Cargovák 3Q 2022

Feier der Eisenbahntage

Am 27. September 1825 unternahm der Zug von George Stephenson, dem Erfinder der Dampflokomotive, seine erste Fahrt zwischen Stockton und Darlington. Obwohl er seine Erfindung in Form der Blücher-Dampflokomotive bereits 1814 vorgeführt hatte, kann das Datum September 1825 als Beginn des öffentlichen Personenverkehrs auf der Schiene angesehen werden. Nicht nur in der Tschechischen Republik, sondern z. B. auch in Deutschland finden seit den 1990er Jahren zur Erinnerung an dieses Ereignis die so genannten Eisenbahntage statt. In der Zeit vor der Wende wurde in der Tschechischen Republik am 27. September der Tag der tschechoslowakischen Eisenbahner gefeiert - allerdings waren die Feierlichkeiten eher politisch und nicht für die Öffentlichkeit bestimmt. Als die September-Ausgabe des Cargovák erschien, hatten bereits regionale Eisenbahntage in Prag, Trutnov und Česká Třebová stattgefunden. Das Interesse der Öffentlichkeit hat die Erwartungen übertroffen, und das wird auch in anderen Orten nicht anders sein, vor allem in Pilsen, wo die Veranstaltung den größten Umfang haben wird und den Titel Nationaler Eisenbahntag tragen darf. Erfreulich ist, dass sich die Besucher nicht nur für historische Dampflokomotiven interessieren, sondern auch für moderne Fahrzeuge, die natürlich auch auf den Veranstaltungen unseres Unternehmens präsentiert werden. Wir wollen unsere Aktivitäten der breiten Öffentlichkeit, den kleinen sowie den großen Besuchern vorstellen, unsere neue Technologie präsentieren und auch potenzielle Bewerber für die Arbeit bei der Bahn ansprechen. **Michal Roh**

Am 4. April 2022 wurde der Zug Pn 52016 von Liberec nach Děčín Staatsübergang auf dem berühmten **Viadukt u Noviny** verewigt. An der Spitze standen die Lokomotiven 753.765 + 753.762, die von zwei "Bisons" am Nachschub unterstützt wurden. Züge mit Tanks der Firma OLEO CHEMICAL fuhren über Mladá Boleslav und Všetaty nach Děčín. Heutzutage werden sie von Liberec aus über eine wirtschaftlich günstigere Strecke über Česká Lípa geleitet. **Foto: Petr Holub**

OBSAH

06

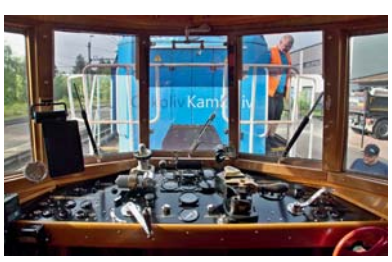
Straßenbahntransport

Das Verkehrsunternehmen der Städte Liberec und Jablonec nad Nisou gehört zu den traditionellen Kunden von ČD Cargo. In diesem August haben wir den Transport von drei Straßenbahnen von Liberec nach Ostrava zur Modernisierung sichergestellt

07

Verbindung von Geschichte und Gegenwart

Die Dekoration der Ostrava-Veranstaltung „Fajné leto“ war ein Auto, das als slowakische Strela bekannt ist. Den Transport vom Depot in Kopřivnice nach Ostrava sicherte ČD Cargo zuverlässig



"Die ČD Cargo ist ein wichtiger Akteur im Bereich des Schienengüterverkehrs und der Beförderung".

sagt Martin Kupka, Verkehrsminister der Tschechischen Republik, in einem Interview, das er unserer Zeitschrift Cargovák gab. Wir freuen uns, dass sich der Minister die Zeit für das Interview genommen hat und unsere Fragen zu aktuellen Themen nicht nur auf dem Gebiet des Schienengüterverkehrs beantwortet hat.

Verkehrsminister Martin Kupka **Foto: Archiv MD**

Von 2010 bis 2021 waren Sie Bürgermeister der Gemeinde Líbeznice. Wie unterscheidet sich die Arbeit eines Regionalpolitikers von der Position, die Sie jetzt vertreten?

Auf den ersten Blick ist es ein Unterschied, wie viel Geldmittel Ihnen als Kommunalpolitiker und als Verkehrsminister zur Verfügung steht. Der Jahreshaushalt von Líbeznice beläuft sich auf etwa 100 Millionen, der Haushalt des Verkehrsministeriums auf mehr als 100 Milliarden. In beiden Fällen müssen Sie jedoch ein gut durchdachtes Budget haben, Prioritäten setzen, nach Einsparungen suchen und das Vermögen wirtschaftlich und effizient einsetzen. Der Bürgermeister ist für die Menschen in der Gemeinde sichtbar, jeder Bürger kann sehen, was getan wurde und wie, während der Minister viel mehr unter der Beobachtung von Journalisten steht und von Menschen über die Medien beurteilet wird. Beide legen jedoch der Öffentlichkeit Rechenschaft ab, so dass sich die Aufgaben im Wesentlichen - im Dienst des Volkes - nicht wirklich unterscheiden.

Seit Dezember letzten Jahres sind Sie Verkehrsminister. Was haben Sie in den fast 9 Monaten Ihrer Amtszeit erreicht und was würden Sie gerne ändern? Was sind Ihre Prioritäten?

Es ist uns gelungen, den Bau der Verkehrsinfrastruktur fortzusetzen und neue Autobahnen und Eisenbahnstrecken vorzubereiten. Wir arbeiten intensiv an den Vorbereitungen für Hochgeschwindigkeitsstrecken (HGS), die für die Wettbewerbsfähigkeit der tschechischen Eisenbahn von entscheidender Bedeutung sind. Durch die HGS wird auch der Schienengüterverkehr gestärkt und die bestehenden überlasteten Korridore werden für den Güterverkehr frei. Ich betrachte die Vorbereitung von HSG als eine der Prioritäten unserer Regierung, und wir bringen dieses Thema in der Europäischen Union im Rahmen der tschechischen Präsidentschaft regelmäßig zur Besprechung.

Infolge der russischen Aggression in der Ukraine und der steigenden Energie-, Transport- und Materialpreise suchen wir nach den geeignetsten Lösungen für Spediteure und Unternehmen, um die vor uns liegende sehr schwierige Zeit so gut wie möglich zu bewältigen. Nach wie vor gilt, dass wir keine Investitionen kürzen wollen, und so überlegen wir, wie wir den SFDI Haushalt für die nächsten Jahre aufstocken können, damit alle "laufenden" und für die nächsten Jahre geplanten Veranstaltungen abgeschlossen und begonnen werden können.

Was die Gesetzgebung betrifft, so legen wir eine Änderung des Punktesystems vor, die einfacher und für die Fahrer verständlicher sein wird. Wir führen 3 Punktestufen ein, eine zweijährige

Fortsetzung auf Seite 2

"Die ČD Cargo ist ein wichtiger Akteur im Bereich des Schienengüterverkehrs und der Beförderung".

Fortsetzung von Seite 1

Fahrprüfung oder die Möglichkeit, ab 17 Jahren unter Aufsicht eines Mentors ein Auto zu fahren. Im Ministerium wird daran gearbeitet, Gesetze zu überprüfen, die eine administrative Belastung darstellen, und es wird vorgeschlagen, diese aufzuheben. Dies betrifft z.B. die Seeschifffahrt oder die Abschaffung des unnötigen Stempels für den Transport von schwerem Anlagen zur Straßenreparatur.

Wir wollen auch den Transportunternehmern und den Lokführern helfen; wir warten auf die Verabschiedung der Vorschriften für POZE und wir wollen die Rückmeldungen der Lokführer aus dem kürzlich ausgewerteten Fragebogen nutzen, um die Bedingungen für mehr Sicherheit auf der Eisenbahn zu verbessern.

Wie beurteilen Sie den Verkehrsmarkt in der Tschechischen Republik? Glauben Sie, dass alle Verkehrsträger die gleichen Geschäftsbedingungen haben?

Eine interessante, aber ziemlich weit gefasste Frage. Ich werde mich also auf den Markt- und Geschäftszugang konzentrieren. Im Allgemeinen ist der Verkehrssektor ein stark wettbewerbsorientiertes und liberalisiertes Umfeld. Ja, es gibt einige Besonderheiten und Ausnahmen unter den Modi, die nicht nur auf die Komplexität, sondern auch auf die reiche Geschichte aller Verkehrsarten zurückzuführen sind. Geht man jedoch von dem Grundsatz aus, dass es notwendig ist, den Verkehr als international zu betrachten, dann sind alle Verkehrsträger in einem hochgradig harmonisierten und einheitlichen Umfeld eingebettet, nämlich dem europäischen (EU) Verkehrsbinnenmarkt, und im Falle des Luftverkehrs kann man sogar von einem internationalen Umfeld und globalen Regeln sprechen.

Für alle Verkehrsträger gilt es, durch harmonisierte Vorschriften ein hohes Maß an Sicherheit, Kontinuität, Vorhersehbarkeit und Kosteneffizienz zu gewährleisten, und in dieser Hinsicht sind sich alle Verkehrsarten sehr ähnlich. Dies hängt auch mit den Bedingungen für den Markteintritt und die Geschäftstätigkeit zusammen, da die Beförderer ihre berufliche und technische Kompetenz nachweisen müssen, der Markt einer Normung unterliegt und die Beförderer natürlich den entsprechenden Zulassungsbedingungen und spezifischen Verfahren unterworfen sind.

Alle Verkehrsarten sind sich so sehr ähnlich, dass wir in gewisser Weise die Verkehrsfunktion, oder, wenn wir es vorziehen, die Transportfunktion, von der Notwendigkeit trennen können, eine ausreichende Kapazität der Verkehrsinfrastruktur zu gewährleisten, die in der Regel in den Händen des Staates liegt, um diese Infrastruktur zu betreiben und grundlegende Dienstleistungen auf ihr anzubieten. Wenn wir uns jedoch direkt auf die Liberalisierung des Marktzugangs der Transportführer konzentrieren wollen, dann ist das liberalste Umfeld und der liberalste Verkehrsträger für die EU und die europäische Dimension eindeutig der Luftverkehr, in dem die EU-Luftfahrtunternehmen das Recht auf eine sog. Vollkabotage haben. Bei anderen Verkehrsträgern wird eine ähnliche Liberalisierung noch einige Zeit andauern.

Bereitet das Verkehrsministerium Programme zur Förderung des Schienenverkehrs oder des kombinierten Verkehrs vor? Oder erwägen Sie die Verwendung von europäischen Geldmitteln?

Wir werden Investitionszuschüsse im Bereich des kombinierten Verkehrs, der Revitalisierung von ??Anschlussgeleisen und der Gewährleistung der Interoperabilität im Schienenverkehr bereitstellen. Ein weiterer Bereich sind die bereits erwähnten Gebühren für erneuerbare Rohstoffe im Schienenverkehr. Wir haben bereits das Programm Doprava 2021-2027 genehmigt, in dessen Rahmen wir Umschlagplätze für den kombinierten Verkehr und - nach Genehmigung durch die Europäische Kommission - auch die Entwicklung der Nachhaltigkeit von Anschlussgeleisen?? Gleisanschlüssen unterstützen werden.

Das Programm "**Modernisierung und Bau von Umschlagplätzen für den kombinierten Verkehr**" wurde durch eine Entscheidung der Europäischen Kommission genehmigt. Für dieses Programm gelten ähnliche Bedingungen wie für das OPD 2014-2020, mit einem maximalen Fördersatz von 49 % der förderfähigen Kosten. Das Programm kann den Bau oder die Modernisierung einer Umschlaganlage sowie den Erwerb eines Umschlagmechanismus in einer Umschlaganlage finanzieren. Wir haben auch Interesse an dem Programm zur **Unterstützung von Anschlussgleisen** festgestellt, das sich auf den Bau neuer Anschlussgleise, die Modernisierung bestehender Anschlussgleise (Erhöhung der Ladekapazität, Elektrifizierung, Erhöhung der Sicherheit, Kommunikations- und Signalanlagen, Beleuchtung usw.), die Nutzung/Einführung der ökologischen Verlagerung auf Anschlussgleisen, die Möglichkeit der Ausstattung von Anschlussgleisen mit Umschlaggeräten und damit verbundenen Technologien konzentriert. Der Erwerb von Anschlussgleisen oder notwendigen Grundstücken kann ebenfalls zu den zuschussfähigen Kosten gehören, sofern er im Rahmen von OPD3 genehmigt wird.

Im Bereich des Schienenverkehrs notifizieren wir bei Europäischen Kommission auch das Programm "**Gewährleistung der Interoperabilität im Schienenverkehr II**", das ebenfalls auf dieses Programm im OPD 2014-2020 folgt. Das neue Programm wird auf den Bereich der Automatisierung und Digitalisierung des Schienenverkehrs ausgeweitet. Bei der Förderung der Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit fahrzeugseitigen ETCS-Einheiten besteht eine grundlegende Änderung in der Möglichkeit, EU- und nationale Mittel zu kombinieren, so dass deutlich mehr Fahrzeuge als im vorangegangenen Operationszeitraum ausgerüstet werden können. In diesem notifizierten Programm bleiben die Förderung der Umrüstung von Fahrzeugen auf Wechselstromantrieb, die Einhaltung von Lärmgrenzwerten - Austausch von Gusseisenklötzen bei Güterwagen und Telematikanwendungen im Personen- und Güterverkehr erhalten. Bei all diesen Investitionsprogrammen, die die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs und des kombinierten Verkehrs unterstützen, setzen wir auf die Nutzung europäischer Ressourcen. Nationale Mittel können in Übereinstimmung mit dem SFDI-Gesetz verwendet werden.

Im Bereich der Förderung der elektrischen Traktion außerhalb der Investitionsprogrammen gibt es für für Eisenbahnverkehrsunternehmen das "ROCET"-Programm. Dank diesem Programm werden wir in diesem Jahr allen Frachtführern in der abhängigen Traktion mit mehr als 200 Millionen CZK helfen. Dabei handelt es sich um eine Rückerstattung der POZE-Gebühren des letzten Jahres. Für dieses und nächstes Jahr wollen wir auf POZE für alle Transporte in abhängiger Traktion verzichten. Damit sollen vor allem die Eisenbahnunternehmen motiviert werden, den Anteil des von der Straße auf die Schiene verlagerten Güterverkehrs zu erhöhen.

Die ČD Cargo ist der größte inländische Eisenbahnfrachtführer. Wie beurteilen Sie unser Unternehmen im Vergleich zu anderen "nationalen" Unternehmen der Europäischen Union?

Die ČD Cargo ist ein wichtiger Akteur im Bereich des Schienengüterverkehrs und der Beförderung. Ich schätze auch den Beitrag der Vertreter der ČD Cargo in den Ministerium-Arbeitsgruppen und ŽESNAD.CZ. Dank der Kommunikation zwischen dem privaten und öffentlichen Sektor bauen wir schrittweise Hindernisse im Bereich des Eisenbahnverkehrs ab, und dank der guten Zusammenarbeit können wir wirksame Bedingungen in unseren Förderungsprogrammen festlegen.

Wir begrüßen auch die systematischen Investitionen in einen neuen Fuhrpark und die Modernisierung der bestehenden Flotte, insbesondere im Hinblick auf die Einführung von ETCS-Bordeinheiten. Dank der aufgeschlossenen Haltung der ČD Cargo bei der Einführung von ETCS bei ihren Fahrzeugen ist es möglich, schrittweise eine Erhöhung der Sicherheit auf dem Eisenbahnnetz in der Tschechischen Republik zu gewährleisten und Hindernisse im Eisenbahnbetrieb zu beseitigen. Positiv sehen wir auch die Expansion der ČD Cargo auf ausländische Märkte. Ein manchmal vielleicht vernachlässigter Bereich des Eisenbahngüterverkehrs sind Einzelwagenbeförderungen, bei denen die ČD Cargo eine entscheidende Rolle spielt. Für die Regionen ist es besonders wichtig, das Segment des Einzelwagenverkehrs zu erhalten.

Der Kriegskonflikt in der Ukraine hat nicht nur Menschenleben gekostet, sondern auch die Warenströme erheblich beeinträchtigt. Glauben Sie, dass die ČD Cargo es geschafft hat, den Herausforderungen der russischen Aggression zu widerstehen?

Die ČD Cargo war eine der ersten, die der Ukraine Hilfe leistete. Ich danke dem gesamten Unternehmen für den Transport von Medikamenten, Waffen und humanitärem Material auf der Schiene. Nach dem Beginn der russischen Aggression war der Transport von Munition, Verbandsmaterial, Konserven oder Kinderkleidung absolut notwendig, und ich bin froh, dass die Tschechische Republik bei der Hilfe für die Ukraine eine führende Rolle gespielt hat. Die ČD Cargo und die gesamte tschechische Gesellschaft haben auf diesem Gebiet bestanden. Der Krieg hatte jedoch auch negative Auswirkungen, vor allem auf die Energiepreise. Ich kann Ihnen versichern, dass wir in der Regierung verschiedene Szenarien diskutiert haben, um Unternehmen, Spediteuren und Bürgern in diesen schwierigen Zeiten zu helfen, und wir werden helfen.

Mehr als 90 % der Leistungen der ČD Cargo werden in elektrischer Traktion erbracht. Andere große Frachtführer befinden sich in einer ähnlichen Situation. Die hohen Preise für Vorleistungen verschlechtern die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn erheblich. Erwarten Sie angesichts der explodierenden Strompreise irgendeine Unterstützung für den Schienengüterverkehr?

Als Land der EU-Ratspräsidentschaft haben die EU-Energieminister ein Treffen zur Begrenzung der Strompreise einberufen. Falls keine EU-weite Lösung gefunden werden kann, haben wir eine nationale Lösung parat. Der Staat wird den Schienenverkehr unterstützen.

Elektrizität ist eng mit dem Thema Elektromobilität verbunden. Wie sehen Sie ihre Zukunft?

Elektromobilität ist ein europaweiter Trend, der sich in Zukunft sicher noch weiter entwickeln wird. Ich gebe zu, dass ich kein großer Fan von Vorschriften und Regelungen im Zusammenhang mit der Elektromobilität bin. Die Hersteller selbst bieten technologische Innovationen und Neuerungen an, die diese Autos interessanter machen; deshalb halte ich zum Beispiel Subventionen für Elektroautos für unnötig. Das Verkehrsministerium ist für den Aufbau eines Netzes von Ladestationen im Rahmen der Elektromobilität zuständig. Inzwischen gibt es im Land über 1 000 öffentliche Ladestationen mit fast 2 000 Ladepunkten. Die Zahl der Ladepunkte hat sich in den letzten zwei Jahren verdoppelt. Das Ministerium hält es für vielversprechend, sich auf den Aufbau eines Netzes von Ladestationen nur für Personenkraftwagen zu konzentrieren. Ich halte die Überlegungen zu Elektroautos derzeit für unnötig und würde sie, wie die gesamte Elektromobilität, der natürlichen Entwicklung der Fahrernachfrage überlassen.

Ich kann mir die Frage nicht verkneifen, ob Sie als Verkehrsminister eine Privatisierung unseres Unternehmens in Erwägung ziehen?

Ich ziehe die Privatisierung der ČD Cargo nicht in Betracht.

Was würden Sie den Mitarbeitern unseres Unternehmens sagen?

Ich wünsche allen Arbeitnehmern der ČD Cargo Arbeitszufriedenheit, Freude am Erfolg, ruhige Dienste, viele zufriedene Kunden und genügend Kraft für die gegenwärtige schwierige Zeit. Ihr Dienst der Öffentlichkeit, den Unternehmen und unserem Land ist wichtig und ich weiß ihn zu schätzen.

Vorbereitet von: Michal Roh

Lebenslauf

Martin Kupka wurde am 28. Oktober 1975 in Jilemnice geboren, wo er auch das Gymnasium absolvierte. Er setzte seine Ausbildung an der Fakultät für Sozialwissenschaften der Karlsuniversität im Fachbereich Journalismus und Massenkommunikation fort. Während seines Studiums arbeitete er als Redakteur und Moderator beim tschechischen Sender Radio 3 - Vltava. Von 2000 bis 2002 arbeitete er als Pressesprecher der Stadt Prag.

Nach einer einjährigen Pause in der Privatwirtschaft kehrte er als Sprecher der Region Mittelböhmen in die öffentliche Verwaltung zurück, wo er sowohl für die öffentliche Kommunikation als auch für die Präsentation der Region im Bereich des Tourismus zuständig war. Im Jahr 2009 arbeitete er als Sprecher und Direktor der Abteilung für Kommunikation des Verkehrsministeriums. Als Leiter der Medienabteilung und Sprecher der politischen Partei ODS nahm er an der Parlamentskampagne 2010 teil. Er war auch an allen nachfolgenden Kampagnen beteiligt.

Im Juni 2010 wurde er zum Sprecher der Regierung der Tschechischen Republik ernannt. Nach dem Sieg der ODS bei den Kommunalwahlen im Jahr 2010 übernahm er das Amt des Bürgermeisters in der Gemeinde Líbeznice. Er verteidigte auch sein Mandat bei den Wahlen 2014 und 2018. Nach seinem Erfolg bei den Regionalwahlen 2016 war er ein Jahr lang Mitglied des Rates für Mittelböhmischen Bezirk. Er war für den Gesundheitssektor zuständig. Im Jahr 2020 kehrte er als statutarischer Statthalter für den Straßenverkehr in den Rat der Mittelböhmischen Region zurück. Im Herbst 2017 wurde er als Parlament-Abgeordneter gewählt. Er hat sein Mandat auch bei den Wahlen 2021 verteidigt.

Martin Kupka ist verheiratet und hat zwei Kinder. Er spricht Englisch und seine großen Hobbys sind Bücher, Musik und Wandern.

Eisenbahn bietet viele Möglichkeiten

Zum 1. Juni 2022 kam es zu einer personellen Veränderung im Vorstand der ČD Cargo. Wir möchten die beiden neuen Mitglieder den Lesern von Cargovák-Zeitschrift in Form eines Interviews vorstellen. Wir werden mit Herrn Zbyszek Waclawik beginnen.

Was fällt alles in Ihren Zuständigkeitsbereich als Mitglied des Verwaltungsrats?

In erster Linie geht es um das Geschäft und alles, was damit zusammenhängt. Organisatorisch leite ich drei Abteilungen - die Vertriebsabteilung, die Abteilung für Vertriebsunterstützung und die neu eingerichtete Abteilung für Geschäftsentwicklung. Von der letztgenannten Abteilung erwarte ich eine bessere Markterfassung in einzelnen Segmenten der Wirtschaft (z.B. Metallurgie) und damit verbunden eine aktivere und gezieltere Beteiligung der ČD Cargo an verschiedenen Entwicklungsprojekten. Ich bin auch für die Agenda internationaler Projekte wie die Rail Freight Forward Initiative und andere zuständig. Mit Kollegen arbeite ich an der Nutzung der neuen Terminals für den kombinierten Verkehr in Mošnov, Nymburk usw.

Ich kann es mir nicht verkneifen, nach der Stellung der ČD Cargo auf dem Verkehrsmarkt zu fragen. Wie nehmen Sie diese wahr?

Ich denke, dass ČD Cargo ein gesundes Unternehmen mit einer starken Position auf dem Transportmarkt nicht nur in der Tschechischen Republik ist. Was den Inlandsmarkt betrifft, so sind die Karten längst verteilt. Bei jedem neuen Transport kämpfen wir mit der Konkurrenz, was sich negativ auf den Durchführungspreis auswirkt. In der Tschechischen Republik verfügen mehr als hundert Unternehmen über eine Zulassung für den Schienengüterverkehr. Es gibt etwa vierzig aktive Unternehmen. Aus meiner Sicht hat die Liberalisierung leider weder zur Steigerung des Volumens noch zur Verbesserung der Qualität des Schienenverkehrs geführt, sondern sich auf die Preise und Margen mit allen negativen Folgenausgewirkt. Geringere Einnahmen bedeuten weniger Geld für Investitionen usw. Es ist ein schwieriges Problem. Unser vorrangiges Ziel auf dem heimischen Markt ist es daher, zumindest unseren derzeitigen Anteil zu halten. Wir bemühen uns erfolgreich um zusätzliche Umsätze im Ausland, wo unser Marktanteil langsam wächst.

Sie waren der Gründer einer Tochtergesellschaft in Polen, Sie haben dort Ihre Geschäfts- und Transportaktivitäten aufgenommen. Glauben Sie, dass Ihre Erfahrungen bei der Gründung der polnischen Tochtergesellschaft jetzt nützlich sein werden?

Ich habe bereits erwähnt, dass eines der Rezepte zur Umsatzsteigerung in der Expansion auf ausländische Märkte besteht. Und das dachte ich auch in der Vergangenheit, als wir begannen, die Aktivitäten der damaligen Koleje Czeskie zu entwickeln. Wir mussten lernen, wie man mit Lokomotiven und Waggons umgeht und mit anderen Partnern zusammenarbeitet. Und das alles auf die effizienteste Art und Weise. Die heutige "Tochtergesellschaft" CD Cargo Poland arbeitet nach den gleichen Grundsätzen und befördert jährlich rund 4 Millionen Tonnen Güter. Und ich sehe hier noch viel Potenzial, vor allem bei den Transporten von und zu den Ostseehäfen. Aber es geht nicht nur um Polen. Der Vorstand ist sich einig, dass der Balkanmarkt weitere Chancen bietet. Wir haben daher die Schritte zur Gründung einer weiteren Tochtergesellschaft in Serbien und zur Erlangung der Genehmigung für den Schienengüterverkehr in Slowenien unterstützt. Die Ostseehäfen sind schon seit langem überlastet, deshalb müssen wir in der Lage sein, in adriatische Häfen einzufahren, ohne auf andere angewiesen zu sein. Es geht nicht nur um die Gesetzgebung, sondern wir müssen auch über geeignete Lokomotiven und eine ausreichende Anzahl von Waggons verfügen.

Zbyszek Waclawik **Foto: Archiv ČD Cargo**

Alles um uns herum wird teurer, und die Kosten der ČD Cargo steigen erheblich. Kann dies in den Durchführungspreisen berücksichtigt werden?

Die Strompreise explodieren, Traktionsdiesel wird teurer, und auch die Kosten für Ersatzteile steigen erheblich. Das Wort "Eisenbahn" zeigt bereits die Verbindung zu Eisen und Stahl, und sehen Sie sich die steigenden Preise für Stahlprodukte an. Es ist daher unbedingt notwendig, die steigenden Kosten in den Preisen widerzuspiegeln. Andernfalls hat die ČD Cargo keine Überlebenschance. Und ich glaube, dass die Mehrheit unserer Kunden die ČD Cargo als einen Beförderer braucht, der in der Lage ist, die Qualität und Quantität der Beförderung langfristig zu gewährleisten und der über einen modernen Fuhrpark verfügt. Aus den Verhandlungen, die bereits stattgefunden haben, und aus denen, an denen ich persönlich teilgenommen habe, habe ich den Eindruck, dass unsere Geschäftspartner die Preiserhöhungen verstehen. Dennoch muss ich sagen, dass die Preisverhandlungen für das neue Geschäftsjahr sicher nicht einfach sein werden. Bei den Verhandlungen geht es um starke Argumente, die durch reale Zahlen und geduldige Erklärungen untermauert werden.

Die Zeiten sind turbulent. Worin sehen Sie die Gefahren und Chancen für den Schienengüterverkehr?

Ich bin von Natur aus ein Optimist, und deshalb glaube ich, dass die Bahn viele Chancen hat. Gleichzeitig ist klar, dass es "ohne Arbeit keinen Kuchen gibt". Eine große Chance ist die bereits erwähnte Expansion in ausländische Märkte. Der Kriegskonflikt in der Ukraine hat gezeigt, wie wichtig es ist, auf neue Geschäftsmöglichkeiten vorbereitet zu sein. Wir waren in der Lage, den Transport von humanitären Gütern und militärischer Ausrüstung sehr schnell und effizient zu organisieren. Da wir in so vielen europäischen Ländern tätig sind, können wir flexibel verschiedene Transportrouten und, in Zusammenarbeit mit unserer Tochtergesellschaft ČD Cargo Logistics, verschiedene Transporttechnologien anbieten. Die Warenströme verändern sich und wir müssen uns darauf einstellen.

Eine weitere Chance sehe ich im kombinierten Verkehr. Die Nutzung einer Transporteinheit mit mehreren Verkehrsbetrieben ist meines Erachtens die einzige Möglichkeit, den Anteil des Schienenverkehrs auf Kosten der Straße effektiv zu erhöhen. Jeder Verkehrsbetrieb hat etwas zu bieten - die Schiene bietet Geschwindigkeit und Effizienz auf längeren Strecken, die Straße Flexibilität auf der ersten und letzten Meile. Wir haben in der Vergangenheit bewiesen, dass wir mit der Flussschifffahrt arbeiten können. Der Gedanke, diese Zusammenarbeit durch die Einführung eines Kilometerlimits für den Straßenverkehr zu fördern, wie im benachbarten Österreich, ist sicherlich interessant. Dies würde sich positiv auf unsere Position bei einer Reihe von Projekten auswirken. Und natürlich muss ich auch den Transport von Energieholzhackschnitzeln oder Siedlungsabfällen als eine Möglichkeit erwähnen. Diese sind jedoch auch eng mit der Intermodalität verbunden.

Und wo sehe ich Drohungen? In ständig steigenden Kosten, in der Instabilität der globalen Märkte, im Mangel an qualifiziertem Personal oder in der unzureichenden Kapazität der Eisenbahninfrastruktur. Es könnte auch ein großes Problem werden, wenn wir nicht lernen, noch mehr kundenorientiert zu denken - nicht nur in der Wirtschaft, sondern auch im Betrieb, auf allen Ebenen. Ich hatte die Gelegenheit, auf der imaginären anderen Seite zu stehen, und ich bin überzeugt, dass es noch Raum für Verbesserungen gibt.

Lassen wir uns für einen Moment Ihrem Privatleben widmen. Können Sie uns sagen, was Ihre Hobbys sind? Wie verbringen Sie Ihre Freizeit?

Was meine Hobbys betrifft, so versuche ich, meine Freizeit hauptsächlich mit meiner Familie zu verbringen. Mit meinen Söhnen besuche ich zum Beispiel gerne Veteranentreffen. Und wenn ich ein bisschen mehr Zeit habe, entspanne ich mich auf dem Golfplatz.

Zbyszek Waclawik stand am Anfang der Niederlassung in Polen. Heute ist CD Cargo Poland eines der renommiertesten Unternehmen auf dem polnischen Markt.
Foto: Tomáš Ságner

Vorbereitet von: Michal Roh

Kommunikation zwischen Unternehmen und Betrieb ist sehr wichtig

Martin Svojanovský Foto: Archiv ČD Cargo

Herr Martin Svojanovsky ist das neue Mitglied des Vorstands und zuständig für den operativen Bereich. Wir haben ihm im Zusammenhang mit seiner Ernennung ein paar Fragen gestellt.

Sie sind kein Neuling im Betriebsbereich. Sie haben viel Erfahrung in der Disposition usw. Was ist neu für Sie als Vorstandsmitglied?

Es ist eine Herausforderung. Wie Sie schon erwähnt haben, ich habe Erfahrung in der Disposition, und während meiner Zeit in mittleren Führungspositionen habe ich auch Erfahrungen in der Organisation der Betriebsarbeit im Hinblick auf die Tätigkeiten der einzelnen Bestandteile der Organisationsstruktur gesammelt. Ich bin froh, dass ich die Möglichkeit erhalten habe, meine Gedanken und Ideen in dieser Funktion umzusetzen. Und was ist neu? Alles. Eine andere Zeiteinteilung, ein anderes Umfeld und ein anderer Verantwortungsbereich sowie ein anderer Einfluss meiner Entscheidungen.

Wie beurteilen Sie die Kommunikation zwischen Unternehmen und Betrieb? Glauben Sie, dass sie sich verbessert hat und ein angemessenes Niveau erreicht hat?

Wir sind auf der Suche nach neuen Wegen. Die Führung unseres Unternehmens hat sich geändert. Mein Kollege Zbyszek Waclawik und ich sind erst seit kurzer Zeit im Amt, aber mein erster Eindruck von unserer Zusammenarbeit ist sehr gut. Wenn wir wollen, dass unsere Mitarbeiter auf der mittleren Ebene gut zusammenarbeiten, müssen wir bei uns selbst anfangen. Und dies geschieht durch informelle Treffen zusätzlich zu den Arbeitssitzungen.

Zur Kommunikation selbst. Es ist sehr wichtig, und ich habe meine Absichten. Wir müssen mit den Kollegen in anderen Abteilungen ein System der Informationsweitergabe entwickeln, das den Feedback-Bedürfnissen unserer Kunden und unserer Planer gerecht wird, aber gleichzeitig das die für die unmittelbare Umsetzung der operativen Arbeit zuständigen Mitarbeiter nicht verzögert oder belastet.

Planung wird oft als einer der Eckpfeiler des Erfolgs angesehen. Wie erfolgreich sind wir bei der Planung der Durchführung von Geschäftsvorfällen?

In diesem Bereich müssen wir uns auf die Komplexität des gesamten Prozesses konzentrieren. Zum einen versuchen wir, den Kunden so weit wie möglich entgegenzukommen, zum anderen stellen wir die Ergebnisse unserer Arbeit der Infrastruktur der Eisenbahnverwaltung zur Umsetzung zur Verfügung. Wir können dies von beiden Seiten aus tun. Damit dieser Prozess funktioniert, müssen wir die internen Verbindungen und die einzelnen Schritte verbessern, die zur erfolgreichen Umsetzung eines Auftrags führen. Mit anderen Worten: Die bestehenden Planungsprozesse zwischen Geschäft und Betrieb beinhalten notwendigerweise ein Feedback und eine spezifische Verantwortung des Planungspersonals. Um unsere Pläne erfolgreich umsetzen zu können, darf die Planung der einzelnen Züge nicht nur eine formale Tätigkeit sein, sondern muss alle notwendigen Elemente für dessen erfolgreiche Abfahrt von Anfang an einbeziehen, d.h. Lokomotiven, Personal, Wagen und die technische Arbeit der Bahnhöfe. Wir müssen unsere Grenzen und die Möglichkeiten für eine erfolgreiche Auftragsabwicklung kennen.

Der Betrieb im Schienennetz wird durch die Sperrungen eingeschränkt. Inwieweit sind Schließungen ein Hindernis und wie geht die ČD Cargo damit um?

Dieses Problem ist eindeutig einer der Faktoren, die uns die meiste Zeit des Jahres einschränken. Einerseits habe ich Verständnis für die Notwendigkeit und die Pläne des Staates zur Erneuerung und Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur, deren Qualität auch in unserem Interesse liegt, andererseits muss aber auch festgestellt werden, dass der derzeitige Umfang der Aussperrungstätigkeit enorm ist. Ein Blick auf die Karte des Schienennetzes zeigt, dass die meisten der Hauptstrecken in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung stillgelegt sind. Hinzu kommt eine relativ große Zahl von technischen Mängeln an Gleisen, Signalanlagen und Oberleitungen. Sie haben dieses Thema in der Eröffnungsspalte der letzten Ausgabe von Cargovák sehr gut beschrieben.

Weder die ČD Cargo noch die anderen Beförderer haben derzeit einen großen Spielraum, um den Umfang, die Reihenfolge und die Häufung der Arbeiten zu beeinflussen. Ich weiß, dass die Eisenbahnverwaltung sehr viel Mühe in die Planung und Koordinierung von Sperrungen legt. Von meiner Position aus versuche ich natürlich, die Situation zu beeinflussen, indem ich mit den zuständigen Partnern auf der Ebene der Eisenbahnverwaltung verhandle. Wenn wir uns wirklich gegenseitig wirksam helfen wollen, müssen wir nach einem Weg innerhalb des Unternehmens suchen. Wir müssen uns auf allen Planungsebenen der Sperrungen bewusst sein, die mit den geplanten Sperrungsaktivitäten verbunden sind, und rechtzeitig darauf reagieren. Wir müssen in der Lage sein, den Umfang und die Prioritäten des Verkehrs für diese Situationen zu bestimmen und nach Lösungen zu suchen. Ein sehr wichtiges Kapitel dieser Tätigkeit ist die rechtzeitige und qualitativ hochwertige Vorbereitung von Maßnahmen auf dem Gebiet von Sperrungen der Grenzabschnitte, wo jeder Fehler oder jeder Mangel an Koordination die verbleibenden Grenzübergänge zu überlasten droht.

Was würden Sie gerne im Bereich Verkehr ändern? Was sind Ihre kurzfristigen und strategischen Ziele?

In gewisser Weise sind die wichtigsten meiner Pläne bereits in den Antworten auf die vorhergehenden Fragen genannt worden. Das heißt, zu den kurzfristigen Zielen gehören die Erzielung guter betrieblicher und wirtschaftlicher Ergebnisse unter den derzeitigen Bedingungen, die Vereinfachung, Stabilisierung und Abbildung aller derzeitigen Kommunikations- und Planungsprozesse sowie die Beseitigung der größten Mängel. Unter den strategischen Zielen können wir nur die Qualität und die Veränderung der Planungsstruktur, einschließlich der Einbeziehung und des Einsatzes moderner Informationssysteme und der allgemeinen technologischen Entwicklung in allen Bereichen unserer Tätigkeit hervorheben.

Ich möchte dem Personalbedarf langfristig große Aufmerksamkeit schenken. Sowohl in Zusammenarbeit mit der Personalabteilung bei der Ausbildung und Eingliederung neuer Mitarbeiter in den Betrieb, da unser Alters- durchschnitt gefährlich hoch ist, als auch bei der Suche nach Möglichkeiten, unsere vorhandenen Mitarbeiter besser zu nutzen. Wir dürfen keine Angst vor möglichen Reduzierungen haben, wo es keine Ausnutzung gibt, aber wir müssen auch den Mut haben, je nach den aktuellen betrieblichen und geschäftlichen Erfordernissen bestimmte Arbeitsplätze zu stärken, wenn es wirtschaftlich vorteilhaft ist. Ebenso müssen wir die Möglichkeit prüfen, andere Quellen von Ressourcen oder Dienstleistungen in Form von notwendigen Mietverträgen und anderen Kooperationen zu nutzen, wenn wir einige Aktivitäten nicht selbst durchführen können.

Und noch etwas ist sehr wichtig. Ich möchte, dass die Dinge beim richtigen Namen genannt werden. Ich werde meine Angestellten zu mehr Selbstständigkeit führen. Ich möchte, dass sie sich nicht scheuen, auf ihrer Führungsebene Entscheidungen über Dinge zu treffen, für die sie verantwortlich sind und die sie gut kennen und keine Angst haben, unangenehme Informationen weiterzugeben und auf echte Probleme hinzuweisen. Ich werde sie dazu langfristig anleiten, denn nur so können gute Ergebnisse erzielt werden.

Können Sie unseren Lesern erzählen, wie Sie Ihre Freizeit verbringen? Was sind Ihre Hobbys?

Mein Hobby und meine große Stütze ist meine Familie. Wenn ich meine Arbeit gut schaffen will, muss ich einen guten Hintergrund in meiner Familie haben, und dank meiner Nächsten kann ich das tun. Wenn ich also ein bisschen Zeit in meinem Kalender finde, verbringen wir sie gemeinsam mit meiner Frau Hana, meiner Tochter Bára (12) und meinem Sohn Tadeáš (8). Zu meinen Hobbys gehören Natur, Musik und natürlich Sport. Acht Jahren spiele ich Basketball und nehme immer noch an den unteren Meisterschaften teil (unabhängig vom AlterJ), und gleichzeitig versuche ich, unserem Verein zu helfen, indem ich mit jungen Leuten arbeite.

Vorbereitet von: Michal Roh

In diesem Jahr war ein großer Teil des Streckennetzes der Eisenbahnverwaltung von Sperrungen betroffen. Für Passagiere gibt es alternative Busverbindungen, aber bei Waren ist es komplizierter. **Foto: Tomáš Ságner**

Interessantes aus dem Betrieb

Transport von Kraftstoff

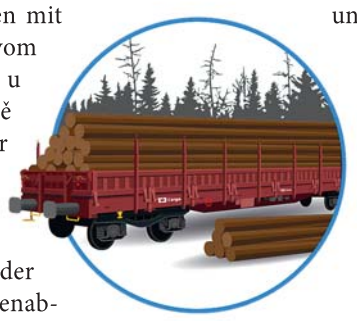
Neben dem mittlerweile klassischen Holztransport aus der Borkenkäferkalamität sind auch andere Warentransporte auf nicht elektrifizierten Nebenstrecken anzutreffen. In der Region Českolipsko handelt es sich dabei zum Beispiel um Kraftstofftransporte. Konkret handelt es sich um Züge auf der Strecke Leuna Werke - Česká Lípa, die für Firma Vendys bestimmt sind. In der Regel wird die beladene Garnitur am Montagmorgen nach Česká Lípa gebracht, an den folgenden Tagen wird sie schrittweise auf das Anschlussgleis gebracht, während die leere Garnitur meist am Donnerstag mit dem zurückkehrenden Handlingszug abtransportiert wird.

Der beladene Zug fährt in der Regel in den frühen Morgenstunden, so dass seine Fahrt nur bei Verspätungen dokumentiert werden kann. Das Foto von Antonín Němeček zeigt Mn 86121 Děčín - Česká Lípa mit einem "Brillenschalngenpaar" 750.338+753.301 mit einem Nachschub 742.130+225 im Bahnhof Stružnice, wo er darauf wartet, von einem Schnellzug der Gesellschaft "Arriva vlaky" überholt zu werden.

Umleitung über Slany

Am 22. Juni 2022 verkehrte auf der Strecke Most - Louny - Kralupy nad Vltavou ein außergewöhnlicher Umleitungszug Pn 53379, der von einem Lokomotiventrio geführt wurde. Zwei modernisierte Lokomotiven 742.736, 742.741 und ein nicht rekonstruierter "Kater" 742.431. Der Zug beförderte

Waggons mit Innofreight-Aufbauten, beladen mit Hackschnitzeln, vom Sägewerk in Plana u Mariánské Lázně nach Hněvice. Der Grund für die Einführung der Umleitung war die Sperrung eines der Gleise im Streckenabschnitt Trmice - Ústí nad Labem, und es war nicht möglich, die außerordentliche Sendung (Innofreighty) auf dem nicht gesperrten Gleis zu befördern. Martin Boháč hat diesen interessanten Zug vor der Haltestelle Telce fotografiert.



Michal Roh

Transport einer Dampflokomotive

Am Samstag, dem 9. Juli 2022, beteiligte sich die ČD Cargo an der Organisation des Transports einer Dampflokomotive, nämlich der "Adeligen" 475.111, von Plzeň nach Soběslav. Der Sonderzug wurde von der Lokomotive 742.748 der ČD Cargo aus PJ České Budějovice geführt. Diese Einheit stellte auch den Triebfahrzeugführer zur Verfügung, aber der Zug wurde unter der Lizenz des Verkehrsunternehmens "Česká západní dráha" betrieben. Die Dampflokomotive wurde bei der Belastungsprüfung von Brücken im Zuge der Verlegung der Strecken des IV. Korridors zwischen Soběslav und Plana nad Lužnicí eingesetzt. Aufgrund von Sperrungen wurde der Zug auf der Strecke Zdice - Protivín gefahren. Eine Woche später kehrte die "Adelige" auf demselben Weg zu ihrem Heimatdepot zurück.

Foto: Michal Roh

Neue Ergänzung der Lokomotivflotte der ČD Cargo

Am 22. Juli 2022 erschien zum ersten Mal eine neue Lokomotive auf einer Zuggarnitur der ČD Cargo - ein Vectron mit Nr. 5 370 051, der für mindestens 12 Monate von Cargounit vermietet wurde. Sie wurde einen Tag zuvor von Vertretern unseres Unternehmens in Poznan, Polen, übernommen. Am 15. August wurde es in SOKV Ústí nad Labem mit dem Logo unserer Firma versehen und wird nun regelmäßig zu Einsätzen im In- und Ausland, insbesondere in Deutschland, eingesetzt. Wir möchten hinzufügen, dass mehrere Lokomotiven von Cargounit auch von unserer Tochtergesellschaft CD Cargo Poland betrieben werden.

Foto: Tomáš Kuchta

Michal Roh

Belastungstest

Die Autobahn D7 von Prag nach Chomutov wird nach ihrer Fertigstellung eine schnelle und besonders leistungsfähige Verbindung zwischen dem tschechischen Innenland und dem Raum Chemnitz im benachbarten Sachsen mit Anschluss an das deutsche Autobahnnetz ermöglichen. Die bestehende zweispurige Straße I/7 wird schrittweise zu einer vierspurigen Strecke ausgebaut. Am Sonntag, dem 4. September 2022, fand ein Belastungstest des Brücken-Provisoriums über die Baustelle des neuen Abschnitts der Autobahn D7 in Chlumčany bei Louny statt. Diese Prüfung wurde von der Lokomotive 742.741 aus dem Betriebsbahnhof Most erfolgreich durchgeführt.

Foto: Martin Boháč

Anti-Drogen-Zug

Der so genannte Anti-Drogen-Zug oder auch Revolution Train hat seine Basis am Bahnhof Prag-Dejvice, von wo aus er je nach aktuellem Interesse von Städten und Schulen nicht nur in der Tschechischen Republik auf Tour geht. Der Zug besteht aus insgesamt 6 Waggons, die an die Form von Multimediasälen angepasst sind, in denen sich die Geschichte der Ursachen, der Entwicklung und der Folgen der Drogensucht auf mehreren Ebenen abspielt. Anfang September unternahm der Zug eine Tour durch Deutschland, unter anderem durch die Stadt Annaberg-Buchholz, die nur wenige Kilometer von der tschechisch-deutschen Grenze in Vejprty entfernt liegt. Es war daher naheliegend, den Zug über die Strecke Chomutov - Vejprty zu führen. Frachtführer des 300 Tonnen schweren Anti-Drogen-Zugs ist in der Regel die Tschechische Eisenbahn. Aufgrund der schwierigen Steigungsverhältnisse der Erzgebirgsstrecke musste die Lokomotive der ČD jedoch am Samstag, dem 10. September 2022, vom "Kater" 742.242 der ČD Cargo am Kai unterstützt werden. In Vejprty wurde die Zuggarnitur dann an die Preßnitztalbahn übergeben.

Foto: Ladislav Fric

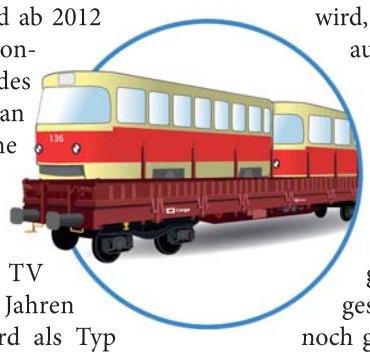
Michal Roh

Straßenbahnverkehr von Liberec nach Ostrava

Vom 13. bis 17. August 2022 wurden drei ältere Straßenbahnen des Typs T3R.PLF mit den Nummern 22, 23 und 28 von den Verkehrsbetrieben Liberec und Jablonec nad Nisou (DPMLJ) zwischen Liberec und Ostrava befördert. Die Straßenbahnen wurden zur Überholung ihrer Schränke in die ŠKODA EKOVA transportiert, die sich in den Zentralwerkstätten der Ostrauer Verkehrsbetriebe in Ostrava-Martinov befindet. Die Werkstätten verfügen über ein eigenes Anschlussgleis, der mit dem Bahnhof Ostrava-Třebovice verbunden ist.

Beladene Straßenbahnen im Depot von Liberec **Foto: Archiv DPMLJ**

Die Geschichte des Betriebs dieser Wagen in Liberec beginnt Ende der 1990er Jahre, als Liberec große Ambitionen hatte, den Straßenbahnverkehr zu modernisieren. Nach der Modernisierung des Straßenbahnnetzes, der Instandsetzung des Depots und dem Bau des Terminals in der Fügnerova-Straße sollten Straßenbahnen der neuesten Generation von der ČKD angeschafft werden. Aufgrund der Auflösung der Firma ČKD Dopravní systémy wurden die Niederflurwagen der LT-Serie jedoch nie ausgeliefert und Liberec beschaffte keine modernen Niederflurstraßenbahnen (abgesehen von einem EVO2-Wagen). Stattdessen wurde die Modernisierung der T3-Wagen durch den Austausch der Wagenkasten vorgenommen. Ab 2005 wurden Niederflurkasten des Typs VarCB3LF von Pragoimex (bzw. der Firma Krnovské opravny a strojírny) geliefert und in Ostrava, Krnov und ab 2012 auch in Liberec montiert. Das Design des Fahrzeugs erinnert an das ursprüngliche T3-Design und im Fall der Verwendung der elektrischen Ausrüstung TV Progress aus den Jahren 2005 bis 2007 wird als Typ T3R.PLF bezeichnet, oder als T3R.SLF, wenn die elektrische Ausrüstung von Škoda Electric verwendet wird, die bei den nach 2011 ausgelieferten Fahrzeugen zum Einsatz kommt. Heute besitzt Liberec insgesamt 22 Niederflurfahrzeuge des Typs T3, ein weiteres Fahrzeug wird gemäß einem zuvor abgeschlossenen Vertrag noch geliefert. Darüber hinaus werden voraussichtlich sieben weitere Straßenbahnen angeschafft werden.



Leider werden auch diese relativ modernen Fahrzeuge alt. Deshalb hat das DPMLJ eine Ausschreibung für die Überholung von insgesamt sechs Fahrzeugen veröffentlicht. Der geschätzte Auftragswert beträgt 42 Mio. CZK und bezieht sich auf drei Straßenbahnen des Typs T3R.PLF und drei T3R.PV. Obwohl der Auftrag als Überholung der Wagenkasten bezeichnet wird, soll es sich laut Ausschreibungsunterlagen um eine komplette Überholung einschließlich des Innenraums oder der Fahrerkabine handeln; die Straßenbahnen erhalten außerdem einen neuen Anstrich, der Boden wird ersetzt und alle Straßenbahnen werden ohne Fahrgestell überholt. Den Wettbewerb gewann das in Ostrava ansässige Unternehmen ŠKODA EKOVA, dam acht Monate Zeit zur Verfügung gestellt wird, um die Straßenbahnen zu reparieren; die Arbeiten sollen bis Ende nächsten Jahres abgeschlossen sein.

Da sowohl DPMLJ als auch die Ostrauer Werkstätten in Martinov über ein funktionierendes Anschlussgleis verfügen, wurde die Bahn auch in diesem Fall für den Transport der Straßenbahnen genutzt. Die entkleideten Straßenbahnen ohne Drehgestelle und Stromabnehmer wurden auf drei Flachwagen, einen der Baureihe Res und zwei Rs, verladen und mit der konventionellen Bahn über Nymburk zum Bestimmungsbahnhof transportiert, von wo aus sie wiederum über ein eigenes Anschlussgleis zum Empfänger befördert wurden, der mit den oben beschriebenen Instandsetzungsarbeiten begann. Interessant ist, dass die Spedition Carbosped, die sonst auf andere Güter, insbesondere auf lose Substrate, spezialisiert ist, an dem Transport beteiligt war.

Martin Boháč

Am Samstag, den 13. August 2022, übernahm "Electronik" 743.002 den Betrieb des Anschlussgleises des Depots Liberec.. **Foto: Archiv DPMLJ**

Personelle und organisatorische Veränderungen im Unternehmen

Der Vorstand der ČD Cargo, a.s. hat in seiner 382. Sitzung am 23. August 2022 den Beschluss Nr. 3836/2022 gefasst und folgende Maßnahmen bewilligt:

- Herrn Martin Srp mit Wirkung vom 31. August 2022 aus dem Amt des Direktors der Hauptabteilung für Betriebstechnologien (O21) zu entlassen,
- Herrn Jiří Škovron mit Wirkung vom 1. September 2022 zum Direktor der Organisationsstruktur der Verkehrsverwaltung Česká Třebová (TOC CT) zu ernennen,
- mit Wirkung vom 1. September 2022, Herrn Ing. Radek Nedomlel zum Direktor der Hauptabteilung für Betriebstechnologien (O21).

Aufsichtsrat der ČD Cargo

Der einzige Aktionär der Gesellschaft České dráhy, a.s. hat in Ausübung seiner Befugnisse in der Hauptversammlung der ČD Cargo, a.s. mit Wirkung vom 1. September 2022 ein neues Mitglied des Aufsichtsrats, Herrn Mgr. Michal Krapinec bewilligt, der auch als Vorsitzender des Aufsichtsrats wirken wird.

Der Vollständigkeit halber stellen wir die Zusammensetzung des Aufsichtsrats ab dem 1. September 2022 dar:

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist Herr Mgr. Michal Krapinec und die Mitglieder sind Ing. Mag. Bc. Jan Kasal, Mgr. Drago Sukalovský, Tomáš Vrbík, Radek Nekola a Bc. Marta Urbancová.

Verbindung von Geschichte und Gegenwart - Transport der "Slovenská Strela"

Eine interessante Kombination aus Geschichte und Gegenwart der Eisenbahn und auch die Erfüllung des Slogans der ČD Cargo "Alles-überall" war die Beförderung des kalten Triebwagens M 290.002 Slovenská strela von Kopřivnice zu einer Veranstalltung nach Ostrava.

Am Samstag, den 20. August 2022 wurde vom Mährisch-Schlesischen Eisenbahnmuseum (ŽMMS Železniční muzeum moravskoslezské, o.p.s) die Ferienveranstaltung "Fajne léto“ organisiert. Die Veranstaltung fand im Bahnhof "Ostrava Střed" statt, wo unter anderem die "Slovenská strela" ausgestellt wurde. Da das Fahrzeug jedoch wegen einer Motorreparatur nicht selbständig fahrbereit war, bat ŽMMS die Betriebseinheit in Ostrava, den Transport vom Depot in Kopřivnice zum Bahnhof in Ostrava Střed und zurück zu organisieren.

Durchfahrt des Sonderzugs durch die Stadt Příbor **Foto: Martin Monsport**

Verbindung der slowakischen Strela und der Lokomotive durch eine Zugstange **Foto: Aleš Kika**

Nach den organisatorischen Vorbereitungen mit den Abteilungen O7 (Abteilung Vertriebsunterstützung) und O21 (Abteilung Kapazitätsplanung) lief alles ausgezeichnet. Sonderzüge wurden Sonderzüge in der Zusammensetzung als Zuglokomotive 742.714 + Studená M 290.002 Slovenská strela eingeführt. Rund 2.000 Besucher und Eisenbahnfans konnten so den "fajny den" (schönen Tag) Tag in Ostrava mit allen geplanten Exponaten genießen, zu denen auch die modernisierte 742.714 operativ gehörte. Die Sonderzüge auf der Strecke wurden zuverlässig vom Lokomotivführer und Fahrlehrer der PJ Ostrava, Herrn Richard Ondrůšek, geführt, der die ČD Cargo im Laufe des Tages hervorragend vertrat und die Lokomotive 742.714 den Interessenten für die Besichtigung vorstellte.

Die Redewendung "Verbindung von Geschichte und Gegenwart" wurde auch buchstäblich erfüllt, denn es war notwendig, die originale spezielle Zugstange zu verwenden, um sie physisch mit M 290.002 zu verbinden; die slowakische Strela hat keine Puffer, und das ist eigentlich sehr gut, da ihr schönes zeitloses Design und die schönen Linien nicht gestört werden. Die Herangehensweise von ČD Cargo und die Qualität der erbrachten Dienstleistungen wurden anschließend vom Direktor von ŽMMS, Herrn Vojtěch Hermann, mit einem offiziellen Dankeschön gewürdigt.

Ivan Čimbora

Business Cargiáda 2022

Die Betreuung von Kunden und Geschäftspartnern ist seit langem ein wichtiger Bestandteil der aktiven Geschäftspolitik der ČD Cargo. Populäre sportliche und gesellschaftliche Veranstaltungen wie die "ČD Cargo Sports Games", deren 15. Jahrestag am 15. September im Hotel Kraskov inmitten des Eisengebirges in der Nähe des Seč-Stausees symbolisch stattfand, sind ein fester Bestandteil davon. In diesem Jahr wurde die Veranstaltung zum ersten Mal als Business Cargiada präsentiert.

Die Namensänderung erfolgte jedoch nicht nur um des Namens willen, sondern brachte auch eine Änderung des Konzepts der Spiele mit sich: Anstelle von Einzelsportarten wurden nun Mannschaftswettbewerbe ausgetragen. Das Hauptziel bestand darin, die meisten Teilnehmer den ganzen Tag über mit sportlichen Aktivitäten zu beschäftigen, Spaß an anspruchslosen sportlichen Aktivitäten zu haben, sich zu entspannen und zumindest für eine Weile von anspruchsvollen beruflichen Verpflichtungen abzuschalten.

Im Laufe des Vormittags verdienten 8 Teams durch ihre Leistungen in nichttraditionellen Sportdisziplinen besonderes Geld, das sie dann zum Kauf von Teilen für den Bau einer Rennmaschine - einer Lokomotive - verwendeten. Den Höhepunkt des sportlichen Wettbewerbs bildete der nachmittägliche **"Grand Prix ČD Cargo"**, bei dem die einzelnen montierten Lokomotiven mit ihren Lokomotivführern auf der Rennstrecke vorgestellt wurden. Die Kreativität der einzelnen Teams war bewundernswert, und es entstanden wirklich originelle Maschinen mit ungewöhnlichen Designs und Konstruktionen. Wichtig ist nicht, wer am Ende die Siegerpokale und Medaillen in Empfang nehmen konnte, sondern dass den ganzen Tag über eine tolle Stimmung unter allen Teilnehmern herrschte, die auch durch das ungünstige Wetter nicht getrübt wurde. Trotzdem war die diesjährige Beteiligung mit fast 90 Teilnehmern aus mehr als 30 Unternehmen rekordmäßig.

Während des ganzen Tages gab es ausgezeichnete Erfrischungen und auch Getränke kamen nicht zu kurz. Eine erfahrenere Physiotherapeutin stand für diejenigen bereit, die sich beim Sport eine kleine Verletzung oder kleinere Schmerzen zugezogen hatten. Auch am Abend setzte das Programm mit der letzten Wettbewerbsdisziplin fort, es wurde ein Team-Karaoke-Wettbewerb vorbereitet. Die "Fach-Preisrichter" bewerteten nicht nur Gesangsleistungen, sondern auch die Choreografie und den Gesamtausdruck der einzelnen Teams. Ganz zum Schluss am Abend gab es eine Disco, bei der viele bewiesen, dass ihr Kraftreservoir fast unendlich ist.

Die Bedeutung der Veranstaltung wurde durch die aktive Teilnahme von Vertretern der Unternehmensleitung und der Vertriebsabteilung unterstrichen. Besonders hervorzuheben sind hier die Leistungen des Vorstandsmitglieds Zbyszek Waclawik und der Direktorin der Verkaufsabteilung Vlasta Slavikova. Alle gingen mit guter Laune, neuen Erfahrungen und dem Wunsch nach einem baldigen Wiedersehen bei einer ähnlichen Veranstaltung nach Hause.

Text und Foto: Zdeněk Šiler

Sicherheit im Eisenbahnbetrieb

1) Eine Auswahl der schwerwiegendsten außergewöhnlichsten Vorfälle (MU) für Q2 2022

• Am 8. Mai 2022 kam es im Bahnhof Děčín Hauptbahnhof zu einem Dieselkraftstoffaustritt aus einem stehenden Kesselwagen und einer anschließenden Verunreinigung des Gleisbetts. Glücklicherweise gab es bei dem Unfall keine Personenschäden, aber es entstanden Schäden an der Eisenbahninfrastruktur und der Umwelt.

• Am 27. Juni 2022 fuhr eine einzelne Rangierlokomotive im Bahnhof Ostrava hlavní nádraží (Ausfahrgleis im Bereich des SOKV-Anschlussgleises) unerlaubt an einem Rangierverbotsignal vorbei und entgleiste anschließend mit zwei Achsen über einen nicht gekippten Entgleisschuh. Während des Unfalls wurde der Kraftstofftank der Lokomotive beschädigt, und etwa 4 000 Liter Dieselkraftstoff liefen aus. Glücklicherweise kam es bei dem Unfall nicht zu Personenschäden, aber es entstanden erhebliche Schäden an der Lokomotive, dem kontaminierten Gleisbett und der Umwelt.

• Am 27. Juni 2022 kam es auf dem Bahnhof Bohumín zu einem Zusammenstoß zwischen einem Zug der Baureihe Ex 516 (Pendolino) des Verkehrsunternehmens České dráhy und einer Schiebelokomotive des Verkehrsunternehmens ČD Cargo. Während des Vorfalls kam der Triebfahrzeugführer der Ex 516 ums Leben, vier Arbeitnehmer der ČD Cargo, die auf der Rangierlok mitfuhren, wurden verletzt und ein Arbeitnehmer des Unternehmens, das die Verpflegung auf der Ex 516 sicherstellte, wurde verletzt. Es entstanden erhebliche Schäden an den Fahrzeugen und am Eisenbahn-Oberbau.

• Am 30. Juni 2022 ereignete sich ein Unfall auf dem Bahnhof Bystřice (Strecke Čadca - Mosty u Jablunkova Staatsgrenze - Bohumín). Während der Fahrt des Zuges Pn 49710 wurde die zweite Ladetür des ersten Wagens hinter der Lokomotive geöffnet. Die geöffnete Tür brach daraufhin ab und beschädigte das Abfahrtssignal Glücklicherweise wurden durch den MU keine Personenschäden verursacht, es wurde jedoch die Eisenbahninfrastruktur beschädigt.

2) Neue Entwicklungen bei Vorschriften und internen Standards

Seit dem 1. Juli 2022 wurden die folgenden wichtigen Vorschriften und internen Standards geändert:

• Richtlinie SŽ D1 TEIL 1 Verkehrs- und Signalisierungsvorschriften für Strecken, die nicht mit einer europäischen Zugbeeinflussungsanlage ausgerüstet sind;

• Richtlinie SŽ D3 Vorschrift für ein vereinfachtes Eisenbahnverkehrsmanagement;

• Richtlinie SŽ D4 Vorschrift für die Kontrolle des Eisenbahnverkehrs auf Strecken, die mit Funkblockierung ausgerüstet sind.

Ergänzend zu diesen Vorschriften wurde die Anweisung SŽ PPD-7/2022 des Eisenbahnverkehrsunternehmens *"Organisatorische Maßnahmen zur Sicherstellung des Übergangs zu neuen Vorschriften SŽ D1 TEIL 1, SŽ D3 und SŽ D4"* herausgegeben, die einige Bestimmungen, insbesondere im Bereich der Sicherung von Fahrzeugen gegen Wegrollen und der Herstellung eines seitlichen Schutzes gegen Wegrollen, modifiziert.

Seit 1. Juli 2022 sind weitere Änderungen an diesen internen Standards vorgenommen worden:

• Änderungsantrag Nr. 4 zur internen Norm KVs-3-B-2010 Betrieb und Bedienung der Bremsanlagen von Schienenfahrzeugen.

• Änderung Nr. 2 zur internen Norm OR3-B-2013 Regeln für den Betrieb der Eisenbahn

Derzeit laufen die abschließenden Arbeiten zur Änderung einiger wichtiger interner Betriebsnormen. Diese Normen werden Gegenstand regelmäßiger Herbstschulungen sein und voraussichtlich im 4. Quartal 2022 in Kraft treten.

3) Thema Sicherheit: Bremsen von Schienenfahrzeugen

"Autos halten an, Züge fahren". So wurde vor Jahren auf Werbeplakaten der Vorteil des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr bei winterlichen Verhältnissen dargestellt. Die Wahrheit ist, dass wir fahren können, aber wir **müssen** immer sicher anhalten. Andernfalls wird die kinetische Energie nicht in Wärme oder Strom, sondern in unerwünschte Belastungsenergie umgewandelt. Dies gilt für die Bewegung aller Verkehrsmittel auf der Straße, dem Wasser oder in der Luft. Ein zuverlässiges Bremssystem ist die Grundlage für eine sichere Fahrt, und das ist auch bei der Eisenbahn nicht anders.

Unser Artikel konzentriert sich daher auf das Thema Schienenbremsen im Güterverkehr, obwohl vieles von dem, was im Folgenden beschrieben wird, auch für den Personenverkehr gilt. Wenn der Artikel aus der Sicht der Bremsen vollständig sein soll, würde die gesamte Ausgabe von Cargovák oder sogar alle Ausgaben des ganzen Jahres nicht ausreichen. Daher werden wir uns hauptsächlich auf die Informationen konzentrieren, die Teil der 4. Änderung der IN KVs3-B-2010 (Betrieb und Instandhaltung von Bremsanlagen der Schienenfahrzeuge) wurden. Es ist jedoch gut zu wissen, dass Änderungen in der Verordnung immer auf der Grundlage von technischen Entwicklungen, neuen Technologien und Erkenntnissen in diesem Bereich, höherer Gesetzgebung, Interoperabilitätsanforderungen (d. h. gemeinsame Vorschriften für Eisenbahnunternehmen innerhalb der EU, die den Zugbetrieb auf dem gesamten Kontinent ohne Einschränkungen ermöglichen) und nicht zuletzt nach dem Auftreten außergewöhnlicher Zwischenfälle (MU) vorgenommen werden. Werfen wir also einen Blick auf die aktuellen Änderungen.

Rangieren des zuges

Bereits beim Rangieren des Zuges im Ausgangsbahnhof kann es vorkommen, dass einige Fahrzeuge aus verschiedenen Gründen mit ausgeschalteten Zwischenbremsen transportiert werden müssen. Solche Fahrzeuge verringern die Bremsleistung des gesamten Zuges, die vom Gewicht dieser Fahrzeuge abhängt. Wenn die Bremsleistung (prozentuale Bremswirkung des Zuges) nicht ausreicht, kann der Zug nicht ohne Geschwindigkeitsreduzierung fahren und ist daher nicht in der Lage, die Geschwindigkeit sicher zu reduzieren oder den Zug auf einem beliebigen Streckenabschnitt anzuhalten. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass eine Zuggarnitur an einer Stelle auseinanderbrechen kann, an der die Bremsleistung eines solchen Abschnitts kritisch niedrig sein kann. Diese Bremsleistung kann nicht nur nicht ausreichen, um diesen Teil des Zuges zu stoppen, sondern auch nicht, um ihn an einer großen Steigung anzuhalten. Die Verordnung sieht daher vor, dass nicht mehr als drei solcher Fahrzeuge hintereinanderfahren dürfen. Ist es jedoch erforderlich, vier oder mehr Fahrzeuge zu befördern, die aus durchgehender Bremsung ausgeschaltet und dicht hintereinander angeordnet sind, so müssen diese Fahrzeuge zur Zugmitte hin so angeordnet sein, dass auf beiden Seiten Fahrzeuggruppen mit funktionierender durchgehender Bremse vorhanden sind, die ein sicheres Anhalten und Stehenbleiben im Falle eines Ausfalls auch an der ungünstigsten Stelle gewährleisten.

Eine vollständige bremsprobe durch einen zuständigen fachmitarbeiter

Die vollständige Bremsprobe (Bremstest) kann von einem einzigen kompetenten Mitarbeiter über eine Kompressionsstation und IT-Technologie durchgeführt werden, wobei der Mitarbeiter die HP (durchgehende Rohrleitung) des Zuges über ein Mobiltelefon oder Tablet kontrolliert.

Bereitstellung von leeren fahrzeugen zum beladen

Werden leere Fahrzeuge mit der Absicht abgestellt, sie zu beladen, so sind diese Fahrzeuge mit einer Sicherungskraft zu sichern, die derjenigen entspricht, die für die Beladung der betreffenden Fahrzeugkombination erforderlich ist.

Wärtersignale für bremsprüfungen

Die Vorschrift SŽ D1 Teil 1 (gültig ab 1. Juli 2022) legt nicht mehr die Bedingungen für das Geben von Wärtersignalen bei Bremsprüfungen fest. Diese Bedingungen sind nun in unserer IN KVs3-B-2010 enthalten, ohne dass ihre Verwendung geändert wurde.

Ständiger bericht über das tzob bremsen

Für Lokomotivzüge (Lv), die aus einer einzelnen HV oder HV in Mehrfachsteuerung bestehen, ist es nicht mehr notwendig, ein MZOB- oder Pv-Bestellformular zu erstellen. Der Fahrer kann das "TZOB" Dokument verwenden, das Teil des "Ordnungsbuchs für Triebfahrzeugführer (KPS)" ist.

Unlöschbare einträge

Die Eintragungen in die MZOB sind stets mit blauem oder schwarzem nicht löschbarem Stift vorzunehmen.

Bremstechnik bei winterlichen bedingungen

Wenn die Außentemperatur unter +2 °C fällt und sich Fahrzeuge mit Verbundwerkstoff-Bremsklötzen (LL) im Zug befinden, muss der Triebfahrzeugführer immer die Fahrtechnik berücksichtigen. Das bedeutet, dass die Bremswirkung regelmäßig nach maximal 50 km und spätestens nach 30 Minuten Fahrt überprüft werden muss. Findet der Fahrer die Bremswirkung geringer als erwartet, so hat er die Bremswirkung in der Hälfte des angegebenen Zeitabstands zu überprüfen. Es sei darauf hingewiesen, dass nichtmetallische Klötze vor mehr als zehn Jahren auf der Schiene eingeführt wurden, vor allem um den Lärm beim Bremsen zu verringern. Diese Klötze haben spezifische Eigenschaften, die im Betrieb einige Schwierigkeiten verursachen. Ein Beispiel dafür ist die deutlich geringere Verriegelungskraft Fp im Vergleich zu Graugussklötzen (GG). Ihre Verwendung wirkt sich auch auf die Beschaffenheit der Lauffläche des Rades aus, mit dem sich das Verkehr ebenfalls befassen musste. Die nichtmetallischen Klötze sind jedoch der Weg, den das Eisenbahn-Europa eingeschlagen hat, und wenn wir nicht isoliert sein wollen, müssen wir den gleichen, nicht einfachen Weg gehen.

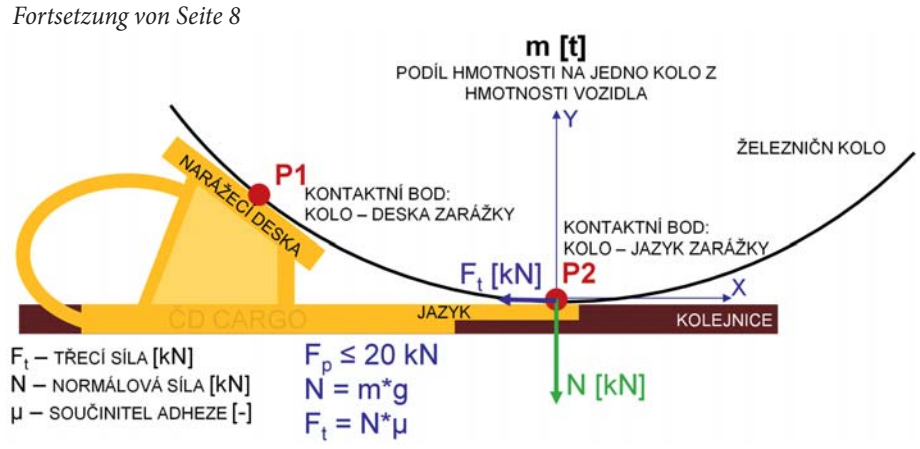
Kommunikation zwischen triebfahrzeugführer und d-vs-dispatcher

Der D-VS ist der direkte Vorgesetzte des Triebfahrzeugführers und vor allem die erste Person, an die sich der Triebfahrzeugführer

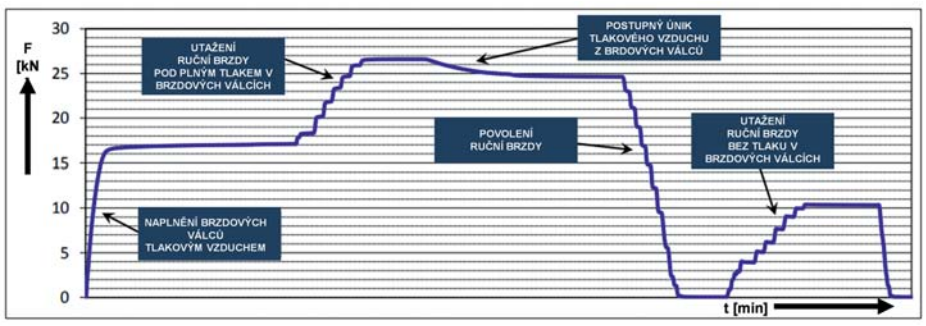
Fortsetzung auf Seite 9

Sicherheit im Eisenbahnbetrieb

Fortsetzung von Seite 8



Ideale Sperrklotzposition im Verhältnis zum Rad



Fp-Größe in Abhängigkeit vom BV-Luftdruck

immer wenden sollte. Die Kommunikation zwischen ihnen, insbesondere unter schwierigen Bedingungen, kann für den Betrieb entscheidend sein. Bleibt ein Zug auf der Strecke stecken, kommuniziert der Triebfahrzeugführer immer mit dem jeweiligen D-VS. Er hilft u. a. bei der Sicherung des Hilfs-Triebfahrzeugs und bei der Bereitstellung von Sperrklötzen zur Sicherung des Zuges.

Zug bleibt auf den gleisen stecken

Wenn ein Zug auf der Strecke festsitzt und der Luftverlust der durchgehenden Rohrleitung nicht ausgeglichen werden kann, muss der Triebfahrzeugführer alle Maßnahmen ergreifen, um den gesamten Zug gegen Bewegung zu sichern. Zur Direktsicherung gehören insbesondere Handbremsen, Keile und Sperrklötze der Triebfahrzeugausrüstung. Bei der Verwendung von Sperrklötzen muss der Triebfahrzeugführer stets darauf achten, dass diese ordnungsgemäß unter geladenen Achsen und den Kontaktflächen des Schienenkopfes angebracht sind, dass die Sperrklötze sauber und trocken sind und die Zungen der Sperrklötze so eng wie möglich am Rad anliegen.

Diese drei Bedingungen haben einen großen Einfluss auf die Verriegelungsfähigkeit der Sperrklötze und in vielen Fällen kann der Fahrer mit diesen Mitteln auskommen. Nur in diesen Fällen ist es möglich, dass der Fahrer die Handbremse trotz vollem Luftdruck in den Bremszylindern betätigen kann. Dies führt zu einer Erhöhung der Verriegelungskraft um mehr als 60 % des ursprünglich auf dem Fahrzeug angegebenen Wertes. Im störungsfreien Betrieb ist dieser Vorgang mit der Handbremse nicht zulässig. Dies würde dazu führen, dass die Zahl der Defekte an den Bremskomponenten zunimmt, die Bremse unbrauchbar wird und die Haftung der Bremsklötze von der verwendeten Handbremse nicht mehr überprüft werden kann.

Haltekraft anstelle des bremsgewichts der handbremse

Die Haltekraft Fp wurde bereits bei der letzten Änderung in IN aufgenommen und entspricht somit den neuesten Anforderungen gemäß den internationalen Interoperabilitätsregeln. Lassen Sie mich jedoch den Grund für den Wechsel zu einer physikalisch fassbaren Größe durch Sir Isaac Newton (1642-1727) erklären. Die seit vielen Jahrzehnten gültige Handbremsleistung (Bremsgewicht) in Tonnen sagt dem Laien jedoch nichts, und wer das System verstehen will, müsste im Prinzip wesentlich mehr studieren. Es ist allgemein bekannt, dass das Bremsgewicht der Handbremse von der Bremsleistung des Fahrzeugs bei einer Geschwindigkeit von etwa 50 km/h abgeleitet wird (dynamische Reibung). Bei dieser Geschwindigkeit sind die Reibungswerte aller Arten von Bremsklötzen ungefähr gleich. Die Ruhereibung (bei einem stehenden Fahrzeug) der verschiedenen Arten von Bremsklötzen ist jedoch sehr unterschiedlich und entspricht daher nicht den geltenden Normen. Aus diesem Grund war es notwendig, das System des Bremsgewichts [t] der Handbremse auf eine klar definierbare Haltekraft Fp [kN] umzustellen, mit der sich heute auch ein Siebtklässler in der Grundschule gut auseinandersetzt. Deshalb bekomme ich oft die Frage gestellt: "Wenn es mehrere Fahrzeuge mit der gleichen Konstruktion gibt, warum hat dann jedes eine andere Haltekraft auf den Wagenkasten, wobei das mit dem GG-Bremsklotz (Graugusseisen) den höchsten Wert hat und das mit dem Bremsklotz mit dem "K" im Ring den niedrigsten"? Antwort: "Obwohl die Kraft, die der Klotz auf das Rad ausübt, bei allen Fahrzeugen gleich ist, ist der Ruhereibungswert bei den nichtmetallischen Klötzen, insbesondere beim "K"-Klotz, deutlich niedriger. Multipliziert man also die Haltekraft an der Lauffläche des Rades mit einer deutlich niedrigeren Dezimalzahl als die eines Gussklotzes, muss man logischerweise zu einem deutlich niedrigeren Wert der Haltekraft Fp [kN] kommen. Das Paradoxe daran ist, dass der Wert der dynamischen Reibung des Komposit-Klotzes "K" eindeutig am höchsten ist und somit die beste Bremswirkung während der Fahrt erzielt.

Vlastimil Hybrant

		TYP BRZDOVÉHO ŠPALÍKU		
		GG (šedá litina)	Ⓚ	Ⓛ
PŘEPOČET BV [t] NA F_p [kN]		x 1,86	x 1,01	x 1,05
STATICKÉ TŘENÍ (zajištění vozidla ruční brzdou)		👍	👎	👎
DYNAMICKÉ TŘENÍ	rychlost ***v* >50 km/h**	👎	👍	👍
	rychlost ***v* <50 km/h**	👍	👍	👎

Zustands- und Leistungsbewertung verschiedener Arten von Bremsklötzen

Foto měsíce

Niemand mehr kann dieses Austauschgewicht umbauen. Der **ursprüngliche korinthische Bahnhof** mit einer Spurweite von 1.000 mm ist seit 15 Jahren im Ruhestand. Dieser Bahnhof diente mehr als ein Jahrhundert lang. Die Natur hier in der Nähe des Hafens schafft einen romantischen Ort nicht nur für Fotografen. Auf den verrosteten Gleisen sind noch drei Güterwagen in verfallenem Zustand zu sehen. Das Bahnhofsgebäude ist jedoch eine Welt für sich, denn es dient als Bürogebäude für Unternehmen, die nicht der Eisenbahn angehören. Das Foto des Monats September wurde uns von **Vlastimil Hybran**t zugesandt.

Vydavatel: ČD Cargo, a. s. Redakční tým: Michal Roh, Michala Grünbaum, Martin Boháč, Robert Heděnec, Zdeněk Šiler, Petr Říha.
Tisk, sazba a grafická úprava: DTP Futura, s.r.o., **Adresa redakce:** Redakce Cargováku ČD Cargo, a. s., Jankovcova 1569/2c, 170 00 Praha 7 Holešovice
e-mail: cargovak@cdcargo.cz, **www.cdcargo.cz,** Registrováno Ministerstvem kultury ČR pod č. MK ČR E 19835.