

Weihnachten, Weihnachten kommt...

Es hat keinen Sinn, darüber zu spekulieren, ob das diesjährige Weihnachtsfest auf dem Eis oder im Schlamm stattfinden wird. So oder so hat uns der Winter bereits gezeigt, was er kann. Doch neben Schnee, Eis und kalten Winden bringt dieser Winter noch andere Sorgen mit sich: hohe Strompreise und viel Erdgas. Aber lassen Sie sich die Advents- und Weihnachtszeit nicht komplett verderben und lesen Sie die Dezemberausgabe des Cargovák Magazins. Darin finden Sie ein Interview mit dem Vorstandsvorsitzenden der ČD Cargo, Herrn Tomáš Tóth, der nicht nur Fragen zur aktuellen Situation beantwortet, sondern auch darüber spricht, was unsere Gesellschaft in naher Zukunft erwartet. Wir haben auch einige Kollegen aus dem gesamten Unternehmen befragt, wie das vergangene Jahr war, und sie haben die kleine Weihnachtsumfrage mit ihren Ansichten über die Zukunft bereichert. Das MOMIS-Projektteam wird ebenfalls eine Bilanz ziehen. Im Dezember geht es bei Cargovák aber nicht nur um Bewertungen und Visionen. Auf dessen Seiten stellen wir eine weitere wichtige Abteilung der Generaldirektion vor, nämlich die Handelsabteilung, die nun die schwierige Aufgabe hat, den Verkehr für 2023 unter Vertrag zu nehmen. Es wird noch eine Menge interessanter Lektüre geben.

Ich wünsche Ihnen nicht nur eine angenehme Lektüre, sondern vor allem ein schönes Weihnachtsfest und ein neues Jahr mit viel Gesundheit und Kraft, die verschiedenen Tücken des Lebens zu meistern.

Michal Roh



"Der zweite Werbezug TRAXX ČD Cargo 388.010 fuhr am 10. Dezember 2021 mit einem kompletten Wap-Satz durch die märchenhafte Schneelandschaft bei Babice nad Svitavou." So betitelte Lubomír Novák das Foto, das er uns für den Fotowettbewerb geschickt hatte und das die Jury zum Siegerbild der diesjährigen Ausgabe auswählte.

„Ich bin zuversichtlich, dass wir das Jahr 2022 ehrenvoll beenden werden,“

OBSAH

05

Transport von Kohle nach Dvůr Králové nad Labem

Transport nach Dvůr Králové nad Labem ČD Cargo als Brennstoff für das örtliche Heizwerk, also sortierte Kohle für Kleinkunden um herum.



08

Interessantes aus dem Betrieb

In Zusammenarbeit mit der Firma Innofreight entwickelt die ČD Cargo einen neuen multifunktionalen Wire-Stanchions-Aufbau, der vor allem für den Transport von Drahtcoils bestimmt ist.



sagt der Vorstandsvorsitzende ČD Cargo, Dipl.-Ing. Tomáš Tóth, der natürlich die geeignetste Person für unser Interview über die diesjährige Bilanz der Unternehmensaktivitäten.

» Es ist wahrscheinlich nicht möglich, das Interview für diese Ausgabe von Cargovák mit einer anderen Frage zu beginnen. Wie würden Sie das gerade zu Ende gehende Jahr bewerten?

Das Jahr voller Zweier war voll von Ereignissen, die mehr oder weniger den Betrieb der ČD Cargo beeinflussen. Der mit Abstand größte Einfluss war und ist der Kriegskonflikt in der Ukraine. Ich bin stolz darauf, dass wir innerhalb der ČD-Gruppe in der Lage waren, sofort zu reagieren und den Transport von humanitären und militärischen Gütern in dieses Land sicherzustellen. Doch in der Ukraine geht es nicht nur um Humanität. In den ersten Tagen des Konflikts mussten wir auch auf die gestiegene Nachfrage nach Rohstoffimporten aus der Ukraine, insbesondere Eisenerz und Kohle, reagieren, und wir mussten fast von einem Tag auf den anderen auf kriegsbedingte Veränderungen in den Warenströmen reagieren. Es war notwendig, nach neuen Transportwegen und Umschlagplätzen zu suchen und über den Einsatz anderer Transporttechnologien nachzudenken. Das in den Medien



Dipl.-Ing. Tomáš Tóth, Vorstandsvorsitzende ČD Cargo, a.s. Archiv ČD Cargo

wohl bekannteste Geschäftsfeld ist der Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse, bei dem wir als Eisenbahn versuchen, den traditionellen Getreidetransport auf dem Seeweg zumindest teilweise zu ersetzen, doch andere Geschäftsfälle sind ebenso wichtig. Die Veränderung der Warenströme hängt auch mit der Erschöpfung der Kapazitäten in einigen Häfen usw. zusammen. Der Streik der Beschäftigten in den Nordseehäfen und die Blockade des Hamburger Hafens durch Umweltaktivisten haben die Situation nicht verbessert. Ein Faktor, den ich nicht außer Acht lassen darf, ist die umfangreiche Aussperrungstätigkeit nicht nur im Netz der Eisenbahnverwaltung, sondern beispielsweise auch im benachbarten Deutschland. Hinzu kommen die Beschränkungen an den Grenzübergangsstellen. Die unzureichenden Infrastrukturkapazitäten hinderten somit nicht nur an der qualitätsvollen Abwicklung der bestehenden Verträge, sondern auch an der Akquisition neuer Transporte. Wir wurden in diesem Jahr von enormen Erhöhungen bei fast allen Kostenpositionen geplagt. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichneten wir einen Anstieg der Kraftstoffpreise um mehr als 70 Mio. CZK. Die Erhöhung der Strompreise

Fortsetzung auf Seite 2

„Ich bin zuversichtlich, dass wir das Jahr 2022 ehrenvoll beenden werden,“

Fortsetzung von Seite 1

im Vergleich zum Vorjahr beträgt 430 Mio. CZK. Auch die Preise für Ersatzteile sind stark gestiegen, und unsere Finanzierung hat sich verteuert.

► **Die ČD Cargo präsentiert sich in der Öffentlichkeit als ein Unternehmen, das seine langfristige Strategie auf vier Pfeilern aufbaut - Interoperabilität, Expansion ins Ausland, Intermodalität und soziale Verantwortung. Wie wurde diese Strategie in diesem Jahr umgesetzt?**

Ein Unternehmen, das keine langfristigen Ziele und keine Strategie hat, kann von seinen Kunden und sogar von seinen Mitarbeitern nicht als seriöser Partner angesehen werden. Aber nicht nur die Strategie selbst ist wichtig, sondern auch ihre Umsetzung. In Bezug auf den Fuhrpark der ČD Cargo sind die Investitionen in Schienenfahrzeuge gleichbedeutend mit der Interoperabilität. Fünf der sechzehn bestellten TRAXX 3MS-Lokomotiven sollen noch vor Jahresende geliefert werden, wobei zwei mit dem Diesel Power Module ausgestattete Vectron AC-Lokomotiven für den Betrieb in Österreich werden im Frühjahr geliefert. Wir achten aber auch auf den Bestand an Lokomotiven der unabhängigen Traktion. Dies zeigt sich in der Modernisierung von 50 Lokomotiven der Baureihe 742, die derzeit beendet wird, sowie in der Anschaffung von zehn neuen Maschinen der Baureihe 744. Nach den Informationen, die mir aus dem Betrieb vorliegen, handelt es sich um zuverlässige und moderne Maschinen, die wir für die effiziente Umsetzung der ersten/letzten Meile und insbesondere des Rangierbetriebs schon lange benötigen. Ein wichtiger Aspekt der Modernisierung der „Dieselflotte“ ist für mich auch die deutliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen für unsere Maschinenführer. Komfortabel ausgestattete Kabinen, Klimatisierung, gute Aussicht, erhöhte Sicherheit – das sind nicht unerhebliche Vorteile, die unsere Mitarbeiter hoffentlich zu schätzen wissen. Bei der Interoperabilität geht es nicht nur um neue Fahrzeuge, sondern auch um die bereits vorhandenen. Jährlich werden etwa eine Milliarde Kronen für Reparaturen an den höheren Stufen ausgegeben, und die Nachrüstung des ETCS kostet etwa 3 Milliarden Kronen. Was die Expansion ins Ausland betrifft: Es ist uns gelungen, eine „Lizenz“ für den Schienengüterverkehr in Kroatien zu erhalten, und ich bin fest davon überzeugt, dass wir im nächsten Jahr mit unseren Lokomotiven und Lokführern dort Züge fahren werden. Ebenso positiv bewerte ich die Zunahme der von unseren Tochtergesellschaften und Auslandsniederlassungen durchgeführten Transportvolumina. In Deutschland ist es uns zum Beispiel gelungen, permanente Transporte von Treibstoff und Containern zu erhalten, und in Polen sind unsere Kapazitäten fast ausgebucht. In der Slowakei sind wir die drittgrößte Transportgesellschaft. Die Intermodalität ist, wie ich bereits wiederholt gesagt habe, eine der Möglichkeiten, das Transportvolumen auf der Schiene zu erhöhen. Eine notwendige Bedingung ist jedoch eine ausreichende Anzahl von Orten, an denen Transporteinheiten umgeschlagen werden können. Deshalb bin ich sehr froh, dass der Bau des Terminals in Mošnov in kurzer Zeit abgeschlossen wurde und



Wir müssen uns darauf konzentrieren, die Effizienz der Betriebstätigkeiten weiter zu steigern.

Foto: Lukáš Růžička

dass unsere 100-prozentige "Tochter" ČD Cargo Logistics bei Projekten für neue Linien, die dieses Terminal nutzen, sehr aktiv ist. Es wäre jedoch besser, wenn Sie die Welt der Intermodalität der ČD Cargo anhand des Videos https://www.youtube.com/watch?v=RMt2e7fsg_g näher kennenlernen würden. Und ich darf den letzten Pfeiler nicht vergessen, nämlich die soziale Verantwortung. Wir leben nicht in einem Vakuum, und auch wenn unser oberstes Ziel die Erzielung von Gewinn ist, dürfen wir andere nicht vergessen. Ich würde den bereits erwähnten Transport von humanitären Gütern in die Ukraine, den Transport von Kleidung und anderen Gütern für die Diakonie Broumov oder die Unterstützung von sportlichen Aktivitäten unserer Mitarbeiter oder Jugendlichen definitiv in die Kategorie soziale Verantwortung (CSR) einordnen. Ich bin einer der Gründer des Stiftungsfonds - Eisenbahn mit Herz (ŽELEZNICE SRDCEM), der seit seiner Gründung im Jahr 2020 bereits fast 8 Mio. CZK an Bedürftige ausgezahlt hat.

► **Welche Reserven sehen Sie in der Tätigkeit des Unternehmens?**

Natürlich haben wir Reserven, es wäre unweise zu glauben, dass wir keine haben. Aber lassen Sie uns bitte erst einmal ein paar Jahre zurückblicken. Heute sind wir die ČD-Cargo-Gruppe mit "Tochtergesellschaften" in Deutschland, Polen, der Slowakei, Ungarn und Kroatien sowie mit Zweigniederlassungen, die die Beförderungslizenz der ČD-Cargo wiederum in Deutschland und Österreich nutzen. Wir dürfen uns jetzt nicht auf unseren Lorbeeren ausruhen. Wir haben in diesen wenigen Jahren viel erreicht, aber der Wettbewerb auf dem liberalisierten Markt des Schienengüterverkehrs in Europa schläft nicht. Deshalb müssen wir uns jetzt auf die weitere Erhöhung der Effizienz unserer Betriebe konzentrieren, die leider teilweise von umfangreichen Sperrungen betroffen sind. In diesem Bereich geht es vor allem um die Verringerung der Ausfallzeiten unserer Triebfahrzeuge, der Umlauf

von Fahrzeugen und eine bessere Kapazitätsplanung unseres Personals. Darüber hinaus müssen und werden wir die Kommunikation sowie Informationsübermittlung zwischen den verschiedenen Abteilungen des Unternehmens verbessern, was sich ebenfalls erheblich auf die Effizienz unserer verschiedenen Tätigkeiten auswirkt. Ja, wir sind ein großes Unternehmen und es ist natürlich ein komplizierterer Prozess, aber wir haben hier definitiv Raum für Verbesserungen. Nicht zuletzt werden wir uns noch stärker auf den internationalen Handel konzentrieren, wo wir den Wettbewerbsvorteil der Beförderung unter eigener Lizenz unter dem Banner der ČD Cargo voll ausschöpfen müssen. Auch hier sehe ich noch Raum für Verbesserungen.

► **Zu Beginn des Gesprächs erwähnten Sie den starken Anstieg der Kosten. Das betrifft natürlich auch die ČD Arbeitnehmer. Sind Sie der Meinung, dass das Ergebnis der Tarifverhandlungen im Einklang mit den steigenden Kosten steht?**

Da ich mir des Ernstes der wirtschaftlichen Lage bewusst bin, wollte ich die Tarifverhandlungen in diesem Jahr so schnell wie möglich beginnen, damit wir unseren Arbeitnehmern ein klares Signal geben können, dass die Lösung der sozialen und tariflichen Fragen für 2023 für uns Priorität hat. Deshalb bin ich sehr froh, dass wir den Tarifvertrag relativ schnell abschließen konnten, auch wenn wahrscheinlich nicht alle Beschäftigten mit dem Ergebnis zufrieden sein werden. Es geht immer um Kompromisse. Es handelt sich um einen Kompromiss zwischen den Forderungen der Gewerkschaftsdachverbände oder der Arbeitnehmer und den Möglichkeiten der Firma. Natürlich werden wir die gestiegenen Kosten, einschließlich der Lohnkosten, in den Durchführungspreisen unserer Dienstleistungen widerspiegeln, aber wir dürfen nicht vergessen, dass wir nicht allein auf dem Markt sind und dass wir unsere Preise auf einem wettbewerbsfähigen Niveau mit anderen halten müssen. Die vereinbarten Lohnerhöhungen

und andere Vereinbarungen sind daher das Maximum, das wir uns derzeit leisten können. Ich und meine Kollegen in der Unternehmensleitung sind sehr sensibel für die schwierige Situation, in der sich die Menschen in der Tschechischen Republik, einschließlich unserer Mitarbeiter, derzeit befinden. Deshalb haben wir kurz vor Weihnachten gemeinsam beschlossen, jedem Mitarbeiter eine über den Tarifvertrag hinausgehende Sonderprämie zu zahlen, die zumindest teilweise dazu beitragen würde, die Auswirkungen der steigenden Energiepreise weiter abzufedern.

► **Wie beurteilen Sie die Stellung der ČD Cargo innerhalb der ČD Gruppe?**

Unsere Position innerhalb der Gruppe ist sehr stark und ich bin froh, dass die derzeitige Führung der ČD an der Frage des Güterverkehrs interessiert ist. Dies beweist die Teilnahme von Michal Krápec und Miroslav Zámečník an der Kundenkonferenz in Špindlerův Mlýn. Mit der ČD befassen wir uns nun beispielsweise mit der Frage des Einsatzes von Lokomotiven, die in naher Zukunft nicht den Anforderungen des schnellen Personenverkehrs entsprechen werden, deren Einsatz im Güterverkehr aber dennoch vorteilhaft ist. Wir planen, sie zum Beispiel östlich unserer Grenzen einzusetzen. Wir befassen uns auch gemeinsam mit der Frage der Nutzung von Grundstücken usw. In den letzten zwei Jahren war die Zusammenarbeit zwischen den Geschäftsleitungen beider Unternehmen auf einem sehr hohen Niveau, wir respektieren uns gegenseitig, wir versuchen, miteinander entgegenzukommen und uns gegenseitig zu unterstützen. Jedes Unternehmen hat seine eigenen Sorgen, und ohne gegenseitigen Respekt und Verständnis wäre es sehr viel schwieriger.

► **Die Frage, was Sie von 2023 erwarten, mag wie ein Klischee klingen, aber ich muss Sie fragen. Wie sehen Sie also die nahe oder fernere Zukunft unserer Gesellschaft?**

Ich bin zuversichtlich, dass wir das Jahr 2022 mit Bravour abschließen werden, und ich danke allen unseren

Mitarbeitern dafür. Und es wird an uns allen liegen, ob wir im kommenden Jahr erfolgreich sein werden. Die Entwicklungen im kommenden Jahr sind jedoch sehr schwer vorherzusagen. Dies wird natürlich von der allgemeinen makroökonomischen Situation in der Tschechischen Republik und in Europa abhängen. In den letzten Monaten hat sich die Rezession im Hüttenwesen bereits bemerkbar gemacht, die Borkenkäferkalamität geht langsam zurück, und die Automobilproduktion kämpft mit einem Mangel an Komponenten. Demgegenüber stehen wir vor der Herausforderung, den Transport wichtiger strategischer Rohstoffe für den Staat sicherzustellen, hier spreche ich besonders von festen und flüssigen Brennstoffen. Wir haben Pläne, und wir werden sehen, wie wir sie umsetzen können. Auf jeden Fall habe ich allen Kunden auf der Konferenz in Špindlerův Mlýn versichert, dass wir unser Bestes tun, um ihnen im Jahr 2023 ein zuverlässiger und stabiler Partner zu sein. Wir werden unsere Flotte weiter modernisieren, neue Technologien einsetzen und neue Gebiete erobern. In den letzten Jahren haben wir Europa gezeigt, dass wir ein starker Akteur sind und dass die Marke ČD Cargo eine Marke für funktionierende Teamarbeit ist. Ich möchte, dass dies auch weiterhin der Fall sein wird.

► **Abschließend möchte ich Sie fragen, was das Jahr 2022 für Sie persönlich bedeutet hat.**

Ein sehr intensives und hektisches Jahr voller Veränderungen und neuer Möglichkeiten. Für mich persönlich war es eines der schwierigsten Jahre seit der Gründung des Unternehmens im Jahr 2007. Wiederum bleibt etwas weniger Zeit für Familie und Freunde, doch bin ich dankbar, weil sie mir den Raum geben, mich beruflich zu verwirklichen. Gleichzeitig habe ich ein Team von engen Mitarbeitern um mich herum, die echte Profis sind, und es war ein Vergnügen, mit ihnen zu arbeiten.

Ich danke Ihnen für das Gespräch

Michal Roh

Ein Tag für die grüne Stadt



Auf dem Anschlussgleis des Vrátó Heizwerks wurde ein Wagen der Serie Spls mit ACTS-Containern für den Transport von Siedlungsabfällen vorgestellt.

Am Dienstag, dem 27. September 2022, fand in České Budějovice eine Veranstaltung mit dem Titel "Tag für die grüne Stadt" statt, und zwar auf dem Gelände des Heizwerks Vrátó. Das Ziel war es, nicht nur die derzeitige Art der Versorgung der Stadt mit Warmwasser und Wärme vorzustellen, sondern vor allem das Projekt für den Aufbau eines Müllheizkraftwerks (ZEVO) in diesem Gebiet zu präsentieren.

Auch die ČD Cargo nahm als einer der Partner an der Veranstaltung teil und bot den Besuchern die Möglichkeit, in einem Präsentationswagen viel Interessantes über unser Unternehmen zu erfahren. Auch Kinder und Schüler konnten sich um interessante Preise bewerben. Und das waren nicht wenige - die Veranstaltung wurde von rund 1 500 Schülern aus der Region České Budějovice besucht. Das Programm des ganzen Tages war sehr abwechslungsreich - die Besucher konnten die Anlagen des Heizwerks besichtigen, einschließlich des tiefen Kohlebunkers, den ersten Schornsteinbühne des Heizwerks besteigen, mit der Replik eines historischen Waggons fahren usw. Auf dem Abstellgleis war darüber hinaus ein spezieller Spls-Wagen zu sehen, der mit drei ACTS-Sprigelaufbauten für den Transport von Hausmüll beladen war. In Zusammenarbeit mit der Firma Brnie werden diese Aufbauten für den Sammelverkehr von "Hausmüll" aus

Svitavy und Zábřeh na Moravě zur ZEVO in Brno eingesetzt.

Das Heizwerk Vrátó nahm im Jahr 1989 seinen Betrieb auf. Dieses Werk wurde nicht zufällig am Rande der Stadt platziert. Es war das Ende der Dampfleitung und die Kohlequelle hatte hier ihre Berechtigung, denn České Budějovice entwickelte sich damals dynamisch und es war notwendig, auf den steigenden Verbrauch von Prozessdampf, Wärme und Warmwasser für Industrie und Haushalte zu reagie-

ren. In einigen Jahren soll der Betrieb jedoch eingestellt und auf dem Gelände ZEVO mit einer Kapazität von 160.000 Tonnen Abfall pro Jahr errichtet werden. Mit dem Bau werden zwei Hauptprobleme gelöst: Zum einen kann das Wärmekraftwerk nach 120 Betriebsjahren die Ära der Kohle beenden, die am 8. Februar 1909 mit der Inbetriebnahme des ursprünglichen Kraftwerks begann, und zum anderen werden die Stadt und die umliegenden Gemeinden bei der Entsorgung der Siedlungsabfälle



Das Interesse der Schüler und Studenten an der Ausstellung und den lustigen Spielen im Präsentationswagen war groß.

IRFC 2022

Vom 5. bis 7. Oktober 2022 fanden in Prag das Internationale Forum und die Konferenz über das Eisenbahnverkehr IRFC 2022 statt. Der siebte Jahrgang, der ursprünglich für 2020 geplant war, konnte aufgrund der Pandemie erst zum dritten Mal stattfinden, allerdings während der tschechischen EU-Ratspräsidentschaft, als die IRFC 2022 in den Kalender der offiziellen Begleitveranstaltungen aufgenommen wurde.

Martin Kupka, Verkehrsminister der Tschechischen Republik, Adina Válean, Kommissarin für Verkehr, und die Botschafter der beiden Hochgeschwindigkeits-Supermächte Frankreich und Japan, begleitet vom

Botschafter Schwedens als amtierender EU-Ratspräsidentschaft, nahmen gemeinsam mit dem Veranstalter OL-TIS Group an der Eröffnungsfeier teil.

Die Konferenz war in fünf Sitzungen unterteilt, an deren Ende jeweils eine Expertendiskussion stattfand. In der ersten Sitzung wurde der Beitrag des Eisenbahnsektors zum Green Deal für Europa erörtert, wobei neben Vertretern der Europäischen Kommission auch der Exekutivdirektor der CER und der Generaldirektor der Eisenbahnverwaltung zu Wort kamen. Die zweite Sitzung mit dem Titel Eisenbahninteroperabilität und Normung befasste sich mit einem scheinbar rein technischen Thema. Der Vorstandsvorsitzende der ČD Cargo, Tomáš Tóth, wies in seinem Vortrag auf die hohen Kosten der meisten europäischen Eisenbahnprojekte hin, die in



den letzten Jahren eingeführt wurden (ERTMS, tiché špalíky) oder geplant sind (DAC), bei denen der erwartete Nutzen nicht ausreichend gewährlei-

stet ist. Im Vergleich zum Straßenverkehr erfolgt dann in deren Folge zur Verringerung Kostenwettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs. Oldřich

Sládek, Exekutivdirektor von ŽES-NAD.CZ, äußerte sich in ähnlicher Weise und lehnte die revolutionäre Einführung von DAC im geplanten Horizont 2030 ab. Weitere Sitzungen hatten die Titel Eisenbahnforschung und -innovation aus der Perspektive der EU und der globalisierten Welt (u. a. wurde das gemeinsame Unternehmen EUROPE's Rail vorgestellt), Hochgeschwindigkeitsnetz als Mobilitätsbeschleuniger und TEN-T als zuverlässiges und belastbares transkontinentales Eisenbahnnetz.

Die Veranstaltung, an der mehr als zweihundert europäische Bahnexperten teilnahmen, bot nach mehreren Jahren der Online-Treffen eine hervorragende Gelegenheit zum persönlichen Meinungs- und Erfahrungsaustausch.

Text und Foto: Michal Vítěz

TEPLÁRNA
ČESKÉ BUDEJOVICE, a. s.

Vážený pan

Ing. Tomáš Tóth
předseda představenstva ČD Cargo, a.s.

Naše značka	Vyřizuje/linka	Místo/datum
1010/No	Bohdana Kollerová/3212	Č. Budějovice/4.10.2022

Věc: Poděkování

Vážený pane předsedo představenstva, |

dovoleté mi ještě jednou touto cestou Vám osobně, spolupracovníkům i firmě poděkovat jménem městské teplárny za účast a podporu Dne pro zelené město.

Společně jsme připravili skvělou akci, na níž přišlo na dva tisíce žáků základních a středních škol a také stovky obyvatel Českých Budějovic. Ve spojení s ekologickými tématy šlo o unikátní projekt, který ukázal nejen budoucnost komunitní energetiky postavené na čistých zdrojích palivového mixu, ale byl i příspěvkem k tomu, jak zastavit plynutí surovinami a nastartovat cirkulární ekonomiku v naší zemi.

Těšíme se na další spolupráci.

Ing. Václav Král,

předseda představenstva Teplárna České Budějovice, a.s.
a předseda správní rady ZEVO Vrátó, a.s.

unterstützt. Ab 2030 wird es nicht mehr möglich sein, so wie bisher, ohne weitere Verwendung auf Deponien zu entsorgen. Die Europäische Union beabsichtigt, dass nach 2030 65 % der

Siedlungsabfälle recycelt, 25 % energetisch verwertet und nur noch maximal 10 % der nicht kompostierbaren Abfälle deponiert werden sollen. Dies wird auch zur Verringerung der Treibhausgasemissionen beitragen. Im Falle des Heizwerks in České Budějovice können die Emissionen von 300 000 auf 54 000 Tonnen CO₂ sinken. In der Hauptanlage des Heizwerks von České Budějovice in der Novohradská-Straße ist der Bau eines Kessels für die Verbrennung der Biomasse geplant, der durch den Umbau des bisher mit Kohle befeuerten K12 Kessels entstehen wird. ZEVO Vrátó soll bis spätestens 2030 in Betrieb genommen werden. Abfälle aus der näheren Umgebung sollten zur ZEVO auf der Straße transportiert werden. Von weiter entfernten Orten sollten sie per Lkw zu Umladestationen und dann per Bahn in Containern transportiert werden, ähnlich wie bei der ZEVO in der Stadt Brno.

Die ČD Cargo hält das Segment der Siedlungsabfälle langfristig für sehr vielversprechend, weshalb sie auch in České Budějovice präsent sein möchte.

Text und Foto: Michal Roh

Wirtschaftskonferenz 2022

Am 10. November 2022 fand im vollbesetzten Konferenzsaal des Hotels Horal in Špindlerův Mlýn die 18. jährliche ČD Cargo Business Conference statt. Ein interessantes Programm erwartete fast 150 Vertreter von Kunden der ČD Cargo.

Die Konferenzteilnehmer wurden von Verkehrsminister Martin Kupka "aus der Ferne" begrüßt, der betonte unter anderem, dass er davon überzeugt sei, dass wir trotz aller Komplikationen und der schwierigen wirtschaftlichen Lage alles meistern werden. Er teilte auch mit, dass die Tschechische Republik die Energiepreise, einschließlich des Preises für Strom für die Unternehmen des Schienengüterverkehrs gedeckelt hat. Die Muttergesellschaft der Tschechischen Bahn (ČD) wurde dann direkt im Saal von Michal Krapinec, dem Vorstandsvorsitzenden und CEO der ČD, und Miroslav Zámečník, dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates der ČD, vertreten. Herr Zámečník wies darauf hin, dass dieses Jahr nach den aktuellen makroökonomischen Prognosen ziemlich gut verlaufen wird, obwohl wir bereits in eine Rezessionsphase eingetreten sind, die nach den Prognosen des tschechischen Bankenverbandes auch in der ersten Hälfte des nächsten Jahres anhalten sollte. "Andererseits gehört die tschechische Wirtschaft zu den Top Ten, was ihre Fähigkeit angeht, sich an die neuen Bedingungen anzupassen", soviel Herr Miroslav Zámečník. "Das Ziel ist nicht, dass die ČD Cargo Milliardengewinne erwirtschaftet, aber es ist nicht möglich, dass die ČD Cargo keine positiven Zahlen erwirtschaftet. Aus der Sicht der Aktionäre wäre absolut undenkbar", setzte Herr Michal Krapinec fort.

Herr David Marek, Chefökonom von Deloitte Advisory, folgte den Grußworten der Vertreter der ČD mit seinem Vortrag über die aktuelle Wirtschaftslage. Der Vortrag mit dem Titel "Gebrochene Ketten und aus der Kette gerissene Inflation" brachte traditionell viele interessante Informationen. "Der erste Faktor, warum die Handelsketten nicht mehr so funktionieren wie vor der Pandemie, sind die fehlenden Kapazitäten im Seeverkehr. Hinzu kommen die groß angelegten und wiederholten lockdowns in China mit keiner Toleranz gegenüber Covid, und hinzu kommen Probleme im Zusammenhang mit dem Konflikt in der Ukraine", so David Marek: "Je komplizierter das hergestellte Produkt ist, desto wahrscheinlicher ist es, dass man irgendwo in den Lieferketten auf ein Problem stößt". Herr David Marek äußerte sich natürlich auch zu den hohen Energiepreisen: "Die Strompreise spiegeln die Probleme auf der Angebotsseite wider - reduzierte Kernkraftkapazitäten in Frankreich, geringe Niederschläge in Verbindung mit begrenzten Wasserkraftkapazitäten, geringe Windkraftkapazitäten und steigende Erdgaspreise. Die derzeitigen Preise sind für einen Teil der europäischen Industrie liquidierend und für die Haushalte unerträglich. Bei den derzeitigen Strom- und Gaspreisen werden die Energiekosten in der gesamten tschechischen Wirtschaft im Vergleich mit dem Jahr 2020 um rund 680 Mrd. CZK und im Vergleich mit 2021 ca. um 570 Mrd. CZK steigen (nach Auslaufen der Preisbindung)."



In Špindlerův Mlýn durften auch Vertreter der Eisenbahnverwaltung mit Informationen über die bevorstehenden Sperrungen, die den Betrieb von Güterzügen auch 2023 erheblich beeinträchtigen werden. An der Konferenz nahmen Herr Miroslav Jasenčák, ehemaliger stellvertretender Generaldirektor für Operations Management, und Jaroslav Flegl, der ihn in seiner Funktion ersetzte, teil. Neben Informationen zu den großen Sperrungsergebnissen im Jahr 2023 konnten sich die Zuhörer über die Bedingungen des Strafsystems, die Vergütung von Anschlussgleisen oder die Abschaffung der Serviceeinrichtungen für Be- und Entladestellen informieren.

Der zweite Programmblock wurde traditionell vom Vorstandsvorsitzenden der ČD Cargo, Tomáš Tóth, eröffnet, der zunächst eine Bilanz der Ereignisse zog, die den Bahnbetrieb in diesem Jahr betreffen. "Der Anstieg der Brennstoff- und Strompreise im Vergleich zum Vorjahr, die Inflation und der Anstieg der Preise für Materialinputs und Rohstoffe, Anstieg der Zinssätze - all das sind Faktoren, die unsere Kosten erhöhen und uns gezwungen ha-

ben, im Laufe des Jahres zwei Preisanpassungen vorzunehmen", erklärte Tomáš Tóth den Kunden und fügte die Information hinzu, dass: "Die ungeplanten Kosten im Zusammenhang mit

der unvorhergesehenen Situation werden sich am Ende des Jahres auf etwa ¼ Milliarde Kronen belaufen." Der Vorstandsvorsitzende ging auch auf die vier strategischen Pfeiler der ČD Cargo

ein, insbesondere auf die Interoperabilität. "Wir werden die Zahl der interoperablen Lokomotiven bis Ende 2025 auf 61 verdoppeln. Alles ist bereits vertraglich geregelt und mit klaren Fristen versehen. Wir verfügen auch über einen Rahmen, aus dem wir möglicherweise weiter schöpfen können. Wir haben Fahrzeuge mit Paketen für Belgien und die Niederlande. Wir wollen zusätzliche Kapazitäten schaffen, um Häfen wie Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen zu bedienen", erklärte Tomáš Tóth.

Eine interessante Ergänzung der Konferenz war ein Video, das die Welt der Intermodalität der ČD Cargo in Form einer Reportage vorstellte, gefolgt von einer kurzen Präsentation, in der Herr Zbyszek Waclawik, das für den Handel zuständige Vorstandsmitglied der ČD Cargo, einen weiteren Pfeiler - die Expansion ins Ausland - vorstellte. Die Konferenz endete mit dem wichtigsten Teil - Informationen über Änderungen in der TVZ und über die Preis- und Geschäftsstrategie der ČD Cargo für das Jahr 2023, die von Frau Vlasta Slavikova, Direktorin der Handelsabteilung, vorgestellt wurden. Der gesellige Abend, der auch durch einen Auftritt der Sängerin Monika Bagárová bereichert wurde, hatte Erfolg, und wir hoffen, dass wir uns im nächsten Jahr in Spindlermühle oder an einem anderen Ort wiedersehen werden.

Text und Foto: Michal Roh



Würdigung der langjährigen Zusammenarbeit mit ČD Cargo

Im Rahmen der 63. Internationalen Maschinenbaumesse in Brno trafen sich Vertreter von Moravia Steel und Třinecké železářny (MS-TŽ) mit wichtigen Geschäftspartnern, darunter ČD Cargo. Neben dem Vorstandsvorsitzenden Herrn Tomáš Tóth war auch Verkehrsminister Herr Martin Kupka der Einladung zu dem Treffen gefolgt. Bei dieser Gelegenheit würdigte die MS-TŽ Gruppe die Qualität und den Umfang der von ČD Cargo erbrachten Transportdienstleistungen.

Das Transportvolumen von Moravia Steel, das durch den Spediteur im In- und Ausland realisiert wird, beläuft sich auf mehr als 8 Millionen Tonnen Güter jährlich. Die Třinec-Hütte betreibt ein 117 km langes Anschlussgleis des Třinec-Produktionswerks.

Michal Roh



Petr Popelář und Jan Czudek (von links), die Vorstandsvorsitzenden von Moravia Steel und Třinecké železářny, überreichten Tomáš Tóth zusammen mit der Verkehrsdirektorin von Moravia Steel, Ursula Novotná, die symbolische Auszeichnung „Königin des Stahls“. Die Präsentation fand in Anwesenheit von Verkehrsminister Martin Kupka statt. Foto: Moravia Steel

Kohle nach Dvůr Králové nad Labem

Der Bahnhof Dvůr Králové nad Labem befindet sich an der eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke Jaroměř - Stará Paka - Turnov. Der Verkehr im Bahnhof sowie auf den angrenzenden Streckenabschnitten wird von einem Fahrdienstleiter aus Stará Paka ferngesteuert.

Dvůr Králové nad Labem wird dreimal wöchentlich von Hradec Králové aus angefahren, bei Bedarf fährt der "Handler" weiter nach Bílá Třemešná oder Mostek. An seinem Kopf sieht man meist einen der "Katern" aus Hradec Králové oder eine "Brillenschlange" der Serie 750. Eine Ausnahme sind die Ganzgüterzüge mit Braunkohle zum Heizwerk in Dvor. Es wurde 1955 fertiggestellt und diente als zentrale Wärme- und Dampfquelle für die Stadt Dvůr Králové nad Labem und die örtlichen Fabriken, vor allem Textilbetriebe. Es ersetzte die unzureichenden Nahwärmewerke, von denen es damals mehr als 20 in der Stadt gab und deren Betrieb für die Stadt ökologisch unbefriedigend war. Von Anfang an wurde das Heizwerk mit Braunkohle aus Nordböhmen befeuert. Die politischen und wirtschaftlichen Veränderungen zu Beginn der 1990er Jahre führten zu einem Rückgang der Industrie und damit zu einem Rückgang der Nachfrage nach Industriedampf. Dies bedeutete einen Rückgang der Kohlemengen. Eine weitere Kehrtwende wurde im Zusammenhang mit dem so genannten



ČD Cargo befördert sowohl Brennstoff für das örtliche Heizwerk als auch sortierte Kohle für Kleinverbraucher in der Region nach Dvůr Králové nad Labem.

Foto: Zbyněk Lola

Green Deal erwartet, als die Heizungsanlage vollständig vergast werden sollte. Heute hat sich der Trend jedoch völlig umgekehrt, und das Angebot an Braunkohle nimmt zu.

Der Bahnhof ist über ein fast 4 km langes, schräges Anschlussgleis mit dem Heizwerk verbunden. Auch das Übergabegleis ist nicht sehr umfangreich, so dass der Rangierbetrieb recht anspruchsvoll ist und in der Regel drei Lokomotiven erfordert. Der Anschluss zum Tiefenbunker wird vom Anschlussgleisbetreiber bereitgestellt. In der Zeit von Januar bis Oktober 2022 haben wir über 12 Tausend Tonnen Braunkohle in das Heizwerk gebracht,

das sind fast 2 Tausend Tonnen mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahrs. Außerdem wurde der Transport durch einen 14-tägigen Dauersperrung zwischen Jaroměř und Mostek erschwert.

Angesichts der hohen Erdgaspreise wenden sich die Bürger zunehmend den traditionellen Energiequellen zu. Kohle wird buchstäblich Gold wert. Ein verstärktes Interesse an der Braunkohlebeförderung ist seit September letzten Jahres zu verzeichnen, als ein großer Stromhunger herrschte. So befördern wir nicht nur Kraftwerkskohle nach Dvůr Králové nad Labem, sondern auch Brennstoff für die örtlichen Kohlelager des Unternehmens Paliva Vidasov. Seit

Anfang des Jahres haben wir für dieses Unternehmen mehr als 2.000 Tonnen feste Brennstoffe transportiert - hauptsächlich schwefelarme Braunkohle aus Nordböhmen und Briketts. Es ist auch erwähnenswert, dass die Entladung des Brennstoffs bzw. seine Umladung auf LKWs, die ihn zu den Kohlelagern transportieren, seit vielen Jahren von der ČD Cargo, insbesondere vom Logistik-Servicezentrum Trutnov, durchgeführt wird. Ursprünglich wurden für den Kohleumschlag mit Förderbändern und Trichtern die Anlagen



im Bahnhofsgebäude genutzt. Da aber in Zukunft an diesen Stellen ein Busterminal oder eine Buswendeanlage gebaut werden soll, findet der Umschlag nach Absprache mit dem Kunden und der Bahnverwaltung nun auf der Rampe des Bahnhofsvor-

teils statt. Schließlich können wir hinzufügen, dass es auch in Dvůr Králové nad Labem eine relativ starke Holzverladung gibt. In diesem Jahr waren es etwa 13 Tausend Tonnen.

Michal Roh
Karte: Milan Koska



Jubiläumsfeier zu 60 Jahren Militärtransport

Am Mittwoch, dem 26. Oktober 2022, fand in der Jaselske Kaserne in Stará Boleslav eine Feier zum 60-jährigen Bestehen des Militärtransports statt. Die Zusammenarbeit zwischen der Armee und der Eisenbahn ist jedoch viel länger. Bereits im Preußisch-Österreichischen Krieg 1866 wurden militärische Ausrüstung und Truppen auf der Schiene transportiert.

Die ČD Cargo nahm als einer der wichtigsten Partner an der Jubiläumsfeier teil. Das Programm der Jubiläumsfeier war in zwei Blöcke unterteilt.

Am Vormittag gab es eine Reihe interessanter Fachvorträge und die Möglichkeit, die von Militärtransportern verwendete Ausrüstung zu besichtigen. Im Nachmittagsblock konnte man eine Demonstration des Baus einer universellen Stahlverladerampe UNOR auf einem der Gleise des nahe gelegenen Bahnhofs Stará Boleslav sehen. Auf dieser Strecke befanden sich auch Eisenbahnwaggons, die für Militärtransporte verwendet wurden, wie der gedeckte Wagen Habbillns für den Munitionstransport oder der Smmps-Wagen für den Transport von schwerem Kriegsgerät wie Panzern.



Universelle Stahlladerampe UNOR am Bahnhof Stará Boleslav

Wie ich bereits erwähnt habe, auf dem Programm der Jubiläumsfeier standen am Vormittag eine Reihe von Fachvorträgen über die Geschichte des Militärtransports und seine gegenwärtige Rolle innerhalb der NATO. Dipl.-Ing. Herr Michael Andrle von der Verkaufsabteilung der ČD Cargo hielt eine interessante Präsentation über die aktuelle Zusammenarbeit zwischen der ČD Cargo und der tschechischen Armee sowie anderen Armeen der NATO-Allianz. Dieses Jahr kann als ein wirklich außergewöhnliches Jahr in Bezug auf diese Zusammenarbeit angesehen werden, denn neben den Transporten

für militärische Übungen haben wir eine Reihe von "scharfen" Transporten im Zusammenhang mit dem Kriegskonflikt in der Ukraine durchgeführt.

Es gab auch Auszeichnungen für prominente Persönlichkeiten der Militärlogistik. Der Vorstandsvorsitzende der ČD Cargo, Herr Tomáš Tóth, erhielt ebenfalls eine Gedenkmedaille. "Ich schätze die Auszeichnung sehr und freue mich, dass die ČD Cargo ein zuverlässiger Partner für unsere Soldaten ist", kommentierte die Veranstaltung Tomáš Tóth.

Und warum wurde die Jubiläumsfeier dieses Jahr im Oktober abgehalten? Am 12. November 2022 ist es 60

Jahre her, dass der Verteidigungsminister die Reorganisation des militärischen Transportwesens angeordnet hat. Die Verwaltung des Chefs für Truppentransporte und die Verwaltung der Abteilung für Militärtransporte wurden abgeschafft. Dagegen wurden in Prag, České Budějovice, Plzeň, Ústí nad Labem, Hradec Králové, Olomouc, Bratislava, Zvolen und Košice Kreisverwaltungen für den Militärtransport eingerichtet. Und warum in Stará Boleslav? Die dortige Kaserne ist der Sitz der Logistikagentur der tschechischen Armee.

Text und Foto: Michal Roh



Präsentation von Herrn Dipl.-Ing. Michael Andrle aus ČD Cargo

Sicherheit im Eisenbahnbetrieb

Auswahl der schwerwiegendsten Vorfälle (MU) für das 3. Quartal 2022

• **Am 13. Juli 2022** entgleiste im Bahnhof Bohumín (Strecke Bohumín - Přerov) auf dem Bahnhofsgleis Nr. 27 ein Zug Mn 62066 des Beförderers ČD Cargo, wobei ein beladener Wagen entgleiste und ein weiterer Wagen beschädigt wurde. Glücklicherweise wurde bei dem MU niemand verletzt, aber es entstanden Schäden an den Schienenfahrzeugen und vor allem am Oberbau der Eisenbahn.



• **Am 16. August 2022** kam im Bahnhof Cheb (Strecke Chomutov - Cheb) ein gezogener Rangierzug mit einer Rangierbesatzung des Transportunternehmens ČD Cargo am Ende eines Sackgleises nicht zum Stehen und prallte auf die Querschwellen des Bodenprellbocks. Infolgedessen entgleisten beide Drehgestelle des Triebfahrzeugs und beide Radsätze des ersten Drehgestells des ersten gezogenen Wagens. Glücklicherweise blieben die beteiligten Mitarbeiter unverletzt, aber es entstanden erhebliche Schäden an den Fahrzeugen und am Oberbau der Bahn.



• **Am 10. Oktober 2022** kam es im Bahnhof Poříčany (Strecke Česká Třebová - Praha-Libeň) während der Fahrt des Zuges Pn 55098 des Beförderers ČD Cargo zu einer unerlaubten Fahrt hinter



das Ausfahrtsignal L4 und Einfahrt auf das Sackgleis Nr. 4a. Dabei entgleisten das Triebfahrzeug und zwei mit Benzol beladene Kesselwagen. Die entgleisten Fahrzeuge kippten anschließend auf die Seite. Bei dem Unfall wurden zwei Arbeitnehmer der ČD Cargo verletzt und es entstand erheblicher Schaden sowohl an den Fahrzeugen als auch an den Eisenbahnoberbauten.

Neue Entwicklungen bei Vorschriften und internen Standards

Zum 1. November 2022 wurden neue interne Normen und Durchführungsbestimmungen der ČD Cargo in Bezug auf den Betrieb des Eisenbahnverkehrs geändert oder herausgegeben. Der Grund für die Änderungen ist die Einarbeitung grundlegender Rechtsdokumente der Tschechischen Republik, EU-Rechtsdokumenten und nicht zuletzt die Einarbeitung der Änderungen in die Verordnung SŽ D1 PART ONE.

Der Inhalt der wichtigsten Änderungen der internen Normen wurde den Mitarbeitern der ČD Cargo im Rahmen der regelmäßigen Schulungen in der zweiten Hälfte des Jahres 2022 vorgestellt.

Die oben angekündigten Änderungen betreffen die folgenden internen Normen und Durchführungsbestimmungen:

- **IN PTs9-B-2011** – Betrieb des Eisenbahnverkehrs + PU-2-C-2022 – Übernahme und Übergabe von Zügen mit anderen Beförderern, "stille Wagen",
- **IN PTs10-B-2011** – Lokomotivführendes Personal,
- **IN KV4-B-2022** – Betrieb von Triebfahrzeugen,
- **IN KV1-B-2008** – Technische Betriebsbedingungen für Eisenbahnwagen + PU-1-C-2022 – Durchführungsbestimmungen zu KV1-B-2008,
- **IN PERs28-B-2009** – Gesundheit und berufliche Kompetenz der Mitarbeiter + PU-3-C-2022 – Durchführungsbestimmungen für PERs28-B-2009,
- **IN ORs-80-B-2022** – Meldung und Untersuchung von außergewöhnlichen Ereignissen in der ČD Cargo, a.s.,
- **IN PTs2-B-2007** – Richtlinien für die Organisation des Eisenbahnverkehrs in der ČD Cargo, a.s. + PU-4-C-2022 zur Richtlinie für die Organisation des Eisenbahnverkehrs in der ČD Cargo, a.s. PTs2-B-2007,
- **IN PTs5-B-2008** – Verhandlung und Durchführung von Transporten von außergewöhnlichen Sendungen,
- **IN PPs-5-B-2012** – Organisation von militärischen Eisenbahntransporten - D33,
- **IN PTs12-B-2013** – Organisation und Durchführung von Zugfahrten im "Ad-hoc"-Modus - zu 01. 11. 2022 wird ersatzlos gestrichen,
- **IN ORz-51-A-2022** – Dokumentation der Gewährleistung des Sicherheitssystems

Weichen - ein wesentlicher Bestandteil einer sicheren Eisenbahn

Weichen sind ein wesentlicher Bestandteil der Eisenbahnstruktur. Dies sind Vorrichtungen, die es dem Gleis ermöglichen, an der Divergenz- oder Konvergenzstelle in die vorgesehene Richtung zu fahren. Der effiziente, sichere und schnelle Transport von Personen und Gütern ist heute ohne Weichen nicht mehr vorstellbar. Eine Weiche ist ein guter Diener, aber - bei falscher Anwendung - auch ein schlechter Herr. Betrachtet man das Layout eines beliebigen Bahnhofs, so sieht man Einheiten mit bis zu Hunderten von Weichen verschiedener Konfigurationen und Funktionen. Aus betrieblicher Sicht handelt es sich dabei um kritische Punkte in der Verkehrsinfrastruktur, die in einen hohen Prozentsatz von Unfällen verwickelt sind, insbesondere beim Rangieren.

Die Weichen sind einfach, gebogen, symmetrisch, sich kreuzend und sogar in einer Dreiwegausführung.

Versuchen wir, uns eine Weiche etwas genauer vorzustellen. Technisch gesehen besteht eine Weiche aus drei grundlegenden Teilen:

- Wechsel
- Mittelteil
- Herzstück

Der Wechselteil der Weiche ist der komplexeste. Seine Hauptbestandteile sind die so genannten Zungen, von denen immer eine an der so genannten Stütze anliegt, der Umsteller mit Umstellstangen, der Umschaltverschluss (Verschlusshaken) und das Weichensignal. Die Zungen sind die einzigen beweglichen Teile der Weiche. Sie bilden den Fahrweg für die Schienenfahrzeuge und bestimmen die Bewegungsrichtung beim Fahren gegen die Spitze. Das Herzstück ist mit dem Wechsel über den Mittelteil verbunden und besteht aus den äußeren Schienen, dem Herzstück und Zwangsschienen, die die Radsätze dort führen, wo sie durch das Herzstück laufen und nicht ordentlich in die richtige Richtung geführt werden.

Bevor eine Fahrt über die Weiche genehmigt wird, muss diese ordnungsgemäß umgebaut und der Umbau überprüft werden. Sich darauf zu verlassen, dass man die Weiche "einwirft" und fertig ist, ist ein sehr unvernünftiges Denken, das sich schon oft bitter gerächt und zu Zwischenfällen geführt hat, die oft mit großen Schäden an der Infrastruktur, den Fahrzeugen und den beförderten Gütern verbunden waren. Die Überprüfung der korrekten Position jeder Weiche von einem fahrenden Fahrzeug aus, sei es von der Vorderseite des Rangierteils aus, wenn ein Mitarbeiter auf dem Fahrzeug mitfährt, oder vom HV aus, ist schon deshalb unzureichend, weil der Rangierteil bei Feststellung einer falschen Position oder Sicherung der Weiche keine Zeit zum Anhalten hat und sofort tritt ein Schadensfall ein.

Die grundsätzliche Frage ist es, wann und unter welchen Bedingungen die Weiche richtig umgestellt wird. Es ist immer zu prüfen, ob sich die Weiche in der Endstellung befindet, d.h.:

- 1) Die anliegende Zunge liegt an der Stütze und die abgelegene Zunge befindet sich in der üblichen Entfernung zu der anderen Stütze.
- 2) Der Verschluss der Weichenzunge ist korrekt geschlossen
- 3) Der Weichenhebel mit dem Gewicht bei manuell umgestellten Weichen befindet sich in der äußersten Position
- 4) Das Weichensignal einer Signaleinrichtung (falls vorhanden) stimmt mit der Stellung der Weiche überein
- 5) Die Weiche ist für die vorgesehene Fahrtrichtung gebaut

Wenn das Weichensignal einer Signaleinrichtung nicht mit der Stellung der Weiche übereinstimmt und die anderen oben genannten Punkte erfüllt sind, kann die Weiche in jeder beliebigen Richtung befahren werden.

Das Zungenverschluss kann mit einem Hakenende, einem Schließbackende oder einem Fischgrätenende verschlossen werden. Bei einer hakenverschlossenen Weiche muss der Verschlusshaken der anliegenden Zunge der Weiche mindestens 5 cm von deren Verschlussenteil entfernt hinter den runden Teil der Klemmbacke eingreifen.



Bei einer zungenverriegelnden Weiche muss der Haken der anliegenden Zunge der Weiche durch ein Verriegelungslineal so unterstützt werden, dass die Kante der Verriegelungsfläche des Verriegelungslineals mit der Kante des Kopfes des Verriegelungshakens überlappt oder flucht.

Bei einer Weiche mit Fischgrätenzunge muss der Verschluss (Fischgräte) der benachbarten Weichenzunge durch einen Schiebepfosten so gesichert sein, dass die Kante des Ausschnitts des Schiebepfostens mindestens 1 cm über die Kante des Verschlusses hinausragt oder diese überlappt.

Wenn die Weiche nicht für die vorgesehene Fahrtrichtung gebaut ist und dennoch Fahrzeugverkehr zugelassen wird, kann es zu einer gewalttätigen Verstellung der Weiche (im Volksmund "Zer-



Sicherheit im Eisenbahnbetrieb

Fortsetzung von Seite 6

sägen" genannt) kommen, wenn Fahrzeuge auf der Weichenspitze fahren. Ein gewalttätiger Umbau ist sogar nur ein Anfang eines erzwungenen Umbaus der beweglichen Teile der Weiche durch die Räder eines Fahrzeugs, der bei der Fahrt aus einer Richtung erfolgt, in der die beweglichen Teile der Weiche nicht umgebaut werden. Unter einer solchen Fahrzeugfahrt ist eine Fahrt vom Herzstück zum Rangierteil zu verstehen (so genannte "Fahrt über Spitze"), unabhängig davon, ob es sich um eine Zug- oder Rangierteilfahrt handelt.



Was die Wirkung eines Weichen-Zersägens betrifft, so kann eine Weiche entweder als zersägbare oder unzersägbare ausgelegt werden. Eine nicht zersägbare Vorrichtung ist eine Vorrichtung, die so beschaffen ist, dass sie beim gewalttätigen Verstellen der Weiche irreversibel beschädigt wird. Eine zersägbare ist eine Vorrichtung, die so konstruiert ist, dass sie nicht beschädigt wird, wenn die Weiche durch ein Schienenfahrzeug, das mit einer Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h fährt, gewaltsam verstellt wird. Bei einer gewaltsamen Verstellung einer Weiche muss jedoch immer die Aufzeichnung des Schnitts durchgeführt werden.

Die Weiche kann geräumt werden:

- nur in Fahrtrichtung vor der Stelle des Zwangsumbaus, wenn auch nur eine Achse die Spitze der entsprechenden Zunge überfahren hat,
- in entgegengesetzter Fahrtrichtung (zur jeweiligen Weichengrenzzeichen), wenn keine Achse die Spitze der jeweiligen Zunge überfahren hat.

Wird bei einer Weiche mit Zersägesystem, einer Weiche mit mechanischem Verschluss, einer mechanischen Umstellvorrichtung oder einer Weiche mit mechanischem Riegel ein erzwungener Umbau festgestellt, so sind alle Endstellungen der Weiche zu prüfen. Ist es erforderlich, die Weiche zu befahren, muss eine sachkundige

Person sicherstellen, dass die Weiche mit einem tragbaren Wechselschloss ausgestattet ist.

Die Weiche kann befahren werden:

- in gerader Richtung (gebogene oder doppelseitige Weiche in Hauptrichtung) mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h,
- in Nebenrichtung mit einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h.

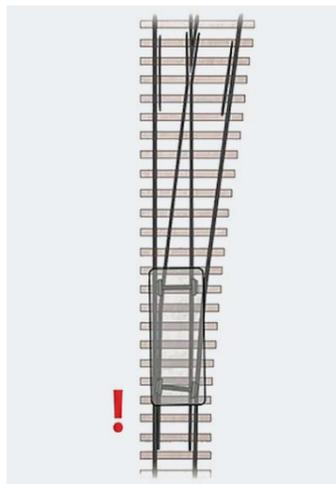
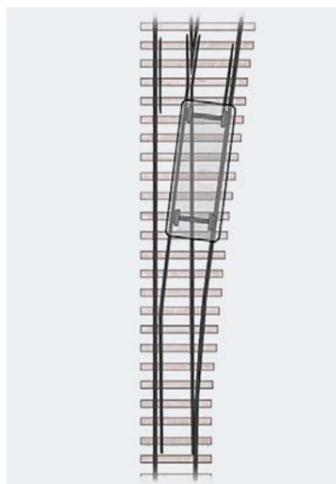
Nachdem ein gewaltsamer Umbau eines Schalters mit einem nicht schneidenden System festgestellt wurde, darf der Schalter nicht mehr betätigt werden.

Der einzige Weichentyp, der von einem Fahrzeug gewaltsam umgebaut werden kann, ist eine Weiche, die mit einer Selbstumkehrvorrichtung ausgestattet ist, die das Zersägen zulässt.

Fahren dagegen Fahrzeuge gegen die Spitze der Weiche, ist sie falsch umgebaut oder wurde sie unter einem fahrenden Fahrzeug umgebaut, handelt es sich um eine Gabelfahrt. Eine Gabelfahrt führt in der Regel zur Entgleisung des betreffenden Fahrzeugs. Wenn die Fahrzeuge auf den umbaubaren Teilen der Weiche stehen geblieben sind, wo die Weiche zersägt wurde, entscheidet der zuständige Mitarbeiter nach der Feststellung der Situation direkt am Gleis und in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der technischen Dokumente und der internen Vorschriften, wie die Weiche zu räumen ist.

Gabelfahrt in der Praxis - das Treibfahrzeug hat bei der Fahrt auf der Spitze die Zungen der Weiche gewaltsam umgebaut, die nach dem Überfahren der Räder in ihre ursprüngliche Position zurückkehrt und bei der anschließenden Rückfahrt das erste Drehgestell in eine andere als die gewünschte Richtung führten.

Mit der zunehmenden Modernisierung der Bahnhofs- und Strecken-Signalanlagen kommt es nur noch selten zu einem unrichtigen Umbau der bereits behördlich gebauter Weichen, da die gebaute Fahrstrecke von der Anlage überprüft wird und der korrekte Umbau der Weiche automatisch vom System kontrolliert



wird. Der kritische Punkt sind die manuellen Weichen, bei denen im Prinzip nur ein Mensch den korrekten Umbau überwachen kann.



Gabelfahren in der Praxis – das fahrende Fahrzeug beim Fahren auf der Spitze heftig die Austauschungen umgebaut, die nach dem Passieren der Räder zum Original zurückkehrten Positionen und bei der anschließenden Rückwärtsfahrt führte das erste Chassis die anderen an als die gewünschte Richtung.

Abschließend möchte ich daher an alle Mitarbeiter appellieren, die scheinbar triviale Angelegenheit des Weichenumbaus nicht zu unterschätzen. Wenn Sie sich für diesen Artikel interessieren, finden Sie weitere interessante Informationen in der Verordnung Z1 der SŽDC (ČD), insbesondere im Anhang I, der sich auf manuell eingestellte Weichen konzentriert.

Petr Nedomlel

Abschluss des Projekts zur Umrüstung von Lokomotiven der Baureihe 163 auf die Baureihe 363

Wie wir Ihnen bereits mitgeteilt haben, hat die ČD Cargo ein Projekt zur Umrüstung von Lokomotiven der Baureihe 163 auf die Baureihe 363 im Jahr 2021 gestartet, das durch das Operationelle Programm "Doprava" (Verkehr) unterstützt wird. Nun ist das Projekt erfolgreich zu Ende gegangen und die ČD Cargo hat am 5. Oktober 2022 die letzte umgebaute Lokomotive 363.256 übernommen.

Unmittelbar nach der Übergabe wurde die Lokomotive vom Werk des Auftragnehmers ČMŽO Přešov zum Werk von ČMŽO Elektronika in Hranice gebracht, wo der mobile Teil des ETCS-Zugsicherungssystems installiert wird.

Insgesamt wurden 18 Lokomotiven der Baureihe 163 umgebaut, d.h. alle "Zweier"-Pershings, die als Baureihe 162 das Werk verließen. Die Lokomotiven sind in SOKV Ústí nad Labem stationiert, genau wie die ursprünglichen 163 Lokomotiven, aber man kann sie auf allen elektrifizierten Strecken

in der Tschechischen Republik antreffen, unabhängig vom Bahnstromsystem, so dass sie auch Orte aufsuchen werden, an denen die ursprünglichen Pershings nie in Betrieb waren oder aufgrund der Einschränkungen des Gleichstromsystems nicht betrieben werden konnten. Selbst in Zeiten unterbrochener Lieferketten und einer enormen Verlängerung der Lieferzeiten für die benötigten Materialien gelang es dem Auftragnehmer für den Umbau, ČMŽO Přešov, den endgültigen Projekttermin einzuhalten und alle Lokomotiven pünktlich zu liefern.

Das einzige Problem, das bei der Umsetzung auftrat, war die Geschwindigkeit der Zulassung der Lokomotiven für den Betrieb in der Slowakei. Diese Genehmigung ist Teil der Vertragsbedingungen und wird vollständig vom Umrüstungen durchführenden Unternehmen erteilt. Natürlich hatten die ursprünglichen Pershings dort die Zulassung, aber die Zulassung der neuen 363er Lokomotiven hat sich etwas verzögert. Die neue Zulassung von Loko-

motiven, die in mehreren europäischen Ländern eingesetzt werden, muss nun immer über die Europäische Eisenbahnagentur ERA erfolgen, was für alle Beteiligten ein relativ ungewohnter und neuer Weg ist. Nach den neuesten Informationen des Auftragnehmers ČMŽO Přešov sind jedoch alle Pro-

bleme gelöst, und es wurde ein Antrag auf Eintrag im europäischen ERA-TV-Register gestellt. Aus technischer Sicht sind an den Lokomotiven während des Garantiebetriebs nur vereinzelte technische Mängel im Zusammenhang mit dem Umbau aufgetreten; ansonsten alle neu eingebauten Komponenten,

auch solche, die als Ersatz für nicht produzierte Teile neu gefertigt werden mussten, erweisen sich als zuverlässig.

Die Lokomotive 363.256 ist wahrscheinlich nicht die letzte umgebaute Lokomotive 363 im Bestand der Lokomotiven der ČD Cargo. In den nächsten Jahren kann davon ausgegangen werden, dass mit dem Kauf weiterer Lokomotiven von der ČD weitere Lokomotiven der Baureihe 163, die für einen Umbau geeignet sind, zur Lokomotiven-Flotte der ČD Cargo hinzukommen werden. Aufgrund des Erfolgs des Umbauprojekts und des Bedarfs an Mehrsystemlokomotiven ist von einer weiteren Fortführung auszugehen, so dass aus der Baureihe 163 weitere Lokomotiven der Baureihe 363 entstehen. Bereits heute gibt es eine Lokomotive 163.249 in SOKV Ostrava, die von den Tschechischen Bahnen gekauft wurde, die aber leider nicht in das aktuelle Projekt aufgenommen werden konnte und auf eine neue Ausschreibung warten wird.

Petr Říha



Die vorerst letzte umgebaute Lokomotive mit einem Güterzug bei Hranice na Moravě
Foto: Ivo Raab

Interessantes aus dem Betrieb

ČEPRO Anschlussgleisbetreiber

Am 21. Oktober 2022 erhielt die Betriebseinheit České Budějovice einen dringenden Auftrag für die Anmietung einer zweiachsigen Lokomotive und eines Lokführers für Arbeitstage am Gelände der Firma ČEPRO in Smyslov. In der aktuellen Krise trafen in Smyslov komplette Treibstoffzüge ein, und nach der "Tücke des Objekts" fiel in diesem Anschlussgleis die eigene Lokomotive der Baureihe 709.5 aus. Wir brachten unsere 708.701 am Montag, dem 24. Oktober, gleich morgens zum Standort Smyslov und besetzten sie mit einem Fahrer der Tagesschicht. Gleichzeitig wurde vereinbart, diese Schichten entsprechend den betrieblichen Anforderungen von ČEPRO zu besetzen. Im Durchschnitt müssen wir das Anschlussgleis 4 Mal pro



Woche bedienen. Außerdem mussten alle Lokomotivführer eine Schulung über das Verhalten im geschlossenen Gelände des Anschlussgleises absolvieren. Angesichts der Unterstützung der Lokomotivführer aus Tábor am Betriebsstandort Prag wird der Betrieb auf dem Anschlussgleis in Smyslov von Lokomotivführer aus České Budějovice sichergestellt.

Durch den Einsatz eines Technologiefahrzeugs ist die Schicht praktisch genauso lang wie in Tábor, und wir können darüber hinaus operativ auf die Notwendigkeit einer Verlängerung des Betriebs reagieren. Das Bild der Übergabestrecke wurde von Pavel Valenta jun. aufgenommen.

Erster Zug im Terminal Mošnov

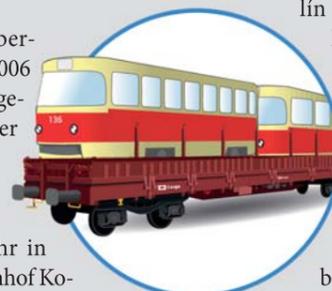
Das Umschlagterminal für den kombinierten Verkehr, das in der Nähe des Flughafens Ostrava in Mošnov gebaut wurde, hat weniger als ein Jahr nach der feierlichen Eröffnung im vergangenen September seinen Betrieb aufgenommen. Ab dem 1. August 2022 wird das Terminal den Kunden zur Verfügung stehen, auch wenn vorerst im Probetrieb. Einer der Nutzer des Terminals ist die Schifffahrtsgesellschaft Mediterranean Shipping Company (MSC), die den bestehenden Zug Trieste - Paskov zu diesem Terminal umgeleitet hat. Die neue Strecke nach Mosnov wird von ČD Cargo in der Tschechischen Republik und Österreich betrieben. Der Zug wird mit einer Frequenz von 3-4 Zugpaaren pro Woche abgefertigt. Die erste Verbindung erreichte das neue Terminal in Mošnov am 30. August 2022. Dieser Zug wurde von der Lokomotive 363.065 geführt. Am 18. Oktober 2022 wurde das Terminal in Anwesenheit des Vorstandsvorsitzenden der ČD Cargo, Tomáš Tóth, feierlich in Betrieb übergeben.



Foto: Aleš Martinásek

Dampftransport

Am 4. Oktober 2022 übernahm der Zug "Hrbatá" 130.006 den Transport einer außergewöhnlichen Sendung - einer ungeheizten Dampflokomotive Pt 47-65 und eines Begleitwagens. Unser Land betrat er kurz nach 13:00 Uhr in Lichkov und seinen Zielbahnhof Ko-



lín erreichte er vor 19:00 Uhr. In Přelouč wurde das Fahrwerk überprüft und das Öl nachgefüllt. Die Dampflokomotive Pt 47-65 wurde 1949 gebaut und ist der Stolz der Dampflokomotiven Flotte in Wolsztyn. Nach Kolín fuhr sie zur Kesselrevision. Jiří Adolf kaperte diesen Sonderzug bei Dolní Dobrouč.

Transport einer militärischen Abstellgleislokomotive

Am Mittwoch, den 23. November 2022, fuhr die militärische Anschlusslokomotive 742.530 mit dem Spitznamen "Matylida" von ihrem Standort auf dem Anschlussgleis des ehemaligen Militärflughafens Bechyně in Richtung Týniště nad Orlicí. Die Lokomotive, die seit ihrer Herstellung in der Prager ČKD im Jahr 1985 ununterbrochen auf dem Anschlussgleis ihren Dienst verrichtet, fuhr zuletzt im Jahr 2021 mit den Anschlusszügen auf dem rund 4,5 km langen Anschlussgleis vom Flughafen zum Übergabegleis an der sogenannten Dolina-Nebenstrecke der Lokalbahn Tábor - Bechyně. Danach wurde sie leider betriebsunfähig und in diesem Jahr durch die von Týniště nad Orlicí geliehene Lokomotive 742.517 ersetzt. Die "Matylida" erlebte noch als Neubau in den Zeiten des Vollbetriebs des Flughafens einen intensiven Verkehr

auf dem Anschlussgleis, der nicht nur aus dem Transport von Flugbenzin bestand, sondern auch aus anderen "Vorräten", die für den Betrieb des Flughafens und das Leben der dort dienenden Soldaten notwendig waren. Nach der Einstellung des Flugverkehrs im Jahr 1992 und der Änderung

der Nutzung des Geländes zu einem Pioniertruppen-Stützpunkt ist der Verkehr auf dem Gleisanschluss erheblich zurückgegangen und beschränkt sich auf sporadische Lieferungen und Transporte der militärischen Radechnik. Auf dem Anschlussgleis in Týniště nad Orlicí wird die "Matylida" vorerst inspiziert und zeitweilig konserviert, danach wird über ihr weiteres Schicksal entschieden.

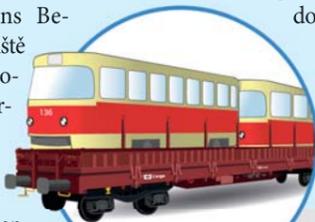


Foto: Martin Boháč



Foto: Innofreight

Neuer Innofreight-Aufbau

In Zusammenarbeit mit der Firma Innofreight entwickelt die ČD Cargo einen neuen multifunktionalen WireStanchions-Aufbau, der vor allem für den Transport von Drahtcoils bestimmt ist. In Woche 38 wurde ein Belastungstest beim Kunden Liberty Steel Ostrava durchgeführt. Der Zug war mit 38 Coils mit einem Gewicht von 137 Tonnen beladen (Streckenklasse D). Auch die Probeentladung in Anahütte-Werken war ein Erfolg. Die Hälfte des Wagens wurde in nur 25 Minuten entladen, die Drähte wurden in keiner Weise beschädigt. Weitere Tests werden folgen. Der Aufbau kann auch für den Transport von Schnittholz verwendet werden.



Michal Roh