Zeitschrift für Mitarbeiter der ČD Cargo, a.s.

4Q/2023

Cargovák

Eröffnungsspalte

Facebook ČD Cargo

Viele Leser unserer internen Zeitschrift Cargovák sind auch Fans der ČD Cargo in sozialen Netzwerken. In geringerem Umfang auf der Plattform X (früher Twitter), in größerem Umfang auf Facebook. Während des Bestehens unserer Facebook-Seiten haben wir über 7 Tausend Follower gewonnen. Das zeigt das Interesse nicht nur an unserem Unternehmen, sondern am Schienengüterverkehr im Allgemeinen. Leider haben wir unseren letzten Beitrag auf der alten FB-Seite am 31. August "aufgehängt" und am nächsten Tag waren keine Aktualisierungen mehr möglich. Die Kontaktaufnahme mit dem Betreiber von Facebook, META, war nicht gerade einfach, die Schwächen der künstlichen Intelligenz□ zeigten sich während der Kommunikation und leider antwortete META nach eineinhalb Monaten intensiver Kommunikation, dass sie unsere Angelegenheit als erledigt betrachtet. Was bedeutete dieser deutliche Satz für uns? Wir mussten eine neue Facebook-Seite einrichten und bei Null anfangen. Doch die mehr als 150 Follower, die wir an einem Wochenende gewonnen haben, stimmen uns optimistisch. Wir wollen nicht nur die 7.000 Follower zurückgewinnen, die wir verloren haben, sondern auch alle anderen Eisenbahnfans erreichen. Ich glaube, dass wir das gemeinsam schaffen werden. Und wenn auch Sie unsere Unterstützer werden wollen, scannen Sie einfach den beigefügten QR-Code.

MICHAL ROH

Inhalt

Septemberfest

04 Der September ist traditionell der Monat, in dem der Tag der Eisenbahn und andere Veranstaltungen für die breite Öffentlichkeit gefeiert werden.

Ausschlüsse in Priesen

05 In den Monaten September und Oktober prägte sie Transport von Kohle nach Opatovicka Kraftwerksstilllegung in der Nähe von Žatec. Du bistbeantragte eine Umleitung über Chomutov. Vielen Dank an die Mitarbeiter von Betriebsarbeitsplatz Most Aber alles konnte zur vollsten Zufriedenheit umgesetzt werden Kunden ohne nennenswerte Schwankungen.

Ein schönes Winterfoto von Jiří Fišer *unter dem (Zámeckým vrchem) Burgberg bei* ***Česká Kamenice*** *erinnert uns daran, dass die 753.301 "brejlovec" noch immer bei der ČD Cargo im Einsatz ist. Sie wird vor allem auf Umschlagzügen in den Regionen Děčín und Českolipsko eingesetzt. Diese Maschine wurde 1976 hergestellt und ihre erste Betriebslaufbahn wurde im Jahr 2013 beendet. Sie wurde im Herbst 2016 wiederbelebt und ist aufgrund von Bestellungen von Eisenbahnfans oft an der Spitze von Personenzügen zu sehen.*

Das Jahr 2023 war sicherlich nicht einfach

Wenn sich das Jahr 2023 dem Ende zuneigt, ist dies eine Zeit der Bestandsaufnahme und für viele eine Zeit der Vorsätze, die mit dem Beginn eines neuen Jahres verbunden sind. Wir haben den Hauptverantwortlichen, den Vorstandsvorsitzenden Tomáš Tóth, gefragt, wie es unserem Unternehmen im zu Ende gehenden Jahr ergangen ist.

Dipl.-Ing. Tomáš Tóth, Vorstandvorsitzender der ČD Cargo, a.s. FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Herr Vorsitzender, wie würden Sie den Verlauf dieses Jahres bewerten? War es schwieriger oder leichter als das vorangegangene?

Auf diese Frage gibt es keine einfache Antwort. Wie im Jahr 2022 mussten wir uns auch in diesem Jahr einer Reihe von neuen Herausforderungen stellen, auf steigende Kosten reagieren und infolgedessen häufiger und härter mit unseren Lieferanten verhandeln. Wir mussten auch auf die globale Marktsituation mit ihren vielen Unsicherheiten und der allgemeinen Abkühlung der Wirtschaft reagieren. Umgekehrt konnten wir uns dank weniger Sperrungen und geringerer Mengen auf die Qualität der von uns erbrachten Dienstleistungen konzentrieren. So wurde der enorme Druck auf die Mengen von 2022 in diesem Jahr eindeutig durch den Druck auf die Qualität und den Preis der Transportleistungen ersetzt. Unsere Transporte wurden von konkurrierenden Transportunternehmen herausgefordert, und umgekehrt haben wir auch neue Positionen erworben, nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland. Ich weiß also nicht genau, ob es ein einfacheres oder schwierigeres Jahr war, aber was ich bestätigen kann, ist, dass es sicherlich kein einfaches Jahr war.

Alles begann im Herbst 2022, als wir unseren Kunden geduldig erklären mussten, warum wir unsere Realisierungspreise im Vergleich zum Vorjahr erhöhen mussten. Ich wage zu behaupten, dass dank einer sachlichen und professionell vorbereiteten Argumentation die meisten unserer Geschäftspartner unsere Preispolitik akzeptiert haben. Aber das war noch nicht alles. Im Laufe des Jahres hatten wir mit einer Reihe von Faktoren zu kämpfen, die sich negativ auf unsere Transportdienste auswirkten. Glücklicherweise wurdenvon Naturkatastrophen verschont. Was ich jedoch erwähnen muss, sind die umfangreichen Sperrungsmaßnahmen, die fast die gesamte Infrastruktur der Eisenbahnverwaltung betrafen. Wir atmeten auf, als wir endlich wieder ohne Einschränkungen auf der "Fünfhunderteins" fahren konnten, aber dazu kamen die ständige Sperrung im Elbtal nach Deutschland, die Verkehrsbeschränkungen auf der "Ferdinandka", am Bahnübergang in Lanžhot und ich könnte noch weiter erzählen. Auch das Zusammentreffen einiger Sperrungen war sehr beschränkend. Ich höre oft, dass wir uns am Rande einer Wirtschaftskrise befinden, und ich wage zu behaupten, dass wir bereits das ganze Jahr 2022 auf die Krise reagieren mussten. Zu den Faktoren, die zu einem gewissen Rückgang unseres Transportvolumens geführt haben, gehören der Rückgang der Metallurgieproduktion im Zusammenhang mit der schlechten wirtschaftlichen Lage eines unserer wichtigsten Kunden, die Situation auf dem Energiemarkt in Verbindung mit dem warmen Wetter während des größten Teils des Jahres, die Instabilität auf dem Holzmarkt und ich kann nicht umhin, die Situation im kombinierten Verkehr zu erwähnen, der sich immer noch nicht vollständig von der Covida-Pandemie erholt hat und der auch durch die Abkühlung der Beziehungen zu China und die Sanktionen gegen Russland erheblich beeinträchtigt wird. Erfolgreich waren wir im Treibstofftransport und trotz der Schwierigkeiten zu Jahresbeginn auch im Automobilbereich.

Ich kann die traditionelle Frage nicht auslassen. Was war in dem gerade zu Ende gegangenen Jahr erfolgreich und wo haben Sie das Gefühl, dass Sie noch härter arbeiten und Dinge zu Ende bringen müssen?

Den größten Erfolg sehe ich darin, dass wir die erste Hälfte dieses Jahres mit einem Gewinn abgeschlossen haben und ich erwarte ein ähnliches Ergebnis am Ende des Jahres. Aber ich bin auch stolz auf eine Reihe von Teilerfolgen. So haben wir zum Beispiel eine neue einheitliche Sicherheitsbescheinigung für den Betrieb des Schienenverkehrs auf nationalen und regionalen Eisenbahnen in der Tschechischen Republik und auch für unsere Zweigwerke in Deutschland und Österreich erhalten. Zum ersten Mal haben wir diese Bescheinigung von der Europäischen Eisenbahnagentur erhalten. Wir sind einer der ersten großen europäischen Beförderer, der diese Bescheinigung für die längstmögliche Zeit, nämlich fünf Jahre, besitzt. Ich möchte nur hinzufügen, dass die Agentur eine Reihe von Optionen für die Erteilung der Bescheinigung hat, und wenn sie z. B. mit dem Sicherheitssystem nicht zufrieden ist, kann sie die Bescheinigung unter Vorbehalt für ein Jahr erteilen oder die Bescheinigung vollständig entziehen.

Es ist uns auch gelungen, eine Reihe von neuen Transporten zu erhalten, zum Beispiel Treibstoff im Transit durch die Tschechische Republik. Unsere Tochtergesellschaften und Abspaltungen sind gewachsen, und ich wage zu behaupten, dass wir in diesem Jahr die ČD Cargo Adria gestärkt haben, die wie geplant 2022 an ihrem Start ist und auf die wir ab dem nächsten Jahr große Hoffnungen setzen. Wir haben umfangreiche Sperrungen bewältigt, das 24/7-Kundenzentrum aktiviert, die Reparaturwerkstatt für Lastwagen in Třinec modernisiert und eine moderne Reparaturwerkstatt für Lastwagen in České Budějovice steht vor der Fertigstellung. Neben der Verbesserung der Arbeitsbedingungen für unsere Mitarbeiter haben wir auch unsere Aktivitäten im Bereich der Anwerbung von Arbeitskräften intensiviert. Außerdem haben wir unseren Kunden die Möglichkeit geboten, ihre Sendungen über die moderne ČDCgo-App zu verfolgen, wir bereiten einen CO2-Einsparungsrechner vor usw. Der Bereich ESG (Umwelt, Soziales, Governance) ist neu für uns, aber auch hier gibt es Bereiche, an die wir anknüpfen können. Wir haben eine Vereinbarung mit dem Ministerium für Industrie und Handel über Energieeinsparungen getroffen, wir bereiten ein Projekt zur Installation von Solarzellen in unseren SOKV vor usw. Ich glaube, wenn wir gemeinsam auf die letzten Jahre der ČD Cargo zurückblikken, hat jeder unserer Mitarbeiter das Recht, auf die moderne Geschäftsgruppe, in der er arbeitet, stolz zu sein. Ich bin es auf jeden Fall.

Und was ist schief gelaufen? Angesichts des rückläufigen Frachtaufkommens bei allen Verkehrsträgern, nicht nur in der Tschechischen Republik, sondern in ganz Europa, haben wir weitere wertvolle Tonnen im Einzelwagenverkehr verloren. Aus Sicht der Unternehmensleitung, der Aktionäre und des Verkehrsministeriums handelt es sich dabei um ein Schlüsselprodukt, das dazu beitragen kann, Güter in Zukunft auf die Schiene zu verlagern. Deshalb möchte ich den Lesern hier an dieser Stelle unmissverständlich versichern, dass wir das Einzelwagensystem weiter betreiben werden, damit es auch in Zukunft zur Dekarbonisierung des Verkehrs beitragen kann. Das ist nicht nur für die Umwelt wichtig, sondern auch für die Energieeffizienz der Bahn, und das wird in Zukunft wichtiger denn je sein. Denn der Bedarf an zusätzlicher Energie im Verkehr steigt von Jahr zu Jahr.

Auf der Website von Cargovák wird die Expansion der ČD Cargo ins Ausland recht häufig erwähnt. Ist sie so wichtig für unser Unternehmen und wird die Expansionsstrategie erfolgreich umgesetzt?

Ich habe bereits erwähnt, dass wir in der ersten Jahreshälfte ein positives Ergebnis erzielt haben, zu dem unsere Niederlassungen und ausländischen Tochtergesellschaften einen nicht unerheblichen Teil beigetragen haben. Sie sind alle erfolgreich, aber es ist vielleicht anschaulicher zu sagen, dass wir zum Beispiel in Polen in diesem Jahr eine Rekordmenge von 5 Millionen Tonnen transportieren werden. In der Slowakei sind wir der viertgrößte Spediteur, und unser Anteil ist dort zwischen 2021 und 2022 um 33 % gestiegen. In Österreich haben wir bereits einen Marktanteil von 3 %, und in Deutschland haben wir unser Transportvolumen bis 2023 um die Hälfte erhöht. Wir verfügen über "Lizenzen" für den Schienengüterverkehr in sieben europäischen Ländern und beabsichtigen, unsere Expansion fortzusetzen, da wir über geeignetere Triebfahrzeuge verfügen. Unsere Lokomotiven sind bereits in den Niederlanden auf den Gleisen zu sehen und werden nächstes Jahr auch in Belgien und möglicherweise in Italien zum Einsatz kommen. Wir halten diese Länder für sehr vielversprechend, nicht zuletzt wegen ihrer Anbindung an große Seehäfen. Auf der anderen Seite Europas wollen wir uns auf die Entwicklung von Aktivitäten in Kroatien, Serbien und möglicherweise Slowenien konzentrieren. Es wird erwartet, dass sich die adriatischen Häfen in Zukunft stark entwickeln werden, und wir wollen dabei sein.

Unsere Mitarbeiter treffen zunehmend moderne Lokomotiven in den Farben der ČD Cargo. Wie wird die Modernisierung bzw. Erneuerung der Lokomotivflotte im Jahr 2024 und in den weiteren Jahren weitergehen?

Ohne moderne, interoperable Lokomotiven wären wir nicht in der Lage gewesen, auf ausländische Märkte vorzudringen und damit auch nicht auf den immer stärker werdenden Druck unserer Kunden auf eine komplexe Umsetzung des Verkehrs auf der gesamten Strecke zu reagieren. Deshalb ist es für uns so wichtig, die finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens

pokračování na straně 3

Das Jahr 2023 war sicherlich nicht einfach

pokračování ze strany 2

in den schwarzen Zahlen zu halten. Wir müssen das Investitionstempo beibehalten und eine angemessene Finanzierung unserer Entwicklungsaktivitäten sicherstellen können. Ich bin überzeugt, dass wir inzwischen erfolgreich sind. Seit 2015 hat sich der Anteil neuer und modernisierter Lokomotiven um 15 % erhöht, und bei den Elektrolokomotiven wird bis 2026 jede fünfte Lokomotive Vectron oder TRAXX sein. Die älteren Lokomotiven, wie z. B. die von der tschechischen Muttergesellschaft Tschechische Bahn erworbenen "Blechlokomotiven", werden modernisiert, und die älteren "Laminatlokomotiven" der Baureihe 230 werden dann nach ihrem Einsatz in die Slowakei, nach Ungarn oder in andere Länder verlagert, in denen noch nicht die gleichen Anforderungen an Triebfahrzeuge oder Zugsignalisierung bestehen wie in Westeuropa. Bei den Lokomotiven einer unabhängigen Traktion werden wir sowohl die Modernisierung als auch den Kauf neuer Maschinen fortsetzen. Im Jahr 2027 wollen wir die Flotte um Duallokomotiven mit einer Kombination aus Elektro- und Verbrennungsmotoren erweitern. Wenn alles nach Plan läuft, werden wir das Durchschnittsalter unserer Lokomotivflotte bis 2030 um 9 Jahre senken. Außerdem haben wir unseren Geschäftspartnern auf einer Konferenz im Riesengebirge kürzlich zugesichert, dass wir ab Januar 2025 in der Lage sein werden, den ausschließlichen Betrieb mit ETCS aufzunehmen. Um es kurz zu machen: Mehr als 300 Lokomotiven werden mit diesem Sicherheitssystem im switch-on-Modus ausgestattet sein. Aber es geht nicht nur um Lokomotiven. Wir sind ebenso intensiv an der Erneuerung der Fahrzeugsflotte beteiligt. Wir erweitern unsere Flotte von Großvolumen-Kesselwagen um mehr als 100 zusätzliche Einheiten, und wir planen die Anschaffung von gedeckten Waggons der Serie Hab... Oder der Flachwagen der Rbns- oder Rens-Serie. Die Intermodalität spielt eine große Rolle bei der Entscheidung über die Anschaffung neuer Fahrzeuge. Wir müssen uns darauf konzentrieren, in Waggons zu investieren, die modulare Wechselaufbauten befördern können. Die Wagen sind dann nicht an einen einzigen Handelsartikel gebunden, die Möglichkeit, die Wagenaufbauten schnell zu wechseln, bietet Flexibilität, z. B. für den saisonalen Transport ausgewählter Güter, und vereinfacht ganz allgemein den modal-shift-Prozess. Dabei geht es nicht nur um die Übernahme des Transports von der Straße, sondern vor allem um die künftige Zusammenarbeit beider Verkehrsträger, die die Transportmittel schnell und effizient zwischen ihnen umschlagen, so dass die Güter nur einmal be- und entladen werden. Natürlich sind die Fahrzeuge auch heute schon mit geräuscharmen Bremsklötzen ausgestattet, aber in naher Zukunft werden wir uns auch mit anderen europäischen Projekten auseinandersetzen müssen, wie z.B. der Einführung von digitalen automatischen Kupplungen. Aber dieser digitale automatische Wahnsinn wäre ein Thema für ein separates Gespräch ☺.

Weitere Themen, über die oft gesprochen wird, sind der Transport von Einzelwagensendungen und die Zusammenarbeit zwischen Straße und Schiene. Gibt es in diesem Bereich Fortschritte, und wie sieht die Zusammenarbeit zwischen Straße und Schiene im Allgemeinen aus?

Ja, wie ich bereits angedeutet habe, ist dies ein sehr wichtiges Thema für die Zukunft. Im Hinblick auf die Dekarbonisierung und die notwendigen zukünftigen Energieeinsparungen im Verkehr müssen wir die Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße nach dem Vorbild des heutigen kombinierten maritimen Verkehrs ausbauen. Als einziger Beförderer in der Tschechischen Republik betreibt die ČD Cargo ein System von Einzelwagensendungen, das neben dem kombinierten Standardtransport ebenfalls eine große Hilfe sein kann. Es ist das Produkt, bei dem wir uns von der Zusammenarbeit am meisten versprechen. Wir müssen den Kunden gemeinsam einen schnellen und kostengünstigen Service ohne Umladung der Ware selbst anbieten, d.h. unter Einsatz intermodaler Transporteinheiten, Spezialcontainern. Ihr Einsatz soll dieses kapazitätsintensive Segment deutlich effizienter machen. Zusammen mit Europas Druck auf die Dekarbonisierung einzelner Sektoren, der ESG-Berichtspflicht, bei der im Zielstaat die Transportemissionen die Kostenbasis des Endprodukts belasten, wird sich die Kostenbasis in den kommenden Jahren auch im Rahmen des EU-ETS2 allmählich ausgleichen, d.h. die Emissionszertifikate für fossile Brennstoffe in anderen Sektoren wie dem Verkehr. Es bleibt abzuwarten, ob das Pilotprojekt der Eisenbahnverwaltung zum Bau eines kleinen Logistikzentrums in Česká Třebová, in dem der Umschlag solcher intermodalen Einheiten realisiert werden könnte, erfolgreich sein wird. Solche Zentren müssen jedoch in Zukunft über die gesamte Tschechische Republik verteilt werden.

Mit welchen Zielen tritt die Gesellschaft ČD Cargo in das Jahr 2024?

Unser Ziel ist klar. Wir müssen weiterhin die Teilziele unserer Strategie erfüllen, die auf vier Grundpfeilern beruht (Interoperabilität, Expansion ins Ausland, Intermodalität und soziale Verantwortung), wir müssen unsere Kapazitäten optimieren, ein positives wirtschaftliches Ergebnis erhalten und ein starker und stabiler Partner für unsere Kunden sein. Ein Beförderer, der Waren unserer Kunden stets zuverlässig und sicher an ihren Bestimmungsort bringt. Es ist auch wichtig, dass die ČD Cargo von bestehenden und potentiellen Mitarbeitern als zuverlässiger und solider Arbeitgeber wahrgenommen wird. Es sind nur ein paar Sätze, aber dahinter steckt viel harte Arbeit von uns allen.

Im Rahmen einer kleinen Weihnachtsumfrage haben wir unseren Mitarbeitern eine einfache Frage gestellt. Lassen Sie mich diese Frage auch an Sie richten. Was hat Ihnen das Jahr 2023 persönlich gebracht und was erwarten Sie vom kommenden Jahr?

Das Älterwerden und die grauen Haare (die mir seit meinem 30. Lebensjahr in den Genen liegen) haben mir auch eine tolle Erfahrung beschert. Nach dem Jahr 2020 war dies das dritte Jahr in Folge, in dem ein individueller Ansatz, Aufmerksamkeit und Liebe zum Detail gefragt waren, und zwar mehr als allgemeine Managementklischees und Anweisungen. Ich schätze auch die Tatsache, dass ich an der Spitze eines der besten europäischen Beförderer stehen kann, der jedes Jahr sogar größeren Beförderern als ČD Cargo selbst zeigt, dass man mit einem starken Team auch in einer so schwierigen Branche, wie es der Eisenbahngüterverkehr zweifellos ist, effizient und wirtschaftlich erfolgreich sein kann. Die Rückmeldung, dass die Marke zu den bedeutendsten Unternehmen in der Tschechischen Republik gehört und auf dem europäischen Markt immer sichtbarer wird, erhielt ich, indem ich in der zweiten Hälfte dieses Jahres im Namen der ČD Cargo Mitglied des Vorstandes der großen Union für Industrie und Verkehr wurde und unter anderem im Fadenkreuz des Magazins Forbes als TOP CEO für 2023 stand. Nun, was erwarte ich von 2024? Ich habe nur die größten Ziele. An der Spitze von ČD Cargo ist es nicht einmal möglich, kleinere Ziele zu haben J Wir werden es mit Ehre bewältigen, obwohl es sehr schwierig sein wird, vor allem zu Beginn des Jahres. Ich erwarte also, dass wir es verantwortungsvoll, zielstrebig und stolz in allen Positionen angehen, denn so können es nur wir, die ČD CARGO GRUPPE, tun.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch allen unseren Mitarbeitern erholsame Weihnachtsfeiertage, ein Minimum an Sorgen und etwas Raum zum Ausruhen wünschen, um Kraft für das kommende Jahr 2024 zu tanken.

VORBEREITET VON: MICHAL ROH

BUSINESS CARGIÁDA 2023

Der bereits 16. Jahrgang der beliebten Sport- und Gesellschaftsveranstaltung, die in den vergangenen Jahren unter dem Namen "ČD Cargo Sports Games" bekannt war, fand am Donnerstag, dem 14. September 2023, im Hotel Kraskov an der Talsperre Seč statt. Im zweiten Jahr in Folge tritt das innovative Konzept der Teamspiele unter dem Namen "Business Cargiáda" an.

Das neue Modell war bei seiner Premiere im letzten Jahr sehr beliebt, so dass es nur natürlich war, es fortzusetzen. Das Prinzip des ganztägigen Spiels "Grand Prix ČD Cargo" bestand darin, in den einzelnen Disziplinen möglichst viele Sonderscheine zu gewinnen, mit denen am Ende die notwendigen Materialien und Teile für den Bau der originalen Rennlokomotiven gekauft wurden. Disziplinen wie das Holzschneiden mit dem Vernaglen von Nageln, der Bau eines Zeltes oder der Kampf um die „Doppelliter" mit Wasser stellten nicht nur die Geschicklichkeit der einzelnen Teams auf die Probe, sondern sorgten vor allem für jede Menge komische Situationen, Gelächter und gute Laune. Und genau darum geht es bei solchen Veranstaltungen, Spaß an anspruchslosen sportlichen Aktivitäten zu haben, eine entspannte Zeit zu genießen und zumindest für eine Weile den anstrengenden Arbeitsaufgaben zu entfliehen.

Der Höhepunkt des sportlichen Wettbewerbs war die nachmittägliche Präsentation der einzelnen Teams und ihrer Rennmaschinen sowie die Absolvierung der Rennstrecke. Die Kreativität der Teams war bewundernswert und es wurden wirklich originelle Maschinen mit ungewöhnlichen Designs und Konstruktionen geschaffen. Es ist eigentlich nicht wichtig, wer am Ende die Siegerpokale und Medaillen mit nach Hause nehmen durfte, wichtig ist es, dass den ganzen Tag über eine tolle Stimmung unter allen Teilnehmern herrschte, die durch das fast perfekte Wetter eingerahmt wurde. An ausgezeichneten Erfrischungen mangelte es den ganzen Tag über nicht, und auch die Trinkkur kam nicht zu kurz. Für diejenigen, die sich beim Sport kleinere Wehwehchen zugezogen hatten, stand eine kompetente Physiotherapeutin bereit. Das Abendprogramm begann mit einem originellen "Eisenbahnquiz", nach dem die Hotelterrasse von den Klängen der Discosongs erfüllt wurde. Nach der anfänglichen Schüchternheit kam das Abendprogramm richtig in Schwung und die Anwesenden Tanzliebhaber forderten den DJ noch lange nach Mitternacht zu einer Zugabe auf.

Die Betreuung von Kunden und Geschäftspartnern ist seit langem ein wichtiger Bestandteil der aktiven Geschäftspolitik der ČD Cargo. Dazu gehören auch beliebte sportliche und gesellschaftliche Veranstaltungen, wie die bereits etablierte Business Cargiáda. Die Bedeutung dieser Veranstaltung wurde durch die ganztägige Teilnahme von Vlasta Slavíková, Direktorin der Verkaufsabteilung, noch verstärkt. Alle gingen gut gelaunt nach Hause, mit neuen Erfahrungen und dem Wunsch nach einem baldigen Wiedersehen bei einer ähnlichen Veranstaltung.

ZDENĚK ŠILER
FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Septemberfest

Der September ist traditionell der Monat, in dem der Tag der Eisenbahn und andere Veranstaltungen für die breite Öffentlichkeit gefeiert werden. Wir werden nicht näher darauf eingehen, warum der September der Monat der Eisenbahntage ist, da wir dies schon oft erwähnt haben, außer vielleicht, um die Verbindung mit dem englischen Ingenieur Stephenson und seiner Dampfeisenfahrt zu erwähnen. Wir werden uns nun anhand von Fotografien an verschiedene Orte in der Tschechischen Republik versetzen und auf diese Weise einen genaueren Blick auf die einzelnen Ereignisse werfen. Auf einigen stellten wir verschiedene Lokomotiven aus, andere unterstützten wir durch die Leihgabe von Wagen usw.

MICHAL ROH

Die erste Veranstaltung war der 9. September, der Tag der Eisenbahn im Depot im Prager Stadtteil Vršovice. Unter anderem wurde die modernisierte "Katze" 742.732 präsentiert, aber das Highlight der Lokschau auf der Drehscheibe des örtlichen Depots war eindeutig die Lok 742.333 ČD Cargo in Retro-Lackierung. FOTO: ZDENĚK ŠILER

Eine Woche später, am Samstag, dem 16. September, versammelten sich die Eisenbahnfans in Česká Třebová. Sie konnten zum Beispiel eine Fahrt mit der inzwischen historischen Doppelstockgarnitur der Bpjo Serie unternehmen, die von "Sergei" T 679.1529 angeführt wurde. FOTO: JIŘÍ VOREL

Am 23. September fand in Bohumín der Nationale Eisenbahntag statt, der trotz des schlechten Wetters von zahlreichen kleinen und großen Besuchern besucht wurde. Die Veranstaltung gipfelte traditionell in einer Nachtshow. FOTO: ARCHIV ČD

In der Stadt Bohumín wurde ebenfalls die Dragon-Lokomotive unserer Tochtergesellschaft CD Cargo Poland ausgestellt. FOTO: ARCHIV ČD

Beim Tag der Eisenbahn in Trutnov konnten die Besucher mit eigenen Augen die Auswirkungen eines Zusammenstoßes zwischen einem Schienenfahrzeug und einem Auto sehen. FOTO: TOMÁŠ SÁGNER

Die Schmalspurbahn Třemešná in Schlesien - Osoblaha feierte am Wochenende vom 16. bis 17. September ihr 125-jähriges Bestehen. Die ČD Cargo trug ebenfalls ihren Teil zum Werk bei und stellte einen "kleinen Kohlenwagen" der Serie zur Verfügung, der bei der Demonstration des Umschlags auf der Schwellengrube verwendet wurde. Ferner haben wir auch die modernisierte Lokomotive 742.725 vorgestellt. FOTO: IVAN ČIMBORA

Im Rahmen des 4. Jahrgangs des Festivals der Dampflokomotiven in Benešov (15. - 17. September) fuhr ein nichtöffentlicher Güterzug, am Stirn mit der DB-Lokomotive 52.8141 und einer Garnitur von 10 Wagen der ČD-Cargo auf die Strecke. Die ČD Cargo stellte der Stadt Benešov zwei Kesselwagen für die Wasserspeisung von Dampflokomotiven zur Verfügung. FOTO: KAREL PRYL

Modernisierung der Reparaturwerkstatt in Třinec

Die Geschichte der ehemaligen technischen Inspektionsstation mit Reparaturwerkstatt in Třinec, die in erster Linie für die Bedürfnisse des Třinec-Eisenwerks eingerichtet wurde, begann in den 50er-Jahren des vorigen Jahrhunderts. Trotz zahlreicher sozialer und eigentumsrechtlicher Veränderungen behielt sie leider ein wenig schmeichelhaftes Merkmal - minimale Investitionen in die Einrichtungen und das Arbeitsumfeld der Mitarbeiter.

Unser Unternehmen beschloss 2011, die langfristig unhaltbare Situation, in der die Mitarbeiter in dem rauen Gebirgsvorland des Beskidengebirges bei jedem Wetter auf ungedeckten Gleisen arbeiteten, zu ändern. Von mehreren in Betracht gezogenen Optionen der Problemlösung, darunter die Verlagerung der Reparaturwerkstatt an einen anderen Standort (z. B. Český Těšín), wurde schließlich eine schrittweise Modernisierung des bestehenden Arbeitsplatzes beschlossen. Und wenn es um eine Modernisierung geht, dann sollte sie von Grund auf erfolgen. Neben der Installation neuer UNIMO-Zellen für die sozialen Nebenräume der Mitarbeiter wurden auch die ehemalige TV-Stromversorgungsschaltanlage und das Sozial- und Verwaltungsgebäude rekonstruiert, die unzureichende Kläranlage geschlossen und die gesamte Arbeitsstätte an das städtische Abwassernetz angeschlossen.
Der komplexeste Teil der Modernisierung war der Bau der Überdachung der Abhebestelle, einschließlich des Austausch von Gleisen und des Baus eines Sichtskanals. Die Reparaturwerkstatt für Schienenfahrzeuge Třinec (OKV) befindet sich unter beengten Verhältnissen zwischen der Straße Nr. 468, der Strecke Nr. 320, dem Parkplatz des Třinec-Eisenwerks und darüber hinaus,

Die Abhebestelle in OKV Třinec vor der Überdachung des Reparaturgleises Nr. 12a

Der gleiche Arbeitsplatz nach der durchgeführten Überdachung. Auch der Arbeitskanal ist neu.

was die Sache noch schlimmer macht, auch noch über dem unterirdischen Kabelsammler des Sicherungssystems des Streckenabschnitts Třinec - Bystřice nad Olší und dem unterirdischen Abwasserkanal DN 800. Nach sehr komplizierten und langwierigen Verhandlungen mit allen Beteiligten wurden die teilweise Überdachung des Reparaturgleises Nr. 12a und der komplette Umbau der Abhebestelle, der leider keine thermische Behaglichkeit für die Mitarbeiter bieten kann, wo sie aber zumindest gegen die Witterung geschützt sind, erfolgreich umgesetzt.
Nach der Bauabnahme des letzten Teils der Modernisierung, die am 25. November 2022 erfolgte, endete die Übergangszeit für alle 38 Mitarbeiter der OKV Třinec und es begann ein neues Kapitel des Arbeitsplatzes, in das der Arbeitgeber fast 35 Mio. CZK investierte.
In allen SOKVs gibt es natürlich Gleisstände, an denen Reparaturen oder Wartungsarbeiten im Freien durchgeführt werden, es besteht jedoch immer die Möglichkeit, Reparaturen auch auf einem geschützten Gleis (zumindest eine Überdachung) durchzuführen. Nach der Modernisierung der OKV Třinec und dem Bau einer Halle in České Budějovice bleibt der OKV Most der einzige nicht überdachte Arbeitsplatz, an dem ungünstige Witterungsbedingungen die Reparaturkapazität erheblich einschränken.

RADOVAN MALÉŘ
FOTO: ARCHIV SOKV OSTRAVA

Eine weitere Sperrung liegt hinter uns

Die Infrastruktur der Eisenbahnverwaltung wurde in den letzten Jahren umfassend modernisiert und instand gesetzt. Dies betrifft nicht nur die Hauptkorridore, sondern auch sekundäre und weniger wichtige Strecken.

Ein Beispiel dafür ist die Sperrung, die vom 2. September bis 16. Oktober 2023 auf dem Abschnitt Lišany u Žatce – Žatec stattfand. Die Hauptgründe für die Sperrung waren die Sanierung der Brücke bei km 204,560 der Strecke Lišany u Žatce – Žatec, die Reparatur von Brückenbauwerken im Abschnitt Postoloprty – Žatec und der Austausch von Schwellen im Bahnhof Postoloprty. Diese Bauarbeiten machten nicht nur den Zugverkehr von Žatec nach Obrnice unmöglich, sondern auch der Abschnitt von Žatec über Hořetice nach Březno u Chomutova, einschließlich dieses Bahnhofs, war von der Stromversorgung ausgeschlossen. Die Personenbeförderungsunternehmen RegioJet und GW Train Regio lösten die Situation problemlos und führten einen alternativen Busdienst zwischen Žatec und Postoloprty ein. Durch die Stilllegung wurde jedoch auch der Betrieb der Züge der ČD Cargo für eineinhalb Monate erheblich eingeschränkt.
Der Bahnhof Březno u Chomutova ist ein Anschlussbahnhof für das Anschlussgleis, bzw. das Grubengleis vod der Gesellschaft Bergwerke Severočeské doly - Bergwerk Nástup Tušimice (DNT). Die Güterzüge mit Braunkohle der ČD fahren täglich von Březno zum Kraftwerk Opatovice in Ostböhmen ab. Für den Transport werden laufbauten Innofreight verwendet. Mit einer elektrischen Traktionslokomotive fahren die 2.500 Tonnen schweren Kohlezüge in Richtung Žatec, Postoloprty und schließen auf der Nebenbahn České Zlatníky an die Hauptstrecke nach Ústí nad Labem an. Angesichts der Sperrung der Strecke von Březno u Chomutova nach Žatec und des vollständigen Ausschlusses der Verbindungsstrecke nach Lišany u Žatec war es notwendig, die Kohlezüge von Březno auf die gegenüberliegende Seite nach Chomutov zu leiten.
Um die örtliche Betriebssituation besser zu verstehen, müssen wir in der Geschichte zurückblicken. Die Strecke von Lužná u Rakovníka über Žatec nach Chomutov wurde am 4. Februar 1871 von der Eisenbahngesellschaft Buštěhradské dráhy eröffnet. Kurz darauf, nämlich am 9. November 1871, wurde die Strecke von Březno u Chomutova nach Kadana-Prunéřov eröffnet. Sie wurde hauptsächlich für den Güterverkehr genutzt, da die meisten Schnellzüge nach Karlovy Vary und in die Region Cheb ohnehin über die Kehre Chomutov fuhren. Gleichzeitig wurde diese Strecke eines der ersten Opfer des fortschreitenden Kohleabbaus, da ihr Betrieb bereits 1962 wegen des Ausbaus des DNT eingestellt wurde. Als Ersatz wurde eine Verbindung von der neuen Weiche Spořice (an der ursprünglichen Strecke nach Chomutov) zur neuen Weiche Dubina (an der neuen Strecke von Chomutov nach Kadaň-Prunéřov) gebaut. Im Jahr 1985 wurde die Elektrifizierung des Abschnitts von Žatec nach Březno u Chomutova abgeschlossen. Leider war schon damals klar, dass das Bergwerk Nástup weiter ausgebaut werden würde, und die Elektrifizierung des anschließenden Abschnitts bis Chomutov wurde nicht durchgeführt. Schließlich wurde der Betrieb auf der nächsten Streckenverlegung von Březno u Chomutova erst nach mehr als 20 Jahren, am 1. April 2007, aufgenommen. Die Weiche Spořice wurde geschlossen und eine neue Weiche Droužkovice gebaut. Die Verlegung umfasst auch einen 1.758 m langen Tunnel, der bis zur Fertigstellung des Tunnels bei Ejpovice der längste Tunnel in der Tschechischen Republik war. Leider wurde diese neue Strecke aufgrund fehlender Mittel nicht elektrifiziert.

Die "Katze" 742.018 am Schub des 2.500 Tonnen schweren Pn 66405 (Březno u Chomutova - ELNA Opatovice) wird bald in die Dunkelheit des 1.758 m langen Březenský-Tunnels eintauchen.

Wie aus den obigen Ausführungen hervorgeht, mussten die Umleitungs-Kohlezüge von Březno u Chomutova nach Chomutov mit Lokomotiven einer unabhängigen Traktion betrieben werden. Angesichts der schwierigen Steigungsverhältnisse (Steigung von Březno bis zu 12 ‰) mussten an der Spitze der beladenen Züge Zwillingslokomotiven der Baureihe 742.71 stehen, unterstützt von einer weiteren Lokomotive, in der Regel einer "Katze" aus der Reserve von Chomutov. Um den Leerzug nach Březno zu bringen, reichte eine Lokomotive aus. Während der Sperrung wurden 37 beladene Züge auf dieser anspruchsvollen Strecke befördert.

Der Dank für die erfolgreiche Durchführung der Umleitungen gebührt insbesondere den Mitarbeitern der Betriebsstelle in Most. In naher Zukunft plant die Bahnverwaltung, den verbleibenden 7 km langen Abschnitt von Březno u Chomutova bis Chomutov zu elektrifizieren. Es ist jedoch fraglich, ob dieser Schritt angesichts des allmählichen Rückgangs der Kohleförderung und -verbrennung wirtschaftlich vertretbar ist.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH

Am 16. Oktober 2023 verließen die modernisierten Zwillingslokomotiven 742.729 + 742.742 den Bahnhof Březno u Chomutova u Chomutov und fuhr mit dem beladenen Zug Pn 66405 (Březno u Chomutova – ELNA Opatovice) nach Chomutov. Im Hintergrund sind die Kühltürme des Kraftwerks Tušimice II zu sehen und rechts auch eine der großen Grabenmaschinen des Bergwerks Nástup.

"Die Finanzmittel sind nicht unbegrenzt",

sagt Dipl.-Ing. Lenka Hamplová, leitende Direktorin der Sektion für Wirtschaft und Infrastruktur des Verkehrsministeriums der Tschechischen Republik. Sie war unser hochrangiger Gast bei einer Wirtschaftskonferenz in Spindleruv Mlyn, wo sie unter anderem über die Verkehrsstrategie der Tschechischen Republik sprach. Unsere Kunden haben viele neue Erkenntnisse aus ihrem Vortrag mitgenommen, von denen wir den Lesern von Cargovák einige vorstellen möchten.

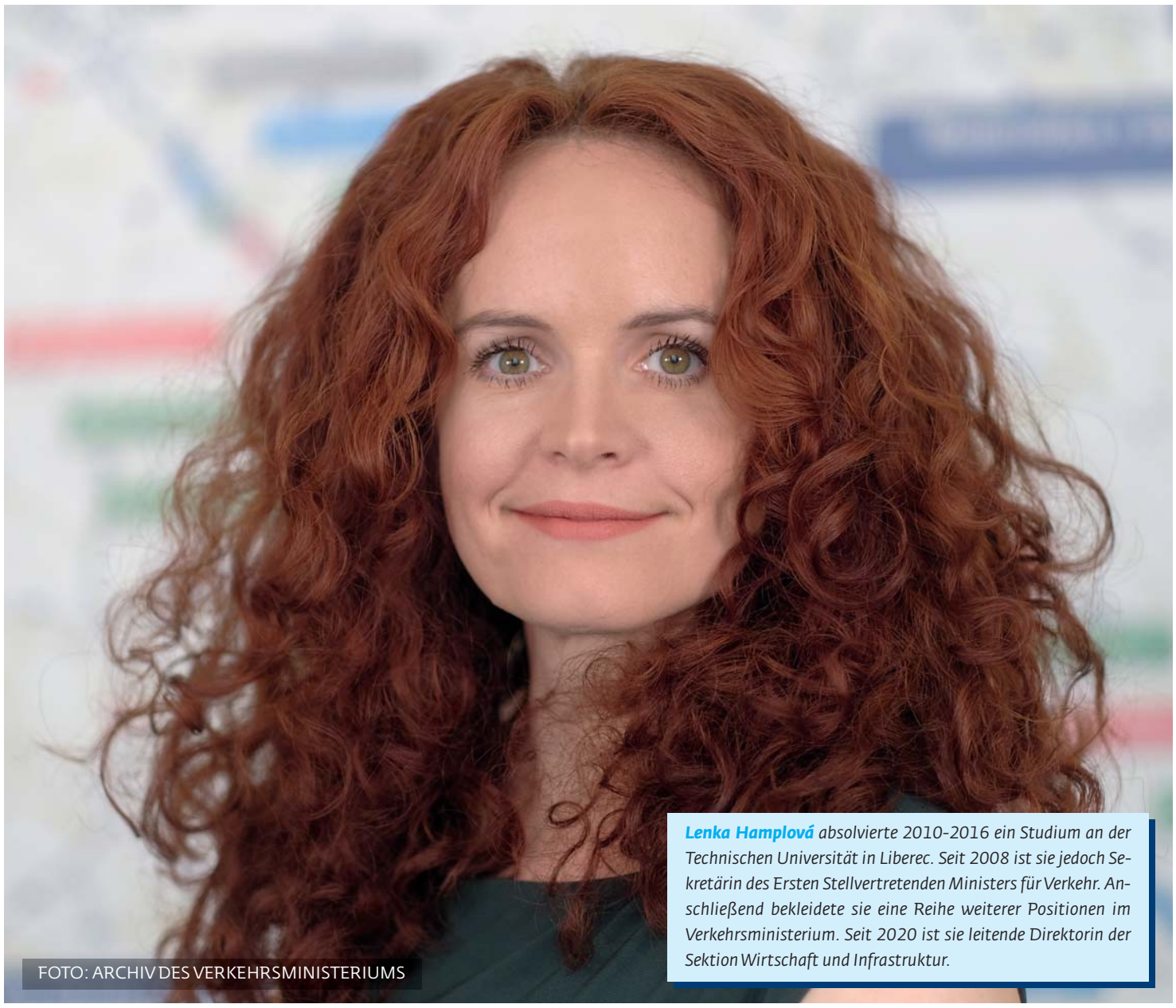

FOTO: ARCHIV DES VERKEHRSMINISTERIUMS

***Lenka Hamplová** absolvierte 2010-2016 ein Studium an der Technischen Universität in Liberec. Seit 2008 ist sie jedoch Sekretärin des Ersten Stellvertretenden Ministers für Verkehr. Anschließend bekleidete sie eine Reihe weiterer Positionen im Verkehrsministerium. Seit 2020 ist sie leitende Direktorin der Sektion Wirtschaft und Infrastruktur.*

Könnten Sie uns einen Überblick über die Grundpfeiler der Verkehrsstrategie der Tschechischen Republik geben? Wie wird diese Strategie umgesetzt?

Die Verkehrspolitik der Tschechischen Republik ist das grundlegende strategische Dokument für die Entwicklung des Verkehrs in der Tschechischen Republik. Die Vision des Verkehrssystems der Tschechischen Republik geht davon aus, dass die Tschechische Republik und ihre einzelnen Regionen langfristig mit einem Verkehrssystem ausgestattet werden, das die Anforderungen des Verkehrsbedarfs sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr erfüllt, eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung unterstützt und gleichzeitig die Entwicklung strukturell benachteiligter Regionen fördert. Die einzelnen Ziele und Maßnahmen werden im Rahmen der Verkehrspolitik definiert. Im Bereich des Güterverkehrs besteht das Hauptziel darin, den multimodalen Verkehr zu fördern, insbesondere bei längeren Strecken. Auf die Verkehrspolitik folgen substrategische Dokumente wie das Güterverkehrskonzept und Aktionspläne, in denen einzelne Schritte zur Erreichung der festgelegten Ziele weiterentwickelt werden.

Gibt es genügend Mittel, um diese Strategie umzusetzen? Nutzen Sie auch Mittel der Europäischen Union?

Natürlich stehen für die Umsetzung aller Pläne nie unbegrenzte finanzielle Mittel zur Verfügung. Trotzdem ist es uns gelungen, das SFDI-Budget für das Jahr 2024 bei 150 Milliarden CZK zu halten, wovon die europäischen Mittel 32 Milliarden CZK ausmachen. Da wir das Tempo des Infrastrukturbaus in den letzten Jahren erheblich gesteigert haben, wird es notwendig sein, diesen Betrag in den kommenden Jahren linear zu erhöhen. Aus diesem Grund ist es derzeit unsere Aufgabe, nach anderen möglichen Finanzierungsquellen zu suchen, auch außerhalb des Staatshaushalts und europäischer Fonds. Zur Finanzierung des Baus von Verkehrsinfrastrukturen wollen wir so weit wie möglich privates Kapital einsetzen, sowohl in Form von PPP und EIB-Darlehen als auch durch die Ausgabe von Anleihen oder die Einbeziehung der Finanzmittel der Pensionsfonds.

Ist das Verkehrsministerium mit der derzeitigen Verteilung der Marktanteile der einzelnen Verkehrsträger zufrieden?

Leider haben wir in den letzten Jahren einen leichten Rückgang des Anteils des Schienengüterverkehrs zu verzeichnen. Das ist leider etwas, was der langfristigen Strategie widerspricht. Um diesen Trend umzukehren, sind Investitionen in die Infrastruktur und die Erhöhung der Kapazität, insbesondere auf den Korridorstrecken, besonders wichtig. Wir erwarten auch, dass sogenannte "einfache" Elektrifizierungsprojekte gestartet werden, um den Übergang zur elektrischen Traktion zu beschleunigen. Darüber hinaus wird der Bau und Ausbau von Terminals für den kombinierten Verkehr gefördert. Die verstärkte Investitionstätigkeit ist allerdings auch mit einer Reihe von Stilllegungen verbunden, die kurzfristig die Situation auf der Schiene eher erschweren. Deshalb bin ich froh, dass es uns gelungen ist, die einzelnen Bauvorhaben besser zu koordinieren und die Eisenbahnverkehrsunternehmen in die Vorbereitung einzubeziehen.

Das derzeitige Thema sind die Hochgeschwindigkeitsstrecken. Welche Vorteile ergeben sich daraus für den Güterverkehr?

pokračování na straně 7

"Die Finanzmittel sind nicht unbegrenzt",

pokračování ze strany 6

Aus Sicht des Güterverkehrs liegt der Hauptnutzen in der Verlagerung eines Teils des Personenverkehrs auf die Hochgeschwindigkeitsstrecken und der damit verbundenen Freisetzung von Kapazitäten auf konventionellen Strecken. Ein weiterer Vorteil wird die notwendige Modernisierung der Eisenbahnknotenpunkte sein, die zu einer höheren Kapazität für den Güterverkehr führen wird. Nicht zuletzt werden einige Abschnitte, wie der Podkrušnohorský-Tunnel, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr genutzt, wodurch die Kapazität weiter erhöht wird.

Ziehen Sie eine Förderung der Elektromobilität im Güterverkehr in Betracht?

Im Rahmen des Fit for 55-Pakets sind wir verpflichtet, in den kommenden Jahren Autobahnen und Straßen des TEN-T-Hauptnetzes mit Ladestationen mit ausreichender Kapazität für Lkw auszustatten. In diesem Fall handelt es sich also um eine der Prioritäten für den weiteren Ausbau des Autobahn- und Straßennetzes.

Sie haben eine sehr verantwortungsvolle Position in der öffentlichen Verwaltung inne. Ist es für Sie als Frau eine Herausforderung, Beruf und Familie zu vereinbaren?

Ich wage zu behaupten, dass es für mich eine ebenso große Herausforderung ist wie für meine männlichen Kollegen. In jedem Fall hängt eine funktionierende Vereinbarkeit von Beruf und Familie sehr stark vom Willen der obersten politischen Führung des Ministeriums ab, und ich bin froh, dass die von der früheren und jetzigen Führung des Ministeriums gesetzten Bedingungen es mir ermöglichen, mich verantwortungsvoll der Arbeit und der Familie zu widmen. Dazu trägt auch die Tatsache bei, dass wir 2017 eine Kindergruppe im Ministerium einrichten konnten, die nicht nur für mich, sondern auch für viele andere Kolleginnen und Kollegen ein großer Gewinn ist.

ERSTELLT: MICHAL ROH

Ergebnisse der Wahl der Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat der ČD Cargo

Am 23. und 27. Oktober 2023 fanden die Wahlen für die Mitglieder des Aufsichtsrates der ČD Cargo, a.s. statt, die von den Arbeitnehmern der Gesellschaft gewählt wurden. Aufgrund der Ergebnisse der einzelnen Bezirkswahlkommissionen stellte der Hauptwahlausschuss fest, dass von insgesamt 6.398 wahlberechtigten Arbeitnehmern am Tag der Wahlbekanntmachung, d.h. am 23. Oktober 2023, insgesamt 4.325 Mitarbeiter ihr Wahlrecht ausgeübt haben, d.h. die Wahlbeteiligung betrug 67,6 %.

Auf der Grundlage der Ergebnisse wurden die folgenden Mitarbeiter als Mitglieder des Aufsichtsrats gewählt. **BA Marta Urbancová** und **Petr Doležal**, die mit Wirkung vom 1. Dezember 2023 vom Konzernausschuss der OSŽ ČD Cargo als Kandidaten nominiert wurden.
Ausführlichere Informationen über die Wahlergebnisse und die Wahlbeteiligung finden Sie auf der Website zur Wahl des Aufsichtsrates der ČDC 2023: **https://cdcargo.sharepoint.com/sites/tp_VolbyDR2023**
Die Geschäftsführung der ČD Cargo bedankt sich herzlich bei allen Mitarbeitern, die sich an der Organisation der Wahl der von den Mitarbeitern der Gesellschaft gewählten Mitglieder des Aufsichtsrates der ČD Cargo, a.s. beteiligt haben und die Mitglieder der Wahlausschüsse waren. Unser Dank gilt auch allen Mitarbeitern, die an den Wahlen teilgenommen und die nominierten Kandidaten mit ihrer Stimme unterstützt haben. Wir bedanken uns bei ihnen für die Zeit und Mühe, die in die Organisation der Wahlen investiert wurde, sowie für das Interesse am Geschehen in unserem Unternehmen.
JOSEF KREISCHE

ÖBB Rail Cargo Group verlagert 200.000 Tonnen Abfall von der Straße auf die Schiene

Seit Anfang des Jahres trat eine Novelle des österreichischen Abfallwirtschaftsgesetzes (AWG) in Kraft, die ein enormes Potenzial für den Klimaschutz und den umweltfreundlichen Abfalltransport auf der Schiene bietet. Abfälle mit einem Gesamtgewicht von mehr als 10 Tonnen müssen mit der Bahn transportiert werden, wenn die Entfernung 300 km überschreitet. Die Entfernung wird ab 2024 auf 200 km und ab 2026 auf 100 km reduziert. Ausnahmen sind Situationen, in denen objektiv nachgewiesen wird, dass auf der Schiene keine ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden können, oder in denen im Falle des Schienentransports die auf der Straße zurückzulegende Strecke zu und von einer der nächstgelegenen Schienenverladestellen mehr als 25 % der in Österreich zurückgelegten Gesamtstrecke betragen würde.

In enger Zusammenarbeit mit neuen und bestehenden Kunden hat die RCG eine Reihe von Logistikkonzepten entwickelt, die sowohl operativ als auch wirtschaftlich erfolgreich sind. Zahlreiche Verträge wurden unterzeichnet und abgeschlossen und erste Auswertungen zeigen Folgendes: 200.000 Tonnen Abfall, die bisher per LKW transportiert wurden, werden dank der Bestimmungen des oben genannten Gesetzes nun auf der Schiene befördert. Das entspricht mehr als 11 400 Lkw-Fahrten (laut Herry-Studie werden in jedem Lkw 17,5 Tonnen transportiert). Würden sich alle diese Fahrzeuge von Wien aus aneinanderreihen, entstünde auf der Autobahn nach Graz ein Stau von rund 200 Kilometern.
Die RCG verfügt über langjährige Erfahrung im Bereich der Abfalltransporte und bietet neuen und bestehenden Kunden effiziente Logistiklösungen an, sowohl national innerhalb Österreichs als auch international über die Landesgrenzen hinaus. Dies zeigen auch die folgenden Beispiele:
* Das Entsorgungsunternehmen Böhler Abfall GmbH hat in Verbindung mit dem Schienenlogistikkonzept der RCG eine Ausschreibung des Umweltverbandes Vorarlberg für den Transport von Klärschlamm gewonnen. Konkret sollen jährlich bis zu 12.000 Tonnen Klärschlamm nach Niederösterreich transportiert werden.
* Das Abfallwirtschaftsgesetz gilt auch für den internationalen Import-, Export- und Transittransport. Für das italienische Unternehmen DIFE transportiert RCG jährlich 5.000 Tonnen Siedlungsabfälle aus Italien in die Niederlande zur thermischen Verwertung - eine Strecke von fast 1.600 Kilometern durch Österreich.
* Die Linz AG ist ein langjähriger Kunde der RCG. Seit Anfang des Jahres transportiert RCG - zusätzlich zu den traditionellen 78.000 Tonnen pro Jahr - weitere 7.500 Tonnen Siedlungsabfälle von Graz nach Linz.

In der letzten Zeit ist für die ÖBB-Infrastruktur AG das Thema Laderampen und Gleisanschlüsse in den Vordergrund gerückt. Im aktuellen Rahmenplan ist ein zusätzlicher Betrag von rund 4 Millionen Euro pro Jahr für die Modernisierung und den Ausbau von Laderampen und privaten Gleisanschlüssen vorgesehen. Damit können die notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden, um den Umstieg auf die Schiene für zukünftige Partner noch attraktiver zu machen. Die verstärkte Nutzung von Gleisanschlüssen durch Unternehmen ist ein weiterer wichtiger Schritt zur Erreichung der österreichischen Klimaziele. Erst kürzlich wurde ein vierter Gleisanschluss für einen Großkunden in Niederösterreich in Betrieb genommen, der Gleisanschluss Fliegerhorst Brumowski/Langenlebarn wurde im Jahr 2022 generalsaniert und wieder in Betrieb genommen, und im Hafen Freudenau in Wien wurde in Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Bundesheer und der Firma Bau Beton ein Gleisanschluss errichtet. Konkret sind derzeit etwa fünf neue oder bestehende sanierungsbedürftige Anschlussgleise und acht Modernisierungen von Ladestellen geplant. Eine interessante Inspiration für die Tschechische Republik.

Basierend auf Informationen von www.railwaypro.com und Dopravní noviny, erstellt von
MICHAL VÍTĚZ
FOTO: MARTIN BOHÁČ

Sicherheit im Eisenbahnverkehr

Eine Auswahl der schwersten Unfälle (MU) für Q3 2023

- Am 18. Juli 2023 kam es auf der Eisenbahnprüfstrecke Cerhenice (Prüfzentrum VÚŽ Velim) beim Verschieben von 4 gekuppelten Triebfahrzeugen auf Gleis 3 zu einer Kollision mit einer abgestellten Gruppe von 12 Triebfahrzeugen, an denen statische Prüfungen durchgeführt wurden. Glücklicherweise wurden bei dem Unfall keine Mitarbeiter der ČD Cargo verletzt, die Schäden an den abgestellten Fahrzeugen waren jedoch erheblich.

- Am 8. September 2023 wurde im Bahnhof Most nové nádraží (Strecke Třebušice – Most nové nádraží) beim Rangieren eines einzelnen Triebfahrzeugs ohne Rangierpersonal ein auf Gleis 6 abgestelltes Triebfahrzeug von einem Zug rasch angefahren. Bei dem Vorfall wurden die Mitarbeiter nicht verletzt, an beiden Fahrzeugen entstand jedoch erheblicher Schaden.
- Am 5. Oktober 2023 kollidierte im Hauptbahnhof Ostrava hl.n. - báňské nádraží (Strecke Ostrava uhelné nádraží – Ostrava–Kunčice) auf Gleis 814 ein Triebfahrzeug der ČD Cargo (Zuggarnitur des Zuges Nex 45772 mit 22 Wagen) mit einem stehenden Triebfahrzeug, das für den Zug Lv 54632 bestimmt war. Bei dem Vorfall wurden zwar keine Mitarbeiter verletzt, aber drei Eisenbahnfahrzeuge erheblich beschädigt.

Neuigkeiten im Bereich von Vorschriften, internen Normen und Maßnahmen

Seit einigen Monaten wird in der Arbeitsgruppe über die Entwicklung von **SŽ D1 – Verkehrs- und Signalisationsvorschrift** intensiv diskutiert. Ja, der Name der Vorschrift ist richtig, seitens der Eisenbahnverwaltung wurde in Absprache mit den Transportunternehmen beschlossen, die **SŽ D1 – Verkehrs- und Signalisationsvorschrift** TEIL 1 für Strecken ohne europäische Zugsicherungssystem und die kommende Verkehrs- und Signalisierungsvorschrift SŽ D1 TEIL 2 Verkehrs und Signalisationsvorschrift für Strecken mit dem europäischem Zugsicherungssystem zu vereinheitlichen. Die Hauptaufgabe der Arbeitsgruppe besteht darin, die Vorschrift zu ändern und zu ergänzen, um einen sicheren Betrieb auch auf mit ETCS ausgerüsteten Strecken zu gewährleisten. Natürlich handelt es sich dabei um eine wesentliche Änderung eines großen Teils der Vorschrift. Vertreter der ČD Cargo sind ebenfalls Mitglieder der Arbeitsgruppe und werden Sie in einer der nächsten Ausgaben aus erster Hand über die Entwicklung dieser Verordnung informieren.

Entwicklung von NavSim – einer neuen Applikation für Fahrer der ČD Cargo

Zu den Sicherheitszielen der ČD Cargo und den Grundpfeilern der Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs gehört die Einführung von Hilfsmitteln zur Verbesserung der Sicherheit der Betriebsmitarbeiter (des sog. menschlichen Faktors). Menschliche Fehler oder Versäumnisse sind ein natürlicher Bestandteil des menschlichen Faktors und es ist die Aufgabe der ČD Cargo als verantwortlicher Beförderer und Arbeitgeber, alles dafür zu tun, dass die Arbeitnehmer die bestmöglichen Bedingungen für die Ausführung ihrer Arbeit haben und dass die Anzahl solcher Fehler minimiert wird.

Eine der wesentlichen Voraussetzungen für das sichere Führen von Zügen ist die Kenntnis der Gleisverhältnisse. Stark vereinfacht gesagt, geht es darum, dass der Triebfahrzeugführer mit den grundlegenden Informationen über die Parameter der Strecke, wichtige Verkehrspunkte, Bauwerke, Signale und Fahrbedingungen vertraut ist. Ändern sich diese Parameter, muss der Triebfahrzeugführer effektiv darüber informiert werden. Derzeit steht dem Triebfahrzeugführer die App NavTrain zur Verfügung, die ihm diese Informationen in Echtzeit anzeigt, wenn er einen bestimmten Streckenabschnitt befährt. Neben den technischen Parametern der Strecke bietet sie eine tabellarische Fahrplananzeige, Daten der MZOB, ermöglicht aber auch die Markierung eines bestimmten Bahnübergangs, an dem aufgrund eines schriftlichen Befehls des Triebfahrzeugführers mit erhöhter Vorsicht zu fahren ist, sowie weitere großartige Funktionen.

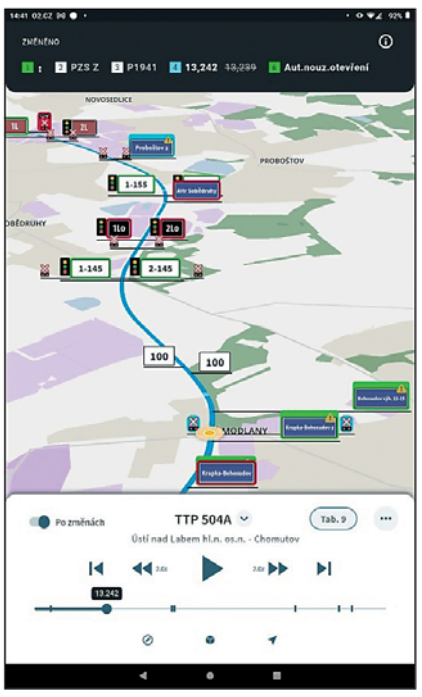

Abbildung der Simulation einer Zugfahrt. Bedeutung der farbigen Umrandung: grün = Information wurde hinzugefügt, rot = Information wurde entfernt, blau = Information wurde geändert.

Anzeige von TTP, über die die Simulation gespielt wird. Diese Anzeige ist nach Eingabe einer bestimmten Zugnummer möglich.

Hilfe, um den Triebfahrzeugführer mit den Änderungen der TTP (gemäß Tabelle 9) ab einem vom Triebfahrzeugführer festgelegten Zeitpunkt vertraut zu machen. Sie kann den Triebfahrzeugführer daher effizient und anschaulich auf Änderungen der technischen Bedingungen einer bestimmten Strecke vorbereiten (sie simuliert den Zugbetrieb in NavTrain-App). NavSim veranschaulicht Änderungen der Lage von Bahnhöfen, Bahnübergängen oder Signalen und anderer technischer Parameter der Strecke. Die Anwendung vergleicht automatisch den alten TTP mit aktuellen TTP. Sie stellt übersichtlich und grafisch alle Änderungen dar, die in einem vom Fahrer gewählten Zeitraum eingetreten sind. Die Anzeige kann in zwei Modi verwendet werden. Der erste ist die bereits erwähnte Anzeige der Änderungen, die seit der letzten Fahrt (Datum wird vom Fahrer festgelegt) auf der Strecke stattgefunden haben. Die zweite ist die anfängliche Vertrautmachung mit der Strecke, wenn der Fahrer die Strecke noch nie befahren hat. Die Visualisierung spezifischer Änderungen stellt sicher, dass der Fahrer keine wesentliche Änderung der TTP (gemäß Tabelle 9) verpasst und immer auf die aktuellen technischen Parameter der Strecke vorbereitet ist. Bei der Entwicklung wurde darauf geachtet, die Bedienung so einfach wie möglich zu gestalten und es handelt sich um eine sehr intuitive und einfache Anwendung. Die Triebfahrzeugführer der ČD Cargo werden über die geplante Einführung dieser Innovation auf die übliche Weise informiert. Wir sind fest davon überzeugt, dass diese Anwendung den Triebfahrzeugführern gefallen wird und dass sie wesentlich zur weiteren Verbesserung der Sicherheit unserer Eisenbahn beitragen wird.

MILAN MAŠEK, MIROSLAVA RAŠKOVÁ, JAKUB KOUTECKÝ
BILDER 1 UND 2: ERMITTLUNGSAKTEN

ČD Cargo hat das Einheitliche Sicherheitsbescheinigung erhalten

Am 12. September 2023 erteilte die Eisenbahnagentur der Europäischen Union unserer Gesellschaft eine Einheitliche Sicherheitsbescheinigung für den Eisenbahnverkehr auf den nationalen und regionalen Eisenbahnen in der Tschechischen Republik, Deutschland und Österreich, einschließlich des Verkehrs in die italienischen Grenzbahnhöfe Brenner und Tarvisio-Boscoverde.

Sie werden sich vielleicht fragen, warum wir darvon schreiben, da die ČD Cargo über eine größere Anzahl von Zertifikaten und Zulassungen verfügt. Die erwähnte Bescheinigung ist einzigartig, weil sie eine Grundvoraussetzung für die Durchführung von Eisenbahntransporten ist, d.h. eine wichtige und zentrale Geschäftstätigkeit unseres Unternehmens. Einfach gesagt, ohne dieses "Papier" kann man kein Rad bewegen.

Die Erlangung dieses Zertifikats war der Höhepunkt einer fast einjährigen vorbereitenden Kommunikation und des Antragsbewertungsverfahrens selbst, dem eine mehr als einjährige intensive Vorbereitung vorausging, an der Kollegen aus den meisten unserer Organisationseinheiten in der Tschechischen Republik, aber auch aus unseren ausländischen Niederlassungen in Wien und Deutschland teilnahmen. Und das ist auch die Erklärung, warum die Sicherheitsbescheinigung "einheitlich" ist. Es handelt sich um ein neues System der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen, die im Gegensatz zu früher, als sie von einzelnen Eisenbahnverwaltungen in einzelnen Ländern ausgestellt wurden, beim Verkehr in mehreren Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft, was bei der ČD Cargo der Fall ist, von der Agentur der Europäischen Union für Eisenbahnen, kurz ERA genannt, ausgestellt werden.

Die Verleihung dieser Bescheinigung sehen wir als eine Bestätigung der Position der ČD Cargo als Güterbeförderer von europäischer Bedeutung auch im Bereich der Sicherheit. Mit dem einheitlichen Sicherheitszertifikat senden wir ein klares Signal sowohl an die einzelnen Verwaltungsbehörden als auch an unsere Geschäftspartner, dass wir die einzelnen Prozesse zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs ordnungsgemäß eingerichtet haben und dass wir als zuverlässiger Partner und Lieferant wahrgenommen werden, der es mit der Sicherheit ernst meint. Selbstverständlich nehmen wir die Entscheidung über die Erteilung des Zertifikats mit großem Respekt und der Verpflichtung an, die aus dem Bewertungsverfahren resultierenden Anforderungen in Zukunft nicht nur umzusetzen, sondern das Sicherheitsniveau nicht nur innerhalb der ČD Cargo, sondern auch im gesamten Sektor weiter zu verbessern und durch einzelne Schritte zur Verbesserung der Sicherheitskultur der europäischen Eisenbahnen beizutragen. Die Sicherheitskultur ist ein großes Thema für sich, das oft eine Änderung der Einstellung, des Denkens und der Werte erfordert, damit das Grundprinzip, das international als "Safety First" bezeichnet wird, angewendet werden kann. Das bedeutet, dass die Hauptziele des Unternehmens in Übereinstimmung mit der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften umgesetzt werden müssen. Leider ist dies auf der tschechischen Eisenbahn nicht immer der Standard, und deshalb wollen wir im Rahmen der aktiven Sicherheitspolitik der ČD Cargo sicherstellen, dass die Einhaltung von Regeln und Sicherheitsgrundsätzen nicht als Wettbewerbsnachteil angesehen wird, sondern vielmehr als Zeichen des hohen Niveaus und der Reife des Beförderers.

PETR NEDOMLEL

Drei Anhaltungen im Rheinland

Seit 2002 steht das Obere Mittelrheintal auf der Liste des UNESCO-Weltkulturerbes. Es handelt sich um ein etwa 67 Kilometer langes Tal, das geologisches, historisches, kulturelles und industrielles Erbe vereint. Das Schutzgebiet umfasst eine Fläche von 272,5 km². Mit einer Länge von über 1.200 km ist der Rhein einer der längsten Flüsse in Europa. Er entspringt bei dem Dorf Reichenau in den Schweizer Alpen am Zusammenfluss von Vorder- und Hinterrhein.

Der Vorderrhein entspringt am Oberalppass aus dem Tuma-See, während der Hinterrhein am Paradiesgletscher entspringt. Auf seinem Weg zur Nordsee fließt der Rhein durch sechs Länder. Er ist eine wichtige Verkehrsader mit einem starken Flussgüterverkehr. Durch das Mittelrheintal führen auch zwei wichtige Eisenbahnstrecken mit starkem Personen- und Güterverkehr. Es gibt viele Sehenswürdigkeiten und Attraktionen im Rheinland, lassen Sie uns nun zumindest drei davon nennen, die zumindest teilweise mit der Eisenbahn zu tun haben.

Erste Anhaltung - Rüdesheim

Oberhalb der Stadt Rüdesheim am Rhein, die ein bekanntes Touristen- und Weinzentrum ist, befindet sich ein Denkmal, das die Deutschen Niederwalddenkmal nennen. Es handelt sich um eine 38 m hohe und 75 Tonnen schwere Skulptur, die von einer 12,5 m hohen Germania-Statue in Form eines Mädchens mit einer lorbeerbekränzten Kaiserkrone gekrönt wird. Das Denkmal wurde zwischen 1877 und 1883 zum Gedenken an die Einigung Deutschlands im Jahr 1871 nach dem Deutsch-Französischen Krieg errichtet. Dieser fand zwischen 1870 und 1871 statt und endete mit dem so genannten Frieden von Frankfurt. Deutschland erwarb außerdem die Region Elsass-Lothringen von Frankreich. An diese Tatsache erinnert unter anderem ein Relief am Fuß des Denkmals
Die Gedenkstätte wurde bald zu einem beliebten Ausflugsziel. Die Beförderung von Touristen war auch die Hauptaufgabe der Niederwaldbahn (NWB), einer 2,3 km langen Zahnradbahn (System Riggenbach) mit einer Spurweite von 1.000 mm. In den Jahren 1884-1917 und 1925-1939 war sie während der Sommersaison immer in Betrieb. Auf der Bahn verkehrten Dampflokomotiven, die Steigungen von bis zu 200 ‰ überwinden konnten. Die geplante Elektrifizierung der Strecke fand nicht statt und nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurde die Bahn aufgrund von Bombenschäden nicht wiederhergestellt. Zum Denkmal befördert die Touristen seit 1954 eine 1 387 m lange Seilbahn mit Gondeln. Die Fahrt mit der Seilbahn dauert etwa 10 Minuten und hat eine Kapazität von 1.200 Personen pro Stunde. In unmittelbarer Nähe betrieb NWB eine weitere Zahnradbahn. Sie verband einen weiteren Fremdenverkehrsort, Assmannshausen, mit dem Jagdschloss Niederwald. Die Strecke war 1,3 km lang und verfügte ebenfalls über eine Ein-Meter-Spur und eine Riggenbach-Zahnradbahn. Sie war während der Sommersaison von 1886 bis 1917 in Betrieb. Im Jahr 1953 wurde auch diese Bahn durch einen 900 m langen Sessellift ersetzt.

Monumentales Denkmal über der Stadt Rüdesheim am Rhein

Die steinernen Wehrtürme der Ludendorff-Eisenbahnbrücke auf der linken Rheinseite bei Remagen

Zweite Anhaltung - Remagen

Die 325 m lange Ludendorff-Eisenbahnbrücke in Remagen wurde 1916-1919 nach einem Entwurf von Karl Wiener gebaut, um die Versorgung der deutschen Truppen an der Westfront zu unterstützen. Sie verband die links- und rechtsrheinischen Strecken mit der Ahrtalbahn. Sie wurde nach General Erich Ludendorff benannt, der maßgeblich an ihrem Bau beteiligt war. Da es sich um ein militärisch wichtiges Bauwerk handelte, wurden auf jeder Seite der Brücke zwei Wehrtürme aus Stein errichtet. Am östlichen Brückenvorland führte die Strecke in einem 383 m langen Tunnel unter dem Erpeler Ley Felsen hindurch (ein Teil des Tunnels wird heute als Theater genutzt). Die Ingenieure schufen in den Brückenpfeilern Hohlräume, in denen Sprengladungen platziert werden konnten. Im Jahr 1938 wurden an wichtigen Bauteilen der Brücke Kästen angebracht, in denen etwa 3,5 kg Sprengstoff untergebracht werden konnten. Die einzelnen Kästen waren über elektrische Kabel mit einer Schaltzentrale im Tunnel verbunden. Nach der Zerstörung der Kölner Brücke ordnete Adolf Hitler an, die Sprengladungen nur dann in den Kästen zu platzieren, wenn sich der Feind in einer gewissen Nähe befand. Aufgrund der Nervosität der Ingenieure, dass die Brücke zu früh gesprengt werden könnte oder die Sprengung fehlschlägt, wurden die Sprengladungen der Ludendorff-Brücke entfernt und in der Nähe angebracht.
Am Ende des Zweiten Weltkriegs war die Brücke bei Remagen die letzte Brücke über den Rhein, und ihre Zerstörung hätte den alliierten Armeen den Zugang zum Nazi-Reich verwehrt. Obwohl die Brücke durch schwache Sprengladungen beschädigt wurde, blieb sie stehen. So konnten die Alliierten die restlichen Sprengladungen während der Operation "Lumberjack" am 7. März 1945 entfernen und die nachfolgenden Luftangriffe abwehren. Schließlich stürzte die Brücke am 17. März trotzdem ein, nachdem sie mit schwerem Gerät überquert worden war, aber bis dahin waren in der Nähe sechs Pontonbrücken gebaut worden, die eine problemlose Überquerung des Rheins ermöglichten. Der Film Die Brücke von Remagen, der 1968 in der Tschechoslowakei und speziell auf der Brücke in Davel gedreht wurde, schildert die oben genannten Ereignisse anschaulich.

Das Rheintal ist eine wichtige Verkehrsader

Dritte Anhaltung - Drachenfelsbahn

Im Rheinland wurde eine Reihe von Zahnradbahnen gebaut. Doch nur eine ist bis heute in Betrieb geblieben, die Drachenfelsbahn, die von der Stadt Königswinter zum vulkanischen Drachenfels mit seiner gleichnamigen Ruine führt. Die Bahn feierte in diesem Jahr ihr 140-jähriges Bestehen - der erste Zug nahm am 13. Juli 1883 Fahrgäste auf - und ist damit die älteste Zahnradbahn Deutschlands. Die 1,52 km lange Strecke hat eine Spurweite von 1.000 mm und ist mit Riggenbach-Zahnradbahn ausgestattet. Sie beginnt im unteren Bahnhof mit Dreischienen-Gleis, der auch ale ein Bahndepot dient. Bei etwa km 0,9 befindet sich eine Weiche, an der die Fahrgäste aussteigen können, um die umliegende Landschaft sowie das neugotische Schloss Drachenburg zu erkunden. Hinter der Weiche führt die Strecke über eine steinerne Brücke und der Zug fährt in den Abschnitt mit der größten Steigung von 200 ‰ ein. Die Züge erreichen eine Geschwindigkeit von 18 km/h bei der Bergfahrt und 16 km/h bei der Talfahrt. Zu den historischen Ereignissen im Zusammenhang mit der Bahn gehört der Kauf durch Ferdinand Mülhens im Jahr 1913, der die Drachenfelsbahn mit der nahe gelegenen 1,75 km langen U-Bahnlinie von Königswinter nach Petersberg verknüpfte. Letztere wurde 1889 eröffnet, hatte ebenfalls eine Spurweite von 1.000 mm und eine Riggenbach-Zahnradbahn sowie eine maximale Steigung von bis zu 260 ‰. Sie hatte jedoch nicht so viel Glück und wurde 1958 geschlossen. Bis 1953 verkehrten auf der Drachenfelsbahn nur Dampflokomotiven. Heute ist die Strecke mit 750 V Gleichstrom elektrifiziert und der Betrieb wird von sechs elektrischen Wagen sichergestellt. In 30 Minuten langen Zeitspannen wird jedoch nur einer der Wagen eingesetzt, bei höheren Frequenzen werden zwei Wagen eingesetzt, die sich in der Weiche kreuzen. Die Wagen können auch gekoppelt fahren. Hinzu kommt, dass die Strecke von Januar bis Mitte November geöffnet ist und eine Hin- und Rückfahrkarte für 12 Euro erworben werden kann.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH

Elektrotriebwagen Nr. 4 hält an der Weiche in der Nähe von Schloss Drachenburg.

Auch auf der sogenannten Brohltalbahn, der Schmalspurbahn (1.000 mm) von Brohl am Rhein nach Engeln, gab es bis 1934 einen teilweisen Betrieb auf der Zahnradbahn (Zweilamellen-Zahnstange Abt). Heute verkehren hier nicht nur die Ausflugszüge des Vulkan-Expresses, sondern die Strecke wird auch für den Güterverkehr genutzt.

Herausgeber: ČD Cargo, a. s. **Redaktion:** Michal Roh, Michala Grünbaum, Martin Boháč, Robert Heděnec, Zdeněk Šiler a Radovan Maléř
Druck, Satz und grafische Bearbeitung: DTP Futura, s.r.o., **Adresse der Redaktion:** 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.