

El fervoja mondo 12/2015

Britio: Nove konstruita fervojstacio bonvenigis pasaĝerojn

Post kvinjara konstruado estis enservigita en plenan ekspluatadon ĉefa fervojstacio en Birminghamo, kiu tage priservas ĉirkaŭ 170 mil vojaĝantojn. La novigo en valoro 750 milionoj da britaj pundoj (ĉirkaŭ unu miliardo da eŭroj) okazis sen interrompita funkciado. Fierindaĵo de la stacio nun estas grandega atrio en amplekso de kvin stacidomoj *London Euston* kun normala taglumo, pleniganta novan halon. Entute 43 novaj vendejoj en kaj nova komerca komplekso super la stacidomo ofertis 1000 novajn laborlokojn kaj transformis la stacidomon en vivoplenan komercan centron.

Ĉeĥio – Pollando: Ĉeĥa-polan landlimon post jaroj revivigis regionaj trajnkunligoj

Dum longsentaj sep jaroj estis ĉesigita pasaĝertrafiko inter du landlimaj urboj – ĉeĥa *Český Těšín* kaj pola *Cieszyn*, kaj kvar jarojn estis sen regiona pasaĝertrafiko ankaŭ kunliga linio inter limstacioj ĉeĥa *Bohumín* kaj pola *Chaturki*. Tio ekde nova horaro 2015/2016 estas jam pasinto. Vendredon, la 16-an de oktobro 2015 en *Bohumín* estis subskribita inter ĉeĥa nacia trafikisto Ĉeĥaj Fervojoj kaj pola privata kompanio *Koleje Śląskie* kontrakto pri renovigo de pasaĝertrafiko sur ambaŭ linioj. Re prezentanto de Ĉeĥaj Fervojoj *Ludvík Urban* post subskribo de la kontrakto aldonis: "Koncerne la fakton, ke ni subskribis kontrakton kun pola privata trafikisto, ni per tiu ĉi paŝo krom alia atente montras, ke ni sukcesas interkonsenti kun ĉiu, kiu interkonsenton deziras." Por pola flanko la interkonsenton subskribis administra prezidanto de Sileziaj Fervojoj *Wojciech Dinges* kaj vicprezidanto *Dariusz Pękosz*.

Ekde 13-a de decembro 2015 do trafikas rektaj pasaĝertrajnoj el ĉeĥa *Bohumín* al pola *Katowice* tra *Rybnik* aŭ/kaj per alia trajnkurso horara tra *Raciborz*, kaj samtempe el ĉeĥa *Frýdek-Místek* tra *Český Těšín* al pola *Cieszyn*. En la landlimaj stacioj funkcias planitaj trajnkoneksoj al interlanda trafiko.

Laŭ interkonsento fervojbileto inter landlimaj punktoj kostas aŭ 16 ĉeĥajn kronojn, aŭ 2 polajn zlotojn. Krome oni interkonsentis, ke polaj vojaĝantoj povas kun tuttagaj kaj kolektivaj biletoj de Sileziaj Fervojoj vojaĝi sur teritorio de Moravosilezia regiono per ĉiuj trajnoj de Ĉeĥaj Fervojoj. Aliflanke, ĉeĥaj vojaĝantoj kun favorprezaj biletoj tuttagaj kaj kolektivaj "*Plus Polsko*" povas uzi trajnojn de kompanio *Koleje Śląskie* en Silezia vojevodio. Certe tio estas favora ne nur por aĉetcelaj vojaĝoj, sed ankaŭ por ekskursoj.

Eburbordo: Fervojlinio al Burkino traire modenigon

Kompanio *Bolloré Group* startis modernigon de 1260 km longa fervoja linio kun ŝpuro 1000 mm el Abiĝano (Eburbordo) al *Ouagadougou* (Burkino). Investoj por renovigo de infrastrukturo inkluzive de reaktivado de pasaĝertrafiko en 10 fervojstacioj atingos 400 milionojn da eŭroj. Celo estas pligrandigi transportan kapaciton kaj redukti vojaĝtempojn. Vartrafiko kresku de ĉirkaŭ 900 miloj al 5 milionoj da vartunoj, kaj nombro da vojaĝantoj atingu 2 milionojn da pasaĝeroj en jaro. La kompanio *Bolloré Group* pro tio destinis ankaŭ 15 milionojn da eŭroj por aĉeti 15 dizelelektrajn lokomotivojn, kaj pliajn financojn por anstataŭigi nuntempajn pasaĝervagonojn per novaj klimatizaj.

Francio: Fervojlinio por grandrapido al oriento testata

Francaj Fervojoj *SNCF* komencis testadon de dua parto de fervojlinio por grandrapido al orienta Francio. La linion longan 106 km inter *Baudrecourt* kaj *Vendenheim* ili deziras ekekspluatadi en aprilo 2016. Komerca rapido sur la fervojlinio estos 320 km/h, tiucele dum testado oni atingas

rapidon ĝis 352 km/h. Tio estas plialtigo je 10%. Estas testataj relvoja surkonstruaĵo, kontaktlineo, sekurecaj kaj komunikadaj instalaĵoj kaj aliaj elementoj. Post ekspluat-apertigo de la linio, vojaĝtempo Parizo – Strasburgo estos reduktita je duonhoro al 1 horo kaj 48 minutoj, Luksemburgo – Strasburgo je tri kvaronhoroj al 1 horo kaj 25 minutoj.

Hispanio: Transporto de arma tekniko el Ĉeĥio al Hispanio

Hispana *Zaragoza* fariĝis aranĝloko de internacia arma ekzercado *Trident Juncture 2015*. Kompanio *ČD Cargo* prizorgis por tiu ĉi arma ekzercado trafikon de trajno kun arma tekniko kaj materialo. Konsidere al diferenca fervoja ŝpuro en Hispanio kaj relative nelonga distanco inter franca landlimo kaj *Zaragoza* oni elektis pli efektivan varianton de trafiko. Arma trajno trafikis el ĉeĥa *Liberec* al fervojstacio *Hendaye*, troviĝanta sur franca flanko ĉe landlimo inter Francio kaj Hispanio. En tiu ĉi stacio estas kapkajo, konvena por dekargado de aŭtomobiloj, kaj transkargadejo kun gantrogruo, ideala por manipulado kun konteneroj. Kvankam la transporton antaŭis longa pritrakto kun francaj kolegoj el *SNCF*, rezulto estis pli ol kontentiga. Trafiko de arma trajno el ĉeĥa fervojstacio en *Liberec* (loko de la *IFEF* kongreso en jaro 2011) al *Hendaye* laŭ transportitineron 1942 km longa daŭris 59 horojn. Post mateniĝo, do post oka horo, komenciĝis malkargado de la vagonaro. La dekargado de aŭtomobiloj inkluzive de vagonmanovrado kaj transkargado de konteneroj daŭris 3,5 horojn. Post pliaj du horoj kaj duono estis ĉiuj veturiloj kun ŝarĝitaj konteneroj preparitaj kiel kolono veturi lastajn 200 km sur ŝoseo.

Montenegro: Montenegraj Fervojoj strebas forigi obstaklojn survoje al Eŭropa Unio

Montenegro apartenas al malpli grandaj kaj plej junaj ŝtatoj en Eŭropo. Fervoja trafiko tie ĉi tamen ne postrestas. Male, ĝi formas gravan parton de landa ekonomio. Montenegron trairas 326 km da fervojaj linioj. Kompare al teritorio tio ne estas multo, unikajo tamen estas, ke kvinono de trakoj troviĝas aŭ en tuneloj, aŭ sur viaduktoj. En la lando ni trovas ankaŭ la plej altan fervojan viadukton en la tuta mondo – trans la valon *Mala Rijeka*. Tiu ĉi interesa proporcio rezultas el montara tereno, pri kio atestas ankaŭ nomo de la lando.

En pasinta tempo multaj monarkioj kiel Venecilando, Otomana imperio aŭ Aŭstri-Hungario ripete ne sukcesis Montenegron okupi, ĉar montaraj bazoj estis facile defendeblaj aŭ praktike nealireblaj. Montenegranoj vivantaj en montaraj kaŝejoj pli poste formis ankaŭ signifan parton de rezista movado kontraŭ naziista okupacio.

Tri fervojaj linioj, unu havas eksterordinaran signifon

Montenegraj Fervojoj *Željeznički Prevoz Crne Gore* (*ŽPCG*) entrafikigas siajn trajnojn sur tri ekzistantaj linioj. La plej grava por tuta montenegra ekonomio estas linio el serba Beogrado, iranta tra ĉefurbo Podgorico al marferiejo *Bar*. La fervojlinio alligas Montenegrajn Fervojojn al eŭropaj vartrafikaj koridoroj VII. kaj X., kaj haveno *Bar* formas elstaran terminalon por vartrafiko.

Ankaŭ pro tio Serbio en jaro 2015 anoncis, ke komencos modernigon de serba parto por pligrandigo de nuntempa kapacito de la fervojlinio kaj precipe por pligrandigi komercan rapidon al 80 - 100 km/h. Tiu ĉi linio estas grava ankaŭ por pasaĝertrafiko; en somera periodo Serbaj Fervojoj *Železnice Srbije* kune *ŽPCG* kaj eksterlandaj partneroj entrafikigas kvar trajnparojn sur la linio el Beogrado. Pli multaj turistoj direktiĝas por feria restado apud Adriatiko. Ekzemple en unu trajnparo dufoje en semajno estas envicigata rekta litvagono de Ĉeĥaj Fervojoj, ofertanta pli favoran vojaĝkoston ol ofertas flugkompanioj, kaj krome unikajn travivaĵojn kaj elvidojn el vagonfenestroj dum vojaĝo.

Dua fervoja linio kun pliparte loka signifo estas kunligo de Podgorico kun urbo *Nikšić*, kie estas produktata speciala balkana biero *Nikšićko*. La linio estis antaŭ kelkaj jaroj komplete nove konstruata, la maksimuma rapido sur ĝi pligrandigata, kaj vojaĝtempo inter tiuj du elstaraj urboj

reduktata al 50 minutoj. Meritas nomadon tiukaze ankaŭ konsorcio de ĉeĥaj firmaoj, kiu la rekonstruon realigis, kaj Ĉeĥa eksporta banko, kiu financadon prizorgis. La renovigita fervojlinio postulis ankaŭ renovigon de veturilaro. *ŽPCG* do aĉetis tri motorvagonkombinaĵojn *CAF Civity* el Hispanio. Restantajn fervojliniojn ankoraŭ trajntrafike priservas modernigitaj pasaĝervagonoj *412/416 EMU*, produktitaj fine de 1970-kaj jaroj en sovetunia Rigo.



Lasta, tria fervojlinio nuntempe ne estas uzata por pasaĝertrafiko, kvankam politikaj reprezentantoj ripete anoncas planon pri enkonduko de pasaĝertrafiko. Tiu plej juna fervojlinio en Montenegro el jaro 1986 eliras el Podgorico tra *Tuzi*, direktas en albanan *Shkodra* kaj plu al Tirano. La plejparte unutran linion uzas nur por vartrafiko kompanio *Montecargo AD*.

En jaro 2015 Montenegron vizitis ĉefministro de Kosovo. Oni traktis pri potenciala konstruado de fervojlinio al kosova urbo *Pec* kaj por sekurigi transporton de karbo por termoelektrajo *Pljevlja*. Respekte de politika situacio en la regiono kaj rilatoj inter Serbio kaj Kosovo, realigo de tiu ĉi projekto en plej proksima horizonto ne vidiĝas reala.

Fervoja trafiko en Montenegro verdire estas posedata de holdingo *Željeznice Crne Gore (ZCC)*, kiu pere de tri filiaj firmaoj apartigas ekde jaro 2009 administranton de infrastrukturo (*Željeznički Infrastruktura Crne Gore*), ekspluatadon de pasaĝertrafiko (*Željeznički Prevoz Crne Gore*), kaj pli supre menciitan vartrafikon (*Montecargo*).

La lando klopodas eniri en Eŭropan Union

Montenegro en lasta jardeko akceptis vicon da aranĝoj en fervoja trafiko, por harmoniigi sian legislativon kun la juro de Eŭropa Komunumo. Parto de ŝanĝoj estis ankaŭ fondo de "Fervoja supera ofico" kun tiucelaj leĝopovoj kaj samtempe plenumanta ankaŭ funkcion de reguliganto en merkato. La registaro jam longatempe plenumas unuesencan poreŭropan kurson kaj direktas la landon al Eŭropa Unio. Ekde la jaro 2007 Montenegro apartenas al Mezeŭropa zono de libera merkato, kaj ekde jaro 2012 traktas pri eventuala eniro de la lando al EU. En proksima estonto tio tamen estas pli-malpli utopio, nome pro malalta nivelo de ekonomio, alta senlaboreco kaj rimarkinda korupto.

Koncerne atendatan kreskantan trafikan pasaĝeramplekson estas bezonata plia plibonigo de stato de infrastrukturo, modernigi malnoviĝintan ŝosean kaj fervojan trafikretojn, plibonkvalitigi loĝigkapacitojn kaj aliajn servojn.

Usono/Germanio: En Hamburgo fondiĝis filio RailRunner

Usona entrepreno, aktivanta en kombinita trafiko *Rail Runner NA Inc.* antaŭnelonge fondis filion en germana Hamburgo. La entrepreno nuntempe okupiĝas pri sistemo en kombinita trafiko, uzata en Usono. Temas pri speciale plifortigitaj ŝoseaj duonremorkoj, kombinitaj kun fervojaj boĝioj, tiel kvazaŭ formanta fervojan varvagonon. Por ilia uzado en Eŭropo la entrepreno klopodas por atesto laŭ normoj *TSI* kaj supozas, ke unuaj provoveturoj povus okazi en jaro 2017.

*Preparis Jindřich Tomášek,
kunlaboris Heinz Hoffmann*