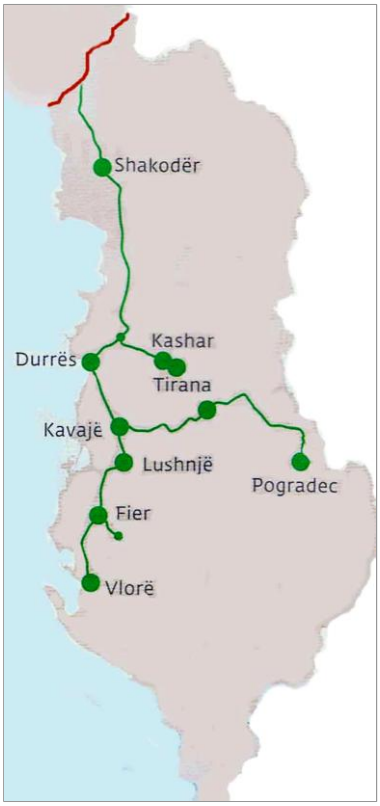
El fervoja mondo 1/2019

Albanio: Originaleca mondo de Albanaj Fervojoj

Malgraŭ ke ĝi estas unu el plej malriĉaj eŭropaj landoj, Albanio fariĝas ĉiam pli ŝatata celo por turistoj. Albanio tamen konservas certan ekzotikan signon kaj neŝanĝeblan balkanan atmosferon. Malgraŭ ke ĝia registaro masive subtenas konstruadon de novaj ŝoseoj kaj rekonstruon de tiuj ekzistantaj, fervojoj restas nepra cindrulino, kaj iomete pli similas al bildoj el evoluantaj landoj. Ni provu iomete enrigardi tiun ĉi originalecan mondon, kaj per malrapida vojaĝo provvojaĝu sur iliaj malbonstataj fervojlinioj.



Albana fervoja reto komencis aperadi nur post la Dua mondmilito, ĝis tiam en la lando ekzistis nur kelkaj etŝpuraj linioj. Albanio tiele havas la plej junan fervojan sistemon en Eŭropo.

La unua normalŝpura fervoja linio kunligis havenurbon *Durrës* kun ĉefurbo Tirano nur en la jaro 1947. Promesodonan evoluon de fervoja reto ĉesigis ŝanĝiĝa jaro 1990, kiam falis komunisma reĝimo kaj konstruado de novaj linioj estis ĉesigita. De post tiam male ĉesis trafikado sur kelkaj jam ekspluatataj linioj. La nuntempa fervojreto atingas nurajn 447 km, neniu linio estas elektrizita, kaj ĉiuj estas unutrakaj. Rapideco de trajnoj varias inter 30 ĝis 50 km/h.

Ĉar surloke de fervoja stacio en la ĉefurbo Tirano elkreskis nova urba bulvardo, Tirano tute ne havas rektan kunligon kun la fervojo. La trajnoj finas en *Kashor*, 7 kilometroj de Tirano, kaj ankaŭ ĉi tien trafikas nur unu duopo de la trajnoj. Rezulte vojaĝo sur apude iranta altrapida ŝoseo estas pli rapida kaj sen veturŝanĝo.

Al fervojhobiuloj Albanio estas bone konata danke al sia lokomotivstoko de reuzeblaj lokomotivoj, ekzemple de la ĉeĥaj "*Burdoj*" serio T 669.1 (vidu la foton). Al la lando estis liveritaj entute 62 veturiloj de tiu ĉi serio, 19 restas ankoraŭ daŭre ekspluatataj. Vagonstoko estas kreita ekskluzive de reuzeblaj vagonoj, ricevitaj el okcidenteŭropaj landoj, kiuj en ĉi tieaj kondiĉoj kaj (ne)bontenado ordinare eltenas nur kelkajn jarojn kaj estas anstataŭataj de pli novaj ankoraŭ reuzeblaj vagonoj. Nuntempe dominas eks-germanaj *Halberstadt*-oj, vagonoj kun trionaj enirejoj, ricevitaj de *Deutsche Bahn*.

Nia unua interkonatiĝo kun albanaj fervojoj komencas en *Elbasan*.

Unue ni bezonas informiĝi, kiam kaj ĉu trafikas trajnkunligo al *Durrës*. Tempo de tempo ja okazas, ke pro malfruiĝinta pago por nafto trajnoj kelkajn tagojn tute ne trafikas. Eĉ alitempe lokomotivistoj estas provizataj de nafto nur en kvanto, por priservi veturon tien-reen, por ke estu malebligita pli frue ofte okazantaj ŝtelaĵoj. Ni bonŝancas kaj laŭ algluita horaro ekscias, ke tuj ĉi matene la trajno foriros. Mi komencas fotografi, sed tio ne plaĉas al manovristo, li kelkfoje mansignas, kion mi do faras. Ne, ke li kontraŭstaru fotografadon, pli supozeble li rigardis min kiel frenezulon.

Matene ni aĉetas biletojn, vendataj en alstrata biletgiĉeto. Ili estas malmultekostaj ankaŭ laŭ albanaj cirkostancoj, 72 km laŭ trakalkulo ĉirkaŭ 1 eŭro. Ne estas dubo, ke trajnoj ĉi tie plenumas socialan servon por tiuj plej malriĉaj, kiuj pretas por malalta prezo toleri ankaŭ tre malaltan kvaliton. Ĉi tieaj biletoj estas karakterizaj ankaŭ de sia motivo – dizellokomotivo "*Burdo*" kaj ĉinaj pasaĝervagonoj, kiuj ĉi tien iam estis liverataj. Nuntempe ili jam estas ĉiuj maŝinpistitaj. Malantaŭ lokomotivo estas altrajnigitaj du eks-germanaj *Halberstadt*-oj, kiujn la personalo unue trainspektas kun bateriolumigilo. Post kelkjara trafikado ili tre mizeraspektas, germana teknologio en ĉi tieaj kondiĉoj tute ne konvenas. Ŝtofaj sidiloj estas ĉifitaj ĝis molitano (mola ŝaŭmplasto), la vagonoj kompreneble nek hejtas nek lumas. Loka nacia sporto estas ĵetado de objektoj al fenestroj de la veturanta trajno, tial ĉiuj fenestroj estas vitrorompitaj kaj plenaj de "araneaĵoj", en enirpordoj vitroj ofte tute mankas.

Vojaĝantoj ne estas tre multaj, ni havas por ni dispone tutan lastan trionon de pasaĝervagono, el kiu ni povas dumveture trajnobservi la linion. Amiko lasis pakpaperon de bakitaĵo apude sur la sidilo (korboj mankas), tuj aliras trajnakompanistino , la paperon zorgeme prenas kaj... elĵetas tra la fenestro. Kaj tio ni el *Elbasan* ankoraŭ nek elveturis. La sinjorino trajnakompanistino prenis rolon de nia protektantino kaj ĉiun, kiu deziras sidiĝi en nia kupeo, transŝovigas al aliaj. Unu junulo tamen estas malcedema kaj komencas krio, kiu finas per kapitulacio de la akompanistino. Nin tio tamen tute ne ĝenas. Krom alia, trajnakompanistoj en albanaj fervojoj estas solaj, kiuj portas almenaŭ duonindikon de la uniformo (bluan antaŭtukon), ĉiuj ceteraj estas civilvestitaj.

Aventuro komencas

En *Durrës* ni havas kvar horojn da libera tempo, antaŭ ol ni daŭrigos vojon pli norden al *Shakodër* (Skoder). En nuntempe jam tridimensia stacio interesigas apud parkadantaj veturiloj cisterno, kiu staras per unu boĝio ekster trako. Granda atendejo estas pura kaj tute senbezona, same kiel kajo estas post alveturo/forveturo de la trajnoj ŝlosfermata.

Nia trajno denove estas kreata de lokomotivo kaj du pasaĝervagonoj. Tiu malantaŭa estas ŝlosfermita kaj akompanistino nin direktas al la antaŭa, dume ĝenas nin grupo da ciganoj. Tiuj tamen estas fare de la personalo tuj forpelitaj. Por ili estas

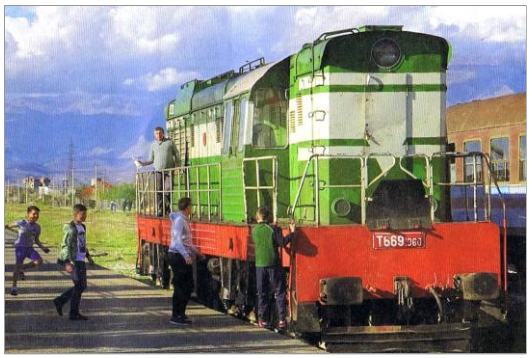
destinita la dua vagono, respektive ĝia triono, kiu estas malŝlosata laj ciganoj povas envagoniĝi. Neniu kompreneble emas veni al ili, kaj se ili provas trairi en la unuan vagonon, ili estas rapide forpelataj. Estas tamen bezonata aldoni, ke ili rapide komencis detruadi la vagonon, se tio estis en ĝia stato ankoraŭ ebla. Bedaŭrinde nek fenestro en nia kupeo estis malfermebla. La trajno pleniĝis kaj estis plene okupita, kaj kvazaŭ spite al tio estis vitroj de eniraj pordoj ankoraŭ nedifektitaj, senvitra estis nu unu. Apud ĝi amasiĝis la fumantoj, kun kiuj mi interpuŝiĝis pri loko por foti.

Precipe nerapidi...

Sekvas veturo per malrapida tempo norden, ja 106 kilometrojn ni veturas en iom malpli ol kvar horoj. Kaj ni nenie pli longe haltas kaj ne estas bezonata ie trajnkruciĝi. Ni dokumentas staciojn, de tiuj bontenadaj ĝis tiuj ruinaj. En multaj stacioj, precipe en tiuj el 1950-aj jaroj, estas trafikoficejo situata en unuan etaĝon, origine kun aliro sur rondira ŝtala ŝtuparo, apoganta sin al murode la stacidomo (pasaĝeroj). Paranoidaj albanaj kompartianoj verŝajne planis tiun ĉi ŝtuparon forigi en kazo de okupacio, kaj bari tiel aliron de potenciala malamiko al la trafikgvidanto.

En la veturilo estas multaj avertaj anoncoj – instigantaj konservi purecon kaj ordon, malpermeso uzadi alkoholaĵojn kaj narkotaĵojn, aŭ avertas pri monpuno 500 *Lek* (ĉirkaŭ 4 eŭroj) pro veturo senbileta. Tiu ĉi tamen estas multe malpli ol anoncas origina germana averto postulonta 40 eŭrojn. Malpermesata estas ankaŭ elsalti el la trajno dumvoje. Ankaŭ tiu ĉi acertilo havas sian kialon.

La trajnakompanistino kun proksimiĝanta finstacio komencas reordigi la veturilojn. Komence per balailo, per kiuj estas balaantaj stratoj, zorgeme balaas ĉiujn forĵetaĵojn (alumetojn, cigaredstumpojn, pakumaĵojn, ŝelojn de semoj kaj similajn), ĝis la unua interveturila transirejo, kaj elŝutas balaaĵon rekte al reloj. Poste ŝi alportas kuveton kun akvo. Ĉiuj do metas piedojn sur sidilojn, kaj ŝi per frotviŝilo frotvišas koridorojn inkluzive necesejo. Pasiaj fumantoj malgraŭ tio ne eltenas, baldaŭ la enirkoridoro denove plenas de malpuraĵoj. Sed tiam jam sufiĉas malfermi la pordon kaj per balailo forigi malpuraĵojn eksteren.



Antaŭ halto en *Shkodër* lokaj junuloj malfermas pordojn kaj plenumas “kastoreton de kuraĝo” – ili elsaltas antaŭ trajnhalto. Unu knabo rezulte vundigas sian genuon. Poste, kiam la trajno haltis, la kondukistino pridemandas pri li – ne pro tio, ke ŝi kelkfoje vangofrapu lin, sed ŝi tuj komencas flegi lian genuon! Vera amuzo tamen komencas dum lokomotivcirkulo (ĉirkaŭveturo) por ŝanĝi trajndirekton. Apenaŭ la lokomotivo “Burdo” estas malkuplita, junuloj alkuras por ensalti sur ĝin. Al la helpkondukisto tio tute ne plaĉas kaj tuj komencas surŝprucigi ilin per akvo el plasta botelo. La junuloj rezignas kaj la lokomotivo ĉirkaŭveturas sen ili.

Venontan tagon, kiam ni venas por rigardi alvenon de la trajno, lokomotivisto kun helpanto estas pli ĝentilaj kaj sur frunta ĉirkaŭirejo de la lokomotivo dum manovra ĉirkaŭveturo jam veturas kelkaj puberiĝuloj. Dum inspekto de la lokomotivo ni ekrimarkas parte krevitan hoson en boĝio. Iomete siblas el ĝi aero... tiu ĉi boĝio eble eĉ malbone bremsis. Sed tio ĉe ĉi tieaj rapidoj eĉ tiom ne ĝenas.

Albanajn fervojojn en *Shkodër* ni forlasas, tamen ne Albanion, kiu proponas multajn naturajn kaj kulturajn memoraĵojn. Ekzemple proksime de *Shkodër* etendiĝas akvorezervejo *Koman*, kiu proponas ravajn ŝipekskursojn en rokaj intermontaĵoj. La ĉirkaŭaj montoj, montgrimpantaj ĝis altoj 2500 metroj super maro, estas ŝatata celo por ŝatantoj de la sovaĝa naturo. En Albanio ĉiukaze estos kontentaj ĉiuj, kiuj ne deziras travivi libertempon en hotelkompleksoj, sed deziras travivi aventurojn kaj romantikon.

Komencis tion etŝpura fervojlinio

Fervojan reton en Albanio oni komencis konstrui en la jaro 1917, tiam temis pri etŝpura linio destinita pliparte por transporto de krudaĵoj al urbo *Vlorë*. Nur en la jaro 1947 estis ekspluatapertigita la unua normalŝpura liniosekcio kaj komencis transporto de personoj. Evoluo de la reto daŭris ĝis 1980-aj jaroj, kiam estis konstruita relvojinterligo al Montenegro kaj la lando relvojinterligis sin al eŭropa fervojreto. Spinon de albanaj fervojoj nun formas fervojlinio itineranta laŭlonge de adriatika marbordo kun unu pli longa deturna branĉvojo, trairanta pretendeman montaran terenon el *Durrës* al *Pogradec*. La fervoja reto longas 447 kilometrojn kaj havas neniun elektrizitan sekcion. Maksimuma rapido en plej multaj sekcioj varias inter 35 kaj 50 km/h. Problema estis manko da konvenaj veturiloj. Nuntempe ni povas sur reloj renkonti ekzemple veturilojn el Ĉinio, Germanio kaj Ĉeĥoslovakio. Aktuale plinovigon de veturilparko oni solvas per aĉetado de eksservigitaj veturiloj de la francaj, italaj, germanaj aŭ aŭstraj fervojoj.

Al la foto: Dum manovrado en *Shkodër* sur la lokomotivon strebas rampi lokaj knaboj. La lokomotivhelpanto penas forpeli ilin per akvoŝprucado el plasta botelo. (Laŭ *Železničář,* 23. 2018)

Aŭstrio: **Aŭstra fervojreto ĝis jaro 2030 fariĝu tute elektrizita**

La tuta fervojreto de Aŭstraj Federaciaj Fervojoj (*ÖBB*) en longo 4836 km fariĝu ĝis la jaro 2030 tute elektrizita. Anoncis tion federacia ministro de trafiko *Norbert Hofer* (*FPÖ*) en la Parlamento enVieno. Elektrizado estos financata el buĝeto, kiel estas planata. La ministro samtempe parolis pri preparata privatigo kaj ĝia okazado, tamen inter partioj estas diversaj opinioj, kiam ekzemple *FPO* dume kondukas sindeteneme.

(Laŭ *Transportweb*, 9.11. 2018)

Ĉeĥio: **Servoj por handikapitoj en trajnoj**

Problemoj kun transporto de homoj kun malaltigita moviĝa kapablo kaj orientiĝo apartenas por nacia fervoja trafikisto al tiuj prioritataj. Al vojaĝantaj personoj kun malaltigita movebleco tial Ĉeĥaj Fervojoj ofertas multajn priservojn, kiel ekzemple *veb ČD* modifita por personoj kun perturboj da vidkapablo, prizorgon de helpanto por entrajnigo, preferan rezervigon de sidlokoj en trajnoj, multfunkciajn pasaĝervagonojn kun platformo por ĉareloj, basplankajn elektrajn kaj motorajn veturilojn aŭ veturilkompleksojn kun instiggvidaj avertiloj en centoj da veturiloj, senbarierajn necesejojn aŭ unikan rezervadsistemon destinita al ĉaruloj rekte sur *vebpaĝo ČD*. Pli ol 75% el ĉirkaŭ 7200 ĉiutage trafikantaj trajnoj de Ĉeĥaj Fervojoj sukcesas nun komforte transporti handikapitajn personojn. La nacia trafikisto kun evoluo de ĉi tiuj servoj preparas ankaŭ enkadre de ofertoj en publikaj konkursoj por prizorgi trafikon en regionoj en la jaro 2019.

(Laŭ *ČD pro vás* 1.2019)

Germanio: **Vartransporto sur *DB Netz* kreskis**

Laŭ indikoj de Federacia statistika ofico (*Desdatis*) estis en la jaro 2017 sur reto *DB Netz* transportitaj 401 milionoj da vartunoj, kio prezentas interjaran plikreskon + O,5%. Transporta povumo atingis 129,4 miliardojn da tunokilometroj, per kio ĝi superis kvanton de la jaro 2016 pri 0,8%. La meznivela transporta distanco tiel plikreskis al 323 km. La novaj kompletaj indikoj de *Destatis* jam entenas ĉiujn vartrafikistojn sur reto de publikaj linioj, dum pli frue anocataj portempaj indikoj entenis nur grandajn trafikistojn kun pli vasta anonca devo sur monata bazo. Simpligitan anoncan devon sur jara bazo havas trafikistoj, ĉe kiuj entuta kvanto de vartrafiko ne superas 200 milionojn da tunokilometroj kaj ne superas 200 mil tunojn en jaro. (Laŭ portalo *Eurailpress.de*)

Italio: **Unua altrapida vartrafika linio en la mondo estas ekspluatata**

Ekde 7. 11. 2018 estas ekspluatata la unua vartrafika linio en la mondo. Temas pri nokta tarjnkunligo, kiam en 3 horoj kaj 30 minutoj estas transportata varo inter terminalo *Mercitalia* en *Maddaloni – Marcianise* (*Caserta*) kaj vartrafika centro en *Bologna*. La trajnkunligo estas ekspluatata ekde lundo ĝis vendredo. Por trafikado estas uzata altrapida trajnunuo *ETR 500* kun 12 veturiloj, kio egalas al kapacito de 18 ŝanĝeblaj duonremorkoj. La vartrajno dum nokto sukcesas plenumi ambaŭ direktoveturojn. Ekspluatanto de la trajno estas *Mecitalia Fast,* kiu estas filia kompanio de FS, kaj kiu havas al dispono la plej modernajn lokomotivojn kaj vagonojn. *Mercitalia* planas plivastigon de ĉi tiuj altrapidaj trajnkunligoj por la tuta Italio.

(Laŭ *Transportweb* 9.11.2018)

Preparis *Jindřich Tomíšek,*

grafike aranĝis *Václav Nosek*