamplajn amuzospacojn, kiuj memorigas pri internaĵoj de luksaj ŝipoj por rondvojaĝoj „*Cruise Ships*“.



Luksa internaĵo de nova trajno

Panoramaj travideblaj vandoj etendiĝas ĝis tegmento

Inter dek preparataj luksaj pasaĝervagonoj troviĝas ankaŭ du panoramvagonoj kun travideblaj vandoj ĝis tegmento. Pasaĝeroj krome havas je dispono po unu restoracian kaj amuzigan kupeojn inkluzive kvin

vastaspecajn pasaĝervagonojn kun deksep grandaj apartamentoj, en kiuj ne mankas banejoj kaj litkupeoj. Ĉiu pasaĝervagono estas destinita por 34 pasaĝeroj, kvankam ĉi tie eblas pli konvena termino „gastoj“.

La trajnoj en estonto trafikos al belaj naturlokoj en ĉirkaŭaĵo de la japana metropolo Tokio. Veturbiletoj kompreneble ne estas malmultekostaj. Ekzemple dutaga veturado en luksa trajno de la kompanio *Kyūshū Nanatsuboshi* (7 steloj), kiun oni lastatempe envicigis en trafikon, kostas de 180 milojn ĝis 525 milojn da enoj, do ĉirkaŭ 1300 ĝis 3800 eŭrojn.

La trajno komencis trafiki en oktobro 2014

Oficiala enkonduko de la kvinstelaj trajnoj okazis 15-an de oktobro 2014. La vandoj kaj plankoj de la pasaĝervagonoj estas garnitaj per speciala, bonodoranta lignaĵo *hinoki*. Lavujoj estas permane produktitaj, simile kiel meblaro devenanta el regiono *Fukuoka*.

Hejmstacio de la vagonaro estas en urbo *Hakata*, el kiu la trajnoj ekveturas al lokoj *Jufuin*, *Aso*, *Nagasaki* kaj aliaj. La pasaĝero povas elekti inter unu ĝis tri tranoktoj. La veturbiletoj kostas ĝis 550 milojn da enoj (ĉirkaŭ 4200 eŭrojn) por persono en dulita ĉambreca kupeo. Malgraŭ tiu ĉi alta kosto al *JR Kyūshū* jam en komenco de ekspluatado venis mendoj dekoble pli multaj, ol estas trajnkapacito, kaj pro tio ĉiu trajno jam en komenco de sia ekspluatado fariĝis por kelkaj monatoj senespere antaŭaĉetita. (laŭ japanmark.de)

Preparis *Jindřich Tomíšek*,
reviziis *Heinz Hoffmann*