Zeitschrift für Mitarbeiter der ČD Cargo, a.s.

3Q/2023

Cargovák

Eröffnungsspalte

Warum expandieren wir ins Ausland?

Unser Gespräch mit den Geschäftsführern unserer Tochtergesellschaft in Kroatien in unserer letzten Ausgabe hatte großen Erfolg. Grund genug, um Petr May zu befragen, der sich im Rahmen von ČD Cargo nicht nur für die Tochtergesellschaften, sondern auch alle Unternehmensanteile von ČD Cargo verantwortlich zeichnet. Und ich wage zu behaupten, dass die Anzahl unserer „Töchter" bestimmt noch nicht komplett ist. Denn auch in weiteren Regionen bieten sich Chancen zu ihrer Gründung, beispielsweise im intermodalen Verkehr. Von Kritikern unserer Auslandsexpansion ist oft zu hören, dass wir uns damit nur selbst etwas beweisen und so auf den Erwerb von Lizenzen anderer Transportunternehmen in Tschechien reagieren wollen. Keineswegs. Unsere Expansion nehmen wir anders wahr. Heute stellen schon circa 64 % internationale Transporte dar, die ČD Cargo in der Hand hält. Unsere Klienten verlangen von uns internationale Beförderungen und ihnen ist völlig egal, ob wir mit anderen kooperieren oder diese aus eigener Kraft realisieren. Für uns ist es selbstverständlich besser, wenn wir von A bis Z alles unter Kontrolle haben. Deshalb verlängern wir unsere Transportarme und errichten Zweigwerke dort, wo wir Leistungen haben oder an Orten mit entsprechendem Potential hierzu. Das ist für uns auch hinsichtlich der Realisierungspreise effektiver. Wir agieren auf einem Wettbewerbsmarkt und früher haben wir viele Ausschreibungen verloren, weil es uns im nicht gelang, ausländische Partner zum erschwinglichen Preis aufzutreiben. Was mehr – als ČD Cargo bieten wir unseren Klienten Top-Qualität und deshalb ist es notwendig, diese für die Dauer der Transport voll und ganz unter Kontrolle zu haben. Somit gehen wir den Weg der Kosteneffektivität und Qualitätserhöhung. Ich wünsche Ihnen angenehme Lektüre, vielleicht begegnen Sie bei einem ihrer Auslandsausflüge einem Zug von ČD Cargo ☺ .

MICHAL ROH

Inhalt

Neue Kraftstofftransporte

05 Im Frühjahr dieses Jahres gipfelten die langwierigen Geschäftsverhandlungen über neue Kraftstofftransporte aus der Slowakei über Tschechien nach Polen. Es gelang, mit dem Kunden die preislichen und technologischen Bedingungen auszuhandeln – Resultat sind mehrere Ganzzüge pro Woche.

Reparaturhalle in České Budějovice

08 In České Budějovice wächst eine neue Reparaturhalle. Im Frühling war lediglich das Stahlskelett der neuen Halle zu erblicken, heute stehen alle Objekte vor ihrer Fertigstellung und alles deutet auf die Betriebsaufnahme der neuen Reparaturhalle im Januar 2024 hin.

Während im vergangenen Jahr enormes Interesse an Braunkohletransporten für die Energiewirtschaft bestand *und wir in manchen Fällen den Kundenwünschen kaum nachkommen konnten, ist in diesem Jahr alles anders. Die Lage auf dem Energiemarkt hat sich dramatisch verändert. Die Preise der Emissionszertifikate wachsen, die Kraftstrompreise fallen. Kohle wird in den Sommermonaten kaum transportiert. Dieser Problematik widmen wir uns in einer der nächsten Cargovák-Ausgaben ausführlicher.* FOTO: MICHAL ROH

Die Tochtergesellschaften der ČD Cargo-Gruppe und ihrer Niederlassungen erzielten im vergangenen Jahr sehr positive Finanzergebnisse

Die ČD Cargo-Gruppe bildet in der Gegenwart eine ganze Reihe von Tochtergesellschaften und Gesellschaften mit Kapitalbeteiligung. Es ist schon eine Weile her, dass wir sie auf den Seiten von Cargovák vorgestellt haben, deshalb baten wir Ing. Petr May, der bei ČD Cargo für sie verantwortlich ist, um ein kurzes Gespräch.

Ing. Petr May FOTO: LEONA PECKOVÁ

Können Sie uns das Portfolio des Unternehmens ČD Cargo näherbringen? Welche Rolle spielt es?

Aktuell hat die ČD Cargo Gruppe 15 Kapitalbeteiligungen in Form von 6 Auslandsbeteiligungen mit einem 100% Anteil sowie 9 inländischer Aktiengesellschaften oder Gesellschaften mit beschränkter Haftung mit Anteilen von 15 bis 100 %. Auch die beiden Zweigbetriebe, bzw. Niederlassungen in Österreich und Deutschland seien erwähnt. Die Rolle der Tochtergesellschaften und Niederlassungen geht aus der Expansionsstrategie der ČD Cargo Gruppe auf ausländische Märkte hervor, die auf die Ausweitung der unternehmerischen Aktivitäten auf dem europäischen Markt des Schienengüterverkehrs ausgerichtet ist, mit dem Ziel, dessen permanente und nachhaltige Entwicklung zu gewähren und so einer der Marktführer unter den einheimischen, aber auch ausländischen Gütertransportunternehmen im Schienenverkehr zu sein.

Wie ist das Wirtschaftsergebnis der Tochtergesellschaften vom letzten Jahr ausgefallen? Ist ihre Existenz ökonomisch vertretbar?

Die Tochtergesellschaften der ČD Cargo Gruppe und ihre Zweigstellen erzielten trotz aller globalen wirtschaftlichen und geopolitischen Probleme gegen Jahresende sehr positive Finanzergebnisse. Der Gesamtumsatz der Tochtergesellschaften überstieg 5 Milliarden und der Vorsteuergewinn nicht ganz 350 Millionen CZK. Der Umsatz beider Niederlassungen fiel in Höhe einer Milliarde aus und der Gewinn überstieg 100 Millionen CZK. Es würde wenig Sinn machen, die Existenz von Kapitalanteilen des Unternehmens ČD Cargo und die Richtigkeit der Strategie der Expansion ins Ausland und deren Realisierung, weiter zu erklären und zu verteidigen. Die zitierten Zahlen sprechen für sich ☺ .

Welche der Tochtergesellschaften halten Sie für die erfolgreichste, bzw. welche ist die mit der größten Entwicklungsdynamik?

Es würde wenig Sinn machen, nur eine Gesellschaft als beste hervorzuheben. Denn jede Tochtergesellschaft hat ihre eigene, einzigartige Vergangenheit und auch unterschiedliche Bedingungen, die ihr bei ihrem Start in finanzieller, materieller oder auch personeller Hinsicht geschaffen wurden. Der Erfolg oder Mißerfolg jeder Tochtergesellschaft wird maßgeblich von ihrer Größe und dem Entwicklungsniveau desjenigen Marktes beeinflusst auf dem sie agiert. Im Prinzip lassen sie sich in drei Gruppen unterteilen – die „alten hochentwickelten" westeuropäischen Märkte, die dynamischen Märkte Mitteleuropas, sowie die südlichen und östlichen Märkte mit ihrem künftigen Wachstumspotential.

Die Frage ist, an was der unternehmerische Erfolg, in unserem Fall im Gütereisenbahnverkehr, eigentlich zu messen ist. Ist es die Umsatzhöhe, die Anzahl der beförderten Tonnen oder der Gewinn? Beglichene Forderungen, Verbindlichkeiten oder ein positiver Saldo auf dem Bankkonto? Für mich als Ökonomen sind es klar der Gewinn, die Forderungen und Verbindlichkeiten und das Geld auf dem Konto. Sicher ist sicher. Andererseits muss ich zugeben, dass Sicherheit auch eine Entwicklungsbremse ist und dass ein 100-prozentiges Präferieren allein des Gewinns früher oder später zur Stagnation der gesamten ČD Cargo Gruppe führen würde. Deshalb sind auch die Anzahl der Tonnen und die Umsatzhöhe durchaus gute Erfolgsindikatoren, namentlich des Erfolgs und der Tüchtigkeit der Händler, welche die Motoren der gesamten Gruppe sind. Ohne sie hätte man nichts zu befördern, die Ökonomen hätten nichts zu berechnen und die Personalabteilung kein Geld für die Löhne.

Jede Marktgruppe hat seine Barrieren, aber bietet auch Chancen. Die westeuropäischen Märkte dominieren große Player, die ihre Position zumeist durch ihre Größe behaupten. Diese bewirkt gleichzeitig aber auch ihre Schwerfälligkeit, Überorganisiertheit, zu langsame Aktionsfähigkeit und nicht zuletzt auch einen kostspieligen Verwaltungsapparat, der sehr sich sehr negativ auf ihre Rentabilität auswirkt. Die meisten von ihnen, möglicherweise auch alle, schreiben wohl eher Verlust. Und genau das ist der Spielraum für CD Cargo Germany, CD Cargo Austria, die Niederlassungen ČD Cargo Niederlassung Wien und ČD Cargo Niederlassung Deutschland. Und diese wissen diesen Raum gut zu nutzen. Die mitteleuropäischen Märkte sind für die ČD Cargo Gruppe hinsichtlich des Beitrags der Tochtergesellschaften und deren Gewinne die erfolgreichsten. Namentlich der polnische Markt, auf dem seit 2006 CD Cargo Poland agiert. Gemessen an den Tonnen und dem Gewinn ist CD Cargo Poland die erfolgreichste und dynamischste Tochtergesellschaft in der Gruppe. Um die anderen jedoch nicht zu verärgern, dass ich trotz meiner obigen Bemerkung über die Bewertung des Erfolgs nun doch eine Tochtergesellschaft hervorhebe, sei angemerkt, dass gerade CD Cargo Poland eines der Gesellschaften war, welcher in der Vergangenheit eine konkrete Kapitalausstattung in Form einer großen Anzahl von Loks und Waggons zuteil wurde, welche den Grundstein für ihren dynamischen Aufschwung und alljährlich hohen Gewinne legte. Ehrlicherweise ist auch anzumerken, dass sich diese Investition ČD Cargo ausgezahlt hat und zwar nicht nur in Form des Kaufpreises, sondern vor allem durch Dividenden in Millionenhöhe. Selbstverständlich ist auch dem Management von CD Cargo Poland hoch anzurechnen, dass es ihm gelungen ist, dieses Potential gut auszuschöpfen und es zum Aufbau der größten Tochtergesellschaft von ČD Cargo zu nutzen. Die dritte und letzte Marktgruppe sind die Märkte Süd- und Osteuropas, konkret auf dem Balkan. 2021 wurde in Kroatien die 100% Tochtergesellschaft ČD Cargo Adria mit Sitz in Zagreb gegründet. Dies war der erste Schritt von ČD Cargo in diese Richtung. Es bieten sich kaum noch Chancen zur Eroberung neuer Märkte und so ist gerade der Markt auf dem Balkan einer der letzten mit Potential für den zukünftigen Aufschwung der Gruppe. Sämtliche Analysen, Prognosen und Bewertungen des Potentials des kroatischen, slowenischen und serbischen Markts beweisen die Richtigkeit der Entscheidung von ČD Cargo dort präsent zu sein und gemeinsam mit diesen Märkten zu wachsen.

Sie haben die Expansion von ČD Cargo auf ausländische Märkte bereits selbst erwähnt. Können Sie uns deren Anfänge und Entwicklung beschreiben?

Rein zufällig fand ich mich vor 13 Jahren in der für mich völlig unbekannten Welt der Eisenbahn wieder und wurde so Mitarbeiter von ČD Cargo. Meine eigene Erinnerung reicht nicht in Zeiten zurück, als damals noch vom Unternehmen České dráhy annähernd die Hälfte der Tochtergesellschaften gegründet wurde, die 2007 als Einlage zu ČD Cargo übergingen. Ihre Geschichte kenne ich nur aus Dokumenten und Aufzeichnungen, die mit den einzelnen Gesellschaften in den Besitz von ČD Cargo übergingen. Schon damals ging es um den vagen Versuch einer internationalen Ausweitung der Aktivitäten von ČD im Rahmen der damaligen Division für Schienengüterverkehr. Die Gesellschaften, die damals in Deutschland, Österreich, in der Slowakei, in Polen und Russland tätig waren, wurden Generalvertretungen genannt. Ihre Hauptaufgabe war die Repräsentation von ČD auch als Güterverkehrsunternehmen, sowie das Monitoring des Marktes. Es folgten mehr oder weniger erfolgreiche Bemühungen um geschäftliche Aktivitäten und die Vermittlung von Transporten. Am schnellsten und besten gelang der Aufschwung der ČD Generalvertretung GmbH, der heutigen „Tochter" CD Cargo Germany.

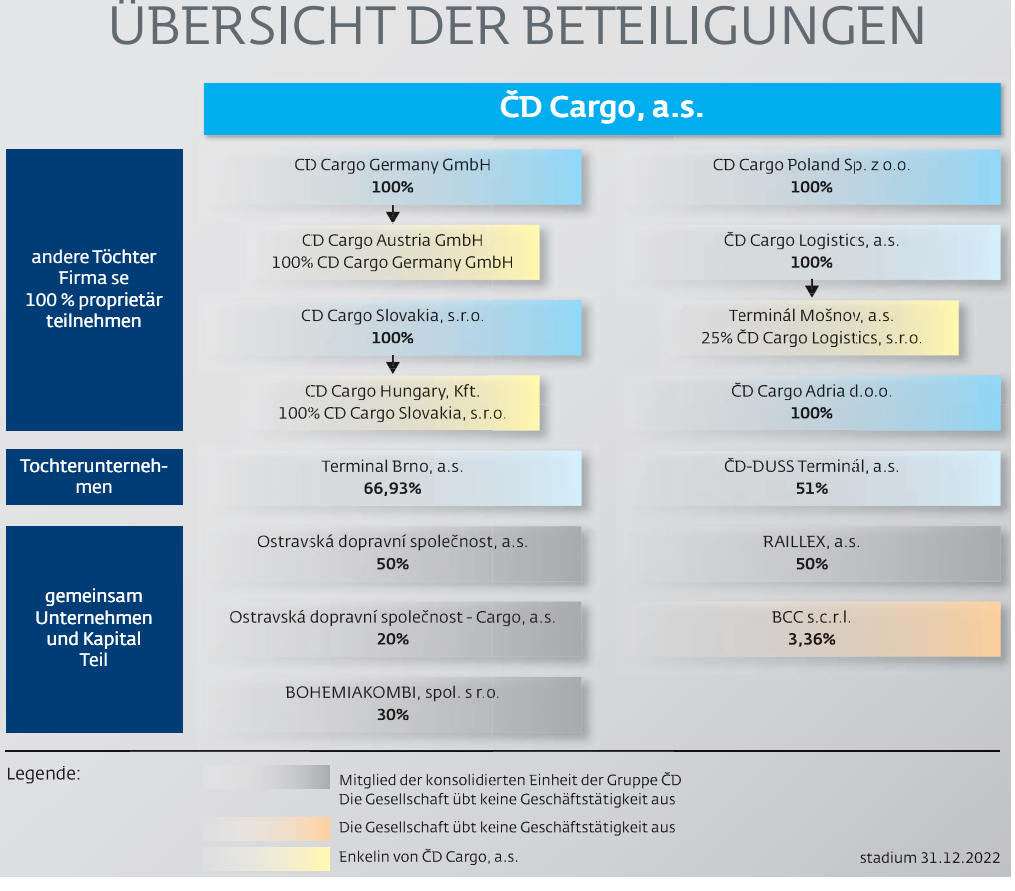
Zu einem ersten Durchbruch, der Anlas zu Diskussionen zu einer echten Auslandsexpansion gab, kam es 2013, als ČD Cargo aufgrund der Kumulation wirtschaftlicher Probleme in eine kritische Finanzlage geriet, die die augenblickliche Einleitung einer tiefen Umstrukturierung des Unternehmens erforderlich machte. Die zur Umstrukturierung erforderlichen Finanzmittel wurden unter anderem durch Veräußerung entbehrlicher Vermögenswerte in Form von Lokomotiven und Waggons gewonnen. So bewahrheitete sich das Sprichwort „alles Schlechte hat auch sein Gutes", denn dieses entbehrliche Kapital wurde der Tochtergesellschaft Koleje Czeskie, dem heutigen CD Cargo Poland verkauft, das es auf dem polnischen Markt zu nutzen und dessen Finanzierung zu sichern wusste. Dies war die erste bedeutende Gruppen-Synergie. Nach dem erfolgreichen Abschluss seiner Umstrukturierung begann bei ČD Cargo die bis heute ununterbrochene Etappe positiver Wirtschaftsergebnisse. Gleichzeitig präsentierte das Management von ČD Cargo mit Ivan Bednárik an der Spitze im Jahre 2014 seine Vision von einer echten Auslandsexpansion, die Tomáš Tóth, der damalige Direktor der Division 01 im Dokument „Strategie einer Auslandsexpansion von ČD Cargo" verankerte und anschließend in der Rolle des geschäftsführenden Direktors, bzw. Vorstandsvorsitzenden und mit der Unterstützung von Ivan Bednárik und des neu konstituierten Bereichs „Verwaltung von Unternehmensbeteiligungen" erfolgreich zu ihrem heutigen Aussehen verhalf.

Lässt sich voraussehen, welche Wege die Strategie von ČD Cargo in Beziehung zu seinen „Töchtern" gehen wird? Ziehen Sie die Gründung weiterer Gesellschaften oder Vermögensanteile in Erwägung?

Ich erlaube mir zu behaupten, oder besser zu hoffen, dass sich die grundlegende Strategie der Expansion ins Ausland in den bisherigen Intentionen fortsetzt und dass die Zusammenarbeit mit den „Töchtern" auch weiterhin auf der Grundlage der aktiven Zusammenarbeit und des gegenseitigen Respekts aller Mitglieder der ČD Cargo Gruppe untereinander beruhen wird, wobei die Muttergesellschaft ČD Cargo die Rolle des Aktionärs und Koordinators der ganzen Gruppe spielen wird und die einzelnen Mitglieder selbständige und unabhängige rechtliche Einheiten bleiben, deren Managements ihre korporativen und legislativen Befugnisse und Verantwortlichkeiten als satzungsmäßige Vertreter achten.

AUTOR: MICHAL ROH
FOTO: LEONA PECKOVÁ

ÜBERSICHT DER BETEILIGUNGEN

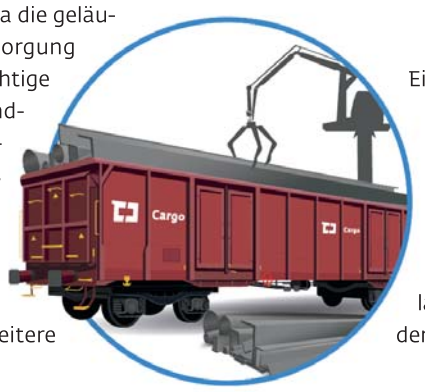


Zusammenarbeit mit der Firma Recycling – Metallabfälle und ČD Cargo

Das Unternehmen Recycling – kovové odpady a.s. (Recycling – Metallabfälle AG) wurde 1996 in Chotěboř gegründet. Es ist ein tschechisches Familienunternehmen, das sich auf die Abfallwirtschaft konzentriert. Es unterhält 18 Betriebsstätten in ganz Tschechien, in denen sie für den Aufkauf von Sekundärrohstoffen, deren Trennung und Verarbeitung sorgt. In der Abfallwirtschaft bietet das Unternehmen komplexe Dienstleistungen, wobei es größten Nachdruck auf das effektive Trennen und Recyceln der Abfälle legt. Mit einem Jahresumfang von ca. 130 Tsd. Tonnen Metallabfällen ist es ein wichtiger Partner von ČD Cargo.

Die Betriebsstätte von Recycling – kovové odpady a.s. in Vysoké Mýto betreibt unter anderem die Liquidation von Autowracks.

Eine Sonderposition unter allen Betriebsstätten nimmt dabei die in Vyskoké Mýto ein. Gerade hier wurde 2021 eine spezielle Anlage zur Liquidation von Autowracks, ein sog. Schredder errichtet. Das Shreddern, bzw. die Zerkleinerung ist heute in Europa die geläufigste Methode zur Entsorgung von Altautos, die eine wichtige Ressource weiterverwendbarer Materialien darstellen. In Tschechien gibt es nur wenige derartige Anlagen. Der Schredder in Vysoké Mýto verarbeitet aber nicht nur Autowracks, sondern auch weitere Einrichtungen mit hohem Metallanteil. Vor dem Schreddern werden vom Altauto die Reifen, Scheiben und sonstige nichtmetallische Teile demontiert und die Betriebsflüssigkeiten abgelassen. Für alles weitere sorgt der Pre-Schredder, der das Autowrack im Prinzip in kleine Stücke zerreißt, die anschließend in die Shredder-Mühle wandern. Das zerkleinerte Material wird auf einer separaten Linie getrennt, wo mindestens 95% der Shredder-Rückstände (SR) zur Weiterverwendung gewonnen werden.



In Vysoké Mýto werden bis zu 50 Altautos pro Stunde verarbeitet. Diese werden sowohl mit Lastkraftwagen, als auch durch ČD Cargo auf der Schiene aus nahezu der gesamten westlichen Hälfte der Tschechischen Republik antransportiert. Anschließend werden die geschredderten Metallabfälle ebenfalls auf der Schiene in Hochbordwagen Eas zu den Hüttenwerken befördert. Angesichts des Charakters des transportierten Materials kann das Ladegewicht der Waggons voll ausgenutzt werden. Ein weiterer Vorteil ist die Möglichkeit zur sog. Doppelmanipulation. Zum Beladen des Metallabfalls dienen hierbei die gleichen Waggons, in denen vorher die Karosserien der Autowracks zur Werksbahn transportiert wurden.

Die Anschlussbahn des Unternehmens Recycling – kovové odpady a.s., Vysoké Mýto zweigt an Kilometer 6,757 von der Strecke Choceň – Litomyšl ab. Sie wird samt Freigabe des Streckengleises bedient. Die Waggons werden an Werktagen und Samstagen in den frühen Morgenstunden per Nahgüterzug aus Týniště nad Orlicí für die Anschlussbahn bereitgestellt, die an ausgewählten Tagen bis nach Cerekvice nad Loučnou, oder ggf. Litomyšl weiterfährt. Der Abtransport der geladenen Waggons erfolgt in den Nachmittagsstunden. Eine Lok und ein Trupp von ČD Cargo besorgen das Rangieren der Waggons bei der Beladung oder weitere Tätigkeiten auf Wunsch des Kunden. Der Wettbewerbsvorteil von ČD Cargo ist, dass es den Kunden Warentransporte sowohl in geschlossenen, für den Abfalltransport in die Hüttenwerke geeigneten Zugeinheiten, als auch im Einzelwagenverkehr bieten kann, der namentlich zum Transport von Karosserien genutzt wird. Teil dieser komplexen Dienstleistungen ist auch die Bedienung der Werks- bzw. Anschlussbahn. Ganzzüge fahren aus Vysoké Mýto, bzw. aus einem der Sammelbahnhöfe nicht nur in inländische Hüttenwerke, sondern auch nach Italien, Deutschland oder Polen.

Für die Bedienung der Anschlussbahn in Vysoké Mýto sorgen die Lokomotiven und Trupps der Betriebseinheit von Česká Třebová.

TEXT UND FOTO: MICHAL ROH

Neue Sandtransporte

Zur Strecke Znojmo – Jihlava gehören seit eh und je auch Sandtransporte. Ende der 80er Jahre des vergangenen Jahrhunderts wurde auf dieser Strecke ca. eine Viertelmillion Tonnen Sand transportiert. Jeweils von März bis November verkehrten hier alltäglich Ganzzüge in der Relation Božice u Znojma – Jihlava.

Im Laufe der 90er Jahre ging die Anzahl der Züge allmählich zurück. Noch im Jahre 2001 – dem letzten Jahr, in der Ganzzüge die gesamte Bausaison hindurch verkehrten – beförderten 25 Züge in der entsprechenden Relation 21 000 Tonnen Sand. Die beiden letzten Ganzzüge

Die heute bereits historische Fotografie eines Ganzzuges mit Sand (damals Pn 64496), fotografiert am 9. Mai 2001 bei Znojmo. Gezogen wurde er an diesem Tag von zwei Dieselloks „Bardotka" 751.104 + 053. FOTO: MARTIN SVOBODA

wurden im Juni 2002 abgefertigt, danach wurde der gesamte Sandtransport aus der Region Znojmo in die Region Vysočina lange zwei Jahrzehnte komplett von der Schiene auf die Straße verlegt. Statt den Sand logischerweise von der Eisenbahn befördern zu lassen, die für die Beförderung von Massensubstraten wie geschaffen ist, wurde der Sand mit schweren Lkws durch nahezu zwanzig Orte und nur ein paar Meter von den Hausmauern tausender Menschen entfernt transportiert.

Diesen Zustand gelang es 2023 rückgängig zu machen, obwohl gerade dieses Jahr für die Wiederaufnahme der Sandtransporte auf der Schiene paradoxerweise denkbar ungünstig war. Eine schwerwiegende Komplikation in diesem Jahr ist der Umstand, dass diese Strecke die umfangreichsten Gleissperrungen in den letzten mindestens 30 Jahren erfährt. Obwohl die Technologie der Transporte dank der Bevorratung seitens des Empfängers auf die Überbrückung einer bis zu mehrwöchigen Gleissperrung dimensioniert war, waren die Vorbereitungsmaßnahmen dennoch nicht ausreichend für diesen Wirbelsturm von Streckenausfällen, der in diesem Jahr über die gegenständliche Strecke fegte. Den ganzen Mai über dauerte eine 31 Tage lange Sperrung auf dem Abschnitt Hodonice – Znojmo; anschließend, vom 5. Juni bis 24. Juli, gab es eine 49 Tage dauernde Sperrung auf dem Abschnitt Znojmo – Moravské Budějovice. Zu einer weiteren, 31 Tage dauernden Gleissperrung kam es vom 1. August bis 31. August auf dem Abschnitt Moravské Budějovice – Okříšky, damit nicht genug ist eine weitere, 43 Tage lange Sperrung vom 1. Oktober bis 12. November auf dem Abschnitt Okříšky – Jihlava geplant. Nicht nur, dass diese Sperrungen durch ihre Längen verhindern, dass sich der Empfänger ausreichend vorversorgen kann, aber die einzelnen Gleissperrungen knüpften in manchen Fällen so nahtlos aneinander an, dass es auch nach Beendigung einer Sperrung unmöglich war, zumindest eine minimale Menge vor Beginn der nächsten zu realisieren.

Zur Wiederaufnahme regelmäßiger Sandtransporte aus dem Umkreis von Znojmo nach Jihlava kam es erst am 20. März 2023 und trotz aller durch die Sperrungen verursachten Komplikationen gelang es namentlich durch den enormen Einsatz der Mitarbeiter von ČD Cargo, bis zum 31. Juli nahezu 3 000 Tonnen Sand zu befördern. Der Abnehmer setzt voraus, dass sich die Transportmenge bis Ende dieses Jahres etwa verdoppeln könnte. Ohne die negativen Folgen dieser Sperrzeiten wäre schon in diesem Jahr die magische Grenze von 10 000 Tonnen übertroffen worden. Für das folgende Jahr, in dem auf der betroffenen Strecke keine Sperrungen stattfinden sollen, setzt der Kunde voraus, dass 20 000 Tonnen übertroffen werden, was bereits bedeuten würde, dass man voll und ganz an den Zeitraum 2000 bis 2002 anknüpfen würde.

Die Entladebrücke am vom Bahnhof Jihlava abzweigenden Industriegleis dient sowohl für den Sandumschlag, als auch zur Entladung von Kohle für die Kohlelager der Firma START Zelený s.r.o. An dem Gelände hatte die Stadt Interesse, die hier Wohnungen bauen wollte. Das wurde zum Glück nicht realisiert und so erwachte die Anschlussbahn mit der großen Unterstützung des Firmeninhabers Herr Zelený zu neuem Leben. FOTO: TOMÁŠ ZAPLETAL

Eine Lok 742.370 rangiert am 24. April 2023 Wagen in Hodonice, wo Sand aus der nahen Sandgrube Tasovice geladen wird. Die Beladung von 5 Faccs-Wagen mithilfe eines Radladers und einer erhöhten Rampe dauert ca. 50 Minuten. FOTO: MARTIN ŠEVČÍK

Die Sandtransporte aus den Sandgruben in Tasovice und Božice zu den anschließenden Bahnhöfen Hodonice und Božice u Znojma werden von der Gesellschaft Hattrick-Transport s.r.o. mit eigener Technik realisiert. Die Entladung erfolgt mittels der Werkbahn von Uhelné sklady Jihlava, a.s., wobei zu diesem Zweck eine Entladungsbrücke genutzt wird. Diese wurde kurz vor Wiederaufnahme der Transporte so umfunktioniert, dass sie den effektiven Umschlag von den Eisenbahnwaggons direkt in die Lastkraftwagen erlaubt. Für die Sandtransporte wird eine Gruppe von 5 Schüttgutwagen der Bauart Faccs eingesetzt. Diese Wagengruppe wird dann in die regelmäßig verkehrenden Manipulationszüge von ČD Cargo eingereiht, in denen auf diese Weise freie Kapazitäten genutzt werden, denn die meisten Wagen auf der Strecke Znojmo – Jihlava fahren beladen in umgekehrter Richtung (vor allem Holztransporte nach Österreich).

Schon im kurz- bis mittelfristigen Horizont könnte das Potential sprungartig wachsen und dies vor allen aufgrund der allgemeinen Situation auf dem Sandmarkt, auf dem gewaschener Sand in nur einigen wenigen Jahren zur Luxusware wird, unter anderem infolge der Schließung der meisten Sandgruben in Mittelböhmen. Schon jetzt sind die Folgen im nördlichen Teil der Region Vysočina zu verspüren, in welcher der Preis für gewaschenen Sand für manche Abnehmer in den letzten 18 Monaten aufs Doppelte gestiegen ist. Vor allem Sand aus der Sandgrube Tasovice, obwohl es hierbei um Steinbruchsand geht, der in seiner Qualität mit dem bis zu dreimal so teuren gewaschenen Sanden vergleichbar ist. Er hat tolle Referenzen und wurde in der Vergangenheit häufig für die Oberflächen von Autobahnen verwendet und dies trotz mehr als 200 km Transportentfernung. In unmittelbarer Nähe der Sandgruben Tasovice und Božice sind zudem neue Anschlussgleise geplant, zu deren Bau es schon in den nächsten fünf Jahren kommen dürfte. Bei der Kombination aller obig angeführten Faktoren zögern die Spediteure nicht einzuschätzen, dass Sand aus der Umgebung von Znojmo schon im mittelfristigen Horizont eine dominante Position auf dem Sandmarkt in der gesamten Region Vysočina einnehmen wird – dank seiner hohen Qualität, aber auch dank der Möglichkeit, den effektiven Eisenbahnverkehr nutzen zu können. Auch die in den 80er Jahren beförderten Umfänge dürften in diesem Fall keine unüberwindbare Latte mehr sein. Gemeinsam mit ČD Cargo können wir nur hinzufügen, dass wir froh darüber sind, dass wir schon von Anfang an dabei sein können und dass wir uns diese Chance haben nicht entgehen lassen.

Ein Pn 65531 (Hodonice – Znojmo) an der Spitze samt "Rucksack" 742.189 durchfährt am 5.April 2023 den Bahnhof Dyje. FOTO: MARTIN SVOBODA

MARTIN ŠEVČÍK

Beginn einer neuen Zusammenarbeit

Diesel und Benzin gelten im Rahmen der Europäischen Union als strategische Rohstoffe, für deren sicheren Transport in entsprechender Qualität gesorgt werden muss. Jährlich geht es um einen Warenumfang von ca. 1,5 mil. Tonnen, also keinen unerheblichen Umfang. Wir gewährleisten den Import von Kraftstoffen aus Deutschland in die Lager des Unternehmens ČEPRO in ganz Tschechien, unter anderem versorgen wir auch den Flughafen Prag mit Kerosin. Für den Transport von Treibstoffen steht uns eine Flottille eigener, neuer Kesselwagen der Baureihe Zacns zur Verfügung, einen erheblichen Anteil bilden jedoch mit Privatwagen realisierte Transporte.

Am 1. Juni 2023 kurz vor 18. Uhr durchfährt der von einer Lok 363.502 geführte Zug Pn 48216 Přerov. Zielbahnhof des Zugverbands von 22 beladenen Kesselwagen war das polnische Sławięcice. FOTO: TOMÁŠ KUCHTA

Während im vergangenen Jahr in den Kraftstofftransporten Importe überwogen, steigt in diesem Jahr der Umfang der Transporte im Transitverkehr deutlich an. Und dies dank neuer Geschäftsaktivitäten der Aktiengesellschaft ČD Cargo und auch dank ihrer Expansionsstrategie, die die Realisierung dieser Transporte im Ausland ermöglicht. Zu Jahresende traten die Vertreter von ČD Cargo in Verhandlungen mit dem slowakischen Unternehmen Railtrans International (RTI), das unter anderem einen erheblichen Umfang der Kraftstofftransporte von Slovnaft in Bratislava bündelt. Mehr als 60 % der Transporte dieses Unternehmens betreffen gerade Kraftstoffe. Nach schwierigen Verhandlungen, die nicht nur das Preisniveau, sondern auch die Organisation der Zugfahrten betrafen, wurde Ende März 2023 eine Probefahrt mit mehreren Ganzzügen organisiert und nach der folgenden Auswertung mit positivem Resultat wurden am 17. April regelmäßige Transporte aufgenommen.

Der brandfrische Vertrag umfasst die Gewährleistung des Transports von ca. 400 Tsd. Tonnen Treibstoff aus der Slowakei nach Polen im Transitverkehr über die Tschechische Republik, konkret auf dem Abschnitt Lanžhot, Staatsgrenze – Bohumín-Vrbice, Staatsgrenze. Versandbahnhof der Sendungen ist Bratislava ÚNS, der slowakische Abschnitt zu PPS Kúty wird jedoch von ZSSK Cargo realisiert. In Kúty übernehmen unsere Lokomotiven und Lokführer den Zug, die ihn nach Bohumín-Vrbice bringen, wo sie ihn anschließend unserer Tochtergesellschaft CD Cargo Poland übergeben, die den Ganzzug dann an seinen Bestimmungsort befördert. Konkret geht es um die Bahnhöfe Malczyce, Piekary Śląskie, Sławięcice und Wola. Für die Transporte werden private Kesselwagen von RTI und weiterer Besitzer eingesetzt. Im Durchschnitt fahren 4–5 Züge pro Woche.

Die Zusammenarbeit mit RTI beschränkt sich nicht nur auf die erwähnten Transittransporte, schon längere Zeit entwickeln sich die Transporte von Flugtreibstoffen nach Středokluky, Kohlenwasserstoffen nach Most und Ostrava oder Ölen nach Přerov. Darüber hinaus haben wir auch wieder die Kraftstofftransporte in die inländischen Lager in Vlkoš und Kojetice in Mähren in einem Umfang von 10 – 15 Tsd. Tonnen pro Monat übernommen.

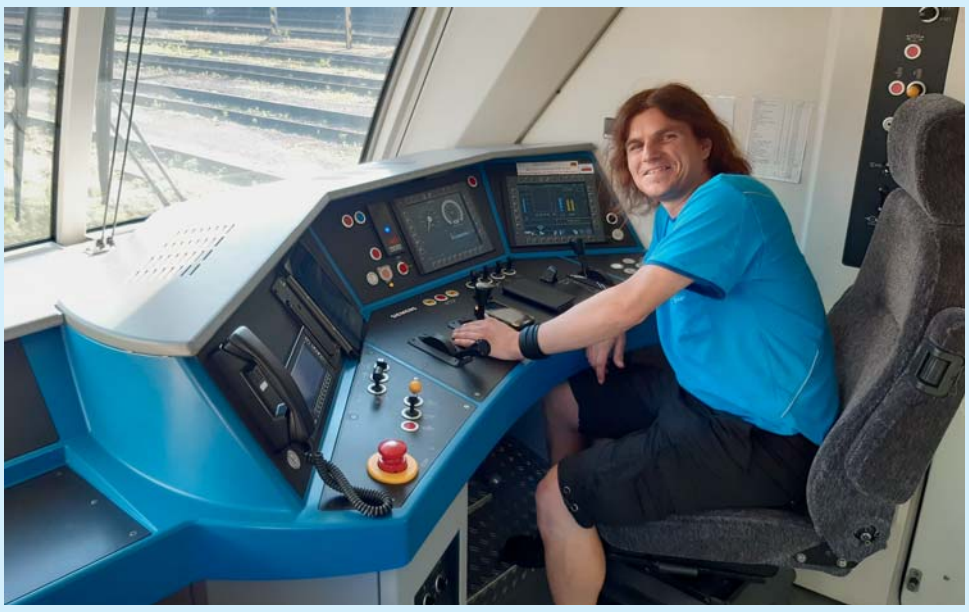
TEXT: MICHAL ROH

ČD Cargo startete das Projekt der „Super-Triebfahrzeugführer“

Am 1. Juli 2023 startete ČD Cargo das Projekt der sog. Super-Tf. Worin unterscheiden sich diese Beschäftigten von den anderen und was ist ihre Hauptaufgabe?

In der Aktiengesellschaft ČD Cargo sind an die 1 700 Triebfahrzeug- bzw. Lokführer beschäftigt, die in Einklang mit dem netzweiten Tätigkeitsbereich von ČD Cargo über ganz Tschechien verteilt sind. Der Aktionsradius ihres Einsatzes wird jedoch von einer ganzen Reihe von Faktoren eingeschränkt, beispielsweise der Streckenkenntnis und Kenntnis konkreter Lokreihen, von Fahreignungsschulungen unter ETCS, usw. In diesem Zusammenhang sollte erwähnt werden, dass es weder notwendig, noch effektiv wäre, dass alle alles können. Viele Lokführer sichern beispielsweise nur Rangierfahrten und Fahrten von Manipulationszügen ab, andere werden turnusmäßig zu konkreten Transporten, beispielsweise von Kohle eingesetzt, andere Lokführer führen Züge lediglich auf Strecken mit Wechselstromsystemen, usw. In unserem Netz verkehren tagtäglich nahezu 800 Züge, deshalb wenden wir beim Einsatz unserer Triebfahrzeugführer im entsprechenden Lokomotivenpark in Bezug auf die Anzahl und den Typ der Lokomotiven ein anderes (regionales) System an, als manche anderen kleineren Beförderer. Weil unser System nicht immer hundertprozentig effektiv ist, sowie in Zusammenhang mit dem Anstieg der internationalen Transporte hat ČD Cargo die Realisierung des Projekts sog. Super- Triebfahrzeugführer in Angriff genommen, also von Mitarbeitern, die alle Hauptstrecken und gleichzeitig die Mehrheit der Triebwagenbaureihen im Fernverkehr kennen. Dieses Projekt geht Hand in Hand mit der Modernisierung unseres Lokomotivenparks. Derzeit stehen ČD Cargo 12 voll interoperable Loks der Baureihe 383 und 16 Loks der Baureihe 388 zur Verfügung. Weitere Lokomotiven werden von uns gemietet. Zudem haben wir den Park der „ES“ von Baureihe 363 erweitert, die heute ebenfalls wortwörtlich von Cheb bis Břeclav unterwegs sind. Dieser Umstand erleichtert die Realisierung des Projekts enorm.

Im diesjährigen Frühling sprachen wir unsere Triebfahrzeugführer mit einem Angebot im Rahmen dieses Projekts an. Auch die Gewerkschaftszentralen wurden über die ganze Sache unterrichtet. Letztendlich wählten wir erste neun erfahrene Triebfahrzeugführer aus den angemeldeten Anwärtern aus, die den Sommer über, wenn die Nachfragen unserer Klienten stark nachlassen, ihre notwendigen Kenntnisse ergänzen und nach und nach auf Lokomotiven an der Spitze von Zügen quer durch ganz Tschechien auftauchen. Hohe Priorität haben für uns dabei die Routen Děčín – Lanžhot/Břeclav, Děčín – Ostrava und selbstverständlich auch deren Kombinationen. Schon jetzt haben wir eine Reihe von Triebfahrzeugführern, die uns in ähnlichem Modus manche Züge führen, beispielsweise mit Sand oder Mineralwasser, die aber auch zu anderen



Vor der Abfahrt aus Břeclav FOTO: DENIS BARTOŠÍK

Leistungen herangezogen werden. In diese Positionen gedenken wir auch neue Kollegen vom Arbeitsmarkt einzustellen. Primäre Aufgabe dieser Super-Triebfahrzeugführer ist vor allem der Fahrbetrieb von Fernzügen, bei denen die Zeit im Vordergrund steht. Das Projekt wird selbstredend aufmerksam vom Management verfolgt. Nach entsprechender Auswertung wird dann über seine Berichtigung und Ausweitung entschieden.

Des ersten Transports im Rahmen dieses Projekts nahm sich Herr Jindřich Vondrák von PJ Brno an, der in der Nacht vom 2. zum 3. Juli 2023 mit einem Vectron eine 2 500 Tonnen schwere Zuggarnitur mit Getreide aus dem PPS Kúty nach Děčín beförderte, wo er nach ca. 9 Stunden Fahrt eintraf. Mit der gleichen Lok wurde eine mit Holz beladene GigaWood-Garnitur von Ústí nad Labem nach Břeclav zurückbefördert. Ihre Rückkehr komplizierte ein Oberleitungsschaden im Bahnhof Pečky, sodass der Zug über Sadská und Nymburk umgeleitet werden musste.

MICHAL ROH IN ZUSAMMENARBEIT MIT RADEK NEDOMLEL

Abteilung für Transportmanagement

Die Welt der Logistik entwickelt sich ständig weiter und so erhöht sich der Druck auf die Präzision und Effektivität der Transporte. Dies stellt hohe Anforderungen an die Arbeit der Manager von Abteilung 016, die den Wünschen der Kunden aufmerksam zuhören müssen, um all ihren Anforderungen gerecht zu werden. Dabei konzentrieren sie sich nicht nur auf ihre Tätigkeit in Tschechien, sondern auf die Kommunikation im Rahmen des gesamten Transportweges.

Seit 2022 läuft eine wichtige Umstrukturierung der Abteilung für Transportmanagement (O16). Eine erste Änderung war die Strukturierung der Manager in Teams je nach Handelsartikeln, um die Zusammenarbeit mit anderen Abteilungen und des Betriebsmanagements Česká Třebová zu erleichtern. Die zweite Änderung fand in diesem Jahr statt und betraf namentlich die Kommunikation mit den Kunden. So entsteht ein neuer Arbeitsplatz, der im 24/7 Betrieb arbeiten und so die Kommunikation mit den Kunden noch verbessern soll.
Die Abteilung erfüllt im Prinzip diese Hauptaufgaben:

- Zusammenarbeit an der Vorbereitung des Geschäftsfalles für dessen Realisierung
- das Transportmanagement in Synergie mit den sonstigen Abteilungen (den Abteilungen Betriebstechnologien O21 und Flottenmanagement O09), dem Betriebsmanagement Česká Třebová, den einzelnen Betriebsstätten, Auslandspartnern, usw.
- Informieren der Kunden über den Verlauf seiner Transporte und entsprechende Auswertung, ob der Plan und die Realisierung kundengerecht verlaufen sind

„Jede Ware hat ihre Spezifika und erfordert einen anderen (speziellen) Zugang zur Planung und auch zu den Kunden“

Um einen konkreten Geschäftsfall korrekt und in hoher Qualität realisieren zu können, brauchen wir präzise und solide Eingangsdaten, die in der App TMS (Transport Management System) gesammelt werden. Das TMS-System ist ein Instrument, das in Reaktion auf die Notwendigkeit der Übersichtlichkeit und Vereinheitlichung des gesamten Prozesses der Transporte mit Nachdruck auf die Qualitätserhöhung der Dienstleistungen für die Klienten entstand. Die Planung eines jeden Geschäftsfalls erfolgt mithilfe einer Kundenkarte, die außer grundlegenden Informationen über den Geschäftsfall selbst auch die von der Abteilung O21 erarbeitete Transporttechnologie enthält. Ein weiterer Teil der Planung ist die Eingabe bereits konkreter, vom Kunden zugesendeter Aufträge, sog. Drops (Teilrealisierungen des Geschäftsfalles) im TMS-System, mit dessen Hilfe die Drops in weitere Systeme zur Planung konkreter Kapazitäten und Prozesse fallen, z.B. die Bereitstellung von Lokomotiven, Zugpersonal, Strecken, usw.
Eine große Rolle spielt auch die Zusammenarbeit mit unseren Partnern im Ausland und Tochtergesellschaften, die uns maßgeblich bei der Planung der Geschäftsfälle unterstützen. Um ihnen diesen Prozess etwas näher zu erläutern, hätte ich ihnen einen der Geschäftsfälle gern ausführlicher beschrieben. Der Geschäftsmanager gab uns die Forderung eines unserer wichtigen Kunden zum Transport eines strategischen Rohstoffs im Umfang von 60 000 Tonnen aus dem polnischen Gdaňsk zu einem Bahnhof in der Region Ostrava auf, mit der Bedingung, dass die gesamte Ware binnen zwei Monaten aus dem Hafen abtransportiert sein muss. Die erste Aufgabe, die zu bewältigen war, war die Ausarbeitung des Auftragsscheins in Zusammenarbeit mit der Handelsabteilung, in dem all diese und weitere Anforderungen genau spezifiziert werden (der Terminplan der Beladungen im Hafen, die kapazitiven Möglichkeiten des Spediteurs, KPI, usw.). Der so erstellte Auftragsschein wird nun der Abteilung Betriebstechnologien übergeben, die eine maßgeschneiderte Technologie für den entsprechenden Geschäftsfall vorbereitet. Es folgt die Zusammenarbeit mit der Abteilung O09 und ÚDIV, in Zusammenhang mit der Absicherung der Wagenkapazität, aber auch mit der Betriebsstelle am Entladungsort. In diesem Moment ist der Geschäftsfall komplett, nun geht es an die Realisierung. Hier passiert es sehr oft, dass der beste Plan aufgrund unvorhersehbarer Ereignisse geändert und korrigiert werden muss, sei es wegen technischer Probleme bei der Beladung im Hafen, eines beschädigten Wagens, Wetterlaunen oder aufgrund von Komplikationen durch Gleissperrungen in der Infrastruktur. Auf all diese Aspekte müssen wir im Laufe der Realisierung sofort und flexibel reagieren, um die Kundenforderungen einzuhalten.
Wie schon erwähnt, haben wir in diesem Jahr die schon zweite Änderung in unserer Abteilung mit besonderem Augenmerk auf die Unterstützung des Kundendienstes vollzogen. So entstand die Gruppe für operative Kommunikation, die ab dem 1. Oktober 2023 einen ununterbrochenen Informationsservice bietet. Aufgabe dieses Services ist es, die Klienten, gegebenenfalls auch die Transportunternehmen und Spediteure über den Verlauf der realisierten Transporte und über Ereignisse zu unterrichten, zu denen es an der Strecke kommt und welche die entsprechende Realisierung beeinflussen könnten (Verspätung, Sperrungen, außergewöhnliche Ereignisse).

TEXT: BRIGITA BŘENKOVÁ

Ing. Brigita Břenková
FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Seit seiner Gründung sind Sie in verschiedenen Positionen in ČD Cargo tätig. Wie hat sich das Unternehmen Ihrer Meinung nach in dieser Zeit gewandelt?
Ich bewege mich wirklich schon lange im Eisenbahnmilieu und im ČD Cargo seit dessen Gründung. In dieser Zeit hatte ich Gelegenheit, die Entwicklung unserer Unternehmensstrategie, aber auch der Technologie zu verfolgen, die wir bei unserer Arbeit anwenden. In meinen Anfängen verließen wir uns noch auf die Übermittlung von Informationen per Telefon, ich erinnere mich sogar noch an Nachrichten per Fernschreiber. Damals konzentrierten wir uns hauptsächlich auf den inländischen Markt, die Kommunikation mit dem Ausland war spärlich und so war es kaum möglich, eine Zusammenarbeit mit ausländischen Partnern aufzubauen. Hand in Hand mit der Globalisierung der Märkte und dem Strategiewandel im Unternehmen ČD Cargo veränderte sich auch die Kommunikation. Die technologischen Möglichkeiten, die uns die heutige Zeit bietet, sind für die Abteilung für Transportmanagement äußerst wichtig. Sie ermöglichen es uns, nicht nur telefonisch, sondern auch per Videogespräch oder Chat mit unseren Kunden zu kommunizieren und so bessere Kommunikationsbeziehungen aufzubauen, die uns bei der weiteren Zusammenarbeit behilflich sind. Obwohl wir schon in der Vergangenheit Transporte ins und aus dem Ausland realisierten, hatten wir weder den nötigen Überblick über die Realisierung der Geschäftsfälle, noch über die Nutzung unserer Ressourcen. Da ČD Cargo mittels unserer Tochtergesellschaften und Niederlassungen auf den europäischen Markt zu expandieren begann, bietet sich der Abteilung für Transportmanagement die Chance, die Wünsche unserer Kunden im breiten Spektrum der Transporte besser zu organisieren und zu erfüllen.

Die offizielle Bezeichnung für O16 ist „Odbor Řízení přeprav – Abteilung für Transportmanagement“. Mitunter wird sie aber auch nur Kundencenter genannt. Auf welchem Niveau spielt sich nun die Kommunikation zwischen ČD Cargo und den Kunden ab?
Als Abteilung für Transportmanagement befassen wir uns mit dem gesamten Prozess des Geschäftsfalles, von seiner Entstehung, bis zu seiner Auswertung und zum Feedback über den Transportverlauf. Dies ist der Hauptinhalt der Waren-Manager O16. Die Kommunikation war für ČD Cargo immer von entscheidender Bedeutung. Unser Ziel ist es, dass die übermittelten Informationen beidseitig nützlich sind – für ČD Cargo, aber auch für die Kunden. Teil der Abteilung für Transportmanagement ist das sogenannten Kundencenter, das für die operative Kommunikation mit den Kunden oder sonstigen Partner im Laufe der Realisierung der Geschäftsfälle sorgt. Es informiert über den Verlauf der Transporte, damit der Kunde sich auf die weiteren Prozesse vorbereiten kann, die auf die Anlieferung folgen. Deshalb wurde das Kundencenter in diesem Jahr modifiziert, sodass es nun rund um die Uhr (24/7) zur Verfügung steht. Ein neues Kommunikationsinstrument ist die Chat-Technologie, die zum Standard-Kommunikationsmittel wird. Jedoch nicht auf dem Niveau eines bloßen Chatbots mit im Voraus generierten Antworten, bei denen der Kunde nur eine Nummer im System ist. Vielmehr geht es uns darum, dass hinter jeder Information, die wir den Kunden übergeben, menschlicher Zugang spürbar ist. Auch in der heutigen Zeit, in der künstliche Intelligenz auf dem Vormarsch ist, möchten wir unsere Kunden weiterhin als Menschen ansehen und mitnichten nur als Auftragsnummer.

Welche Aufgaben stehen Ihnen und Ihrer Abteilung in nächster Zukunft bevor?
In nächster Zeit steht uns der Beginn des reellen 24/7 Betriebs des Kundencenters bevor, sowie die Kunden mit der Nutzung dieser Dienstleistung vertraut zu machen, was unsere Hauptaufgabe bis Ende dieses Jahres ist. Nächstes Jahr möchten wir uns auf die Ausweitung der Zusammenarbeit mit unseren Niederlassungen und Tochtergesellschaften auf dem Gebiet des Kundenservices konzentrieren. Gleichzeitig möchten wir uns im Rahmen der internen Kommunikation auf die Vervollkommnung der Auswertung der einzelnen Interessentransporte konzentrieren, um bessere Feedbacks in die Firma hinein bieten zu können. In der Zukunft würde wir gern auch Informationen über die Bewegungen der Wagen von ČD Cargo im Ausland und über Möglichkeiten ihrer Nutzung zu Retourfahrten gewährleisten.

TEXT: MICHAL ROH

Mit dem „Zwilling“ nach Prag

Mit dem „Zwilling“ nach Prag, das war der Name einer Veranstaltung, die in den Tagen des 7. - 9. Juli 2023 stattfand. Dabei ging es um einen auf der Strecke Spišská Nová Ves – Praha abgefertigten Schnellzug, der sich aus Retro-Abteilwagen „Tatran“ aus den 70er und 80er Jahren, „Ostravan-Wagen“ und einem Speisewagen zusammensetzte. An der Spitze dieser Garnitur stand eine mit einem hübschen Anstrich versehene Elektrolok 131.001/002, die sog.

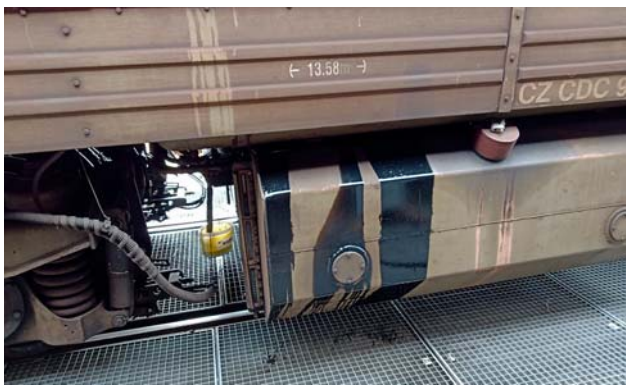
„Doppel- oder Zwillingslok“. Am Samstagmorgen stand diese „Doppellok“ an der Spitze eines Sonderzuges von Prad nach Karlštejn und zurück. Nicht nur für die Teilnehmer an dieser Aktion war am Masaryk-Bahnhof eine kleine Ausstellung mit Retro-Anstrichen versehener Elektroloks des ČD Cargo vorbereitet. Konkret ging es um die ES 499.1006, die „altböhmische“ E 469.2001 und die sechsrädrige E 669.2168. Namentlich die letztgenannte taucht nur selten in Prag auf, kein Wunder also, dass die Ausstellung großes Interesse weckte. Besonderer Dank geht an die Lokführer des PJ Praha, die auf die Lokomotiven „aufpassten“ und Informationen aller Art boten. Wohl der Höhepunkt der ganzen Veranstaltung war die Fahrt des Foto-Güterzugs mit der bereits erwähnten Doppellok an der Spitze und mit Wagen des ČD Cargo verschiedener Baureihen auf der Strecke Praha-Libeň – Praha-Krč – Beroun und zurück. Die Fahrt lockte hunderte Fotografen an der ganzen Strecke an und wenig später gab es eine regelrechte Flut von Fotos dieses Güterzugs in den sozialen Medien. Sonntag, den 9. Juli machte sich der Retro-Schnellzug auf seine Rückreise nach Spišská Nová Ves. Angesichts der vorbereiteten Umschaltung des Eisenbahnknotenpunkts Žilina auf Wechselstrom ist gut möglich, dass dies eine der letzten Erlebnisfahrten mit dieser Lokomotive in die Tschechische Republik war. Abschließend sei gesagt, dass diese gelungen Aktion in Kooperation mit dem Eisenbahnklub Tatran, ČD Nostalgie und ČD Cargo stattfand.

TEXT: MICHAL ROH
FOTO:TOMÁŠ VYPLAŠIL

Sicherheit im Bahnverkehr

Auswahl der schwerwiegendsten außergewöhnlichen Ereignisse (MU) im 1. Quartal 2023

● Am 3. April 2023 kam es im Abschnitt Znojmo – Šatov (Strecke: Znojmo/Staatgrenze – Okříšky) bei der Fahrt des ČD Cargo Zuges 49081 zum Austritt von Motoröl aus dem Triebwagen in die Gleisanlage. Die Ölleckage wurde als Umwelthavarie eingestuft. Bei diesem außergewöhnlichen Ereignis kam es zu keinen Gesundheitsschäden bei Mitarbeitern, aber es entstand erheblicher Schaden am Gleiskörper.



● Am 22. April 2023 kam es im Bahnhof Cheb (Strecke Plzeň, Hbf. – Cheb) zur ungewollten Bewegung eines unzureichend gesicherten, abgestellten Schienenfahrzeugs von ČD Cargo. Dabei fuhr dieses auf die gerade Schwelle des Prellbocks am Ende des Stumpfgleises auf, wobei es zum Schienenbruch unter dem Fahrzeug und zum anschließenden Entgleisen der rechten Räder des ersten Radsatzes kam. Bei diesem außergewöhnlichen Ereignis kam es zu keinen Gesundheitsschäden bei Mitarbeitern, aber es entstand erheblicher Schaden am Gleiskörper.

● Am 21. Mai 2023 kam es im Bahnhof Převýšov (Strecke Choceň – Velký Osek) beim Rangieren eines selbständigen Triebfahrzeugs von ČD Cargo auf dem 2. Bahnhofsgleis zum heftigen Auffahren auf eine abgestellte Gruppe von Schienenfahrzeugen. Dabei wurden 3 Wagen und eine Lokomotive beschädigt. Der erste Wagen der abgestellten Gruppe entgleiste mit zwei Achsen. Bei diesem außergewöhnlichen Ereignis kam es zu keinen Gesundheitsschäden bei Mitarbeitern, aber es entstand erheblicher Schaden am Gleiskörper.

Teilen von Sicherheitsinformationen und Identifizierung von Risiken

Im Rahmen der permanenten Identifizierung betrieblicher, organisatorischer und technischer Risiken, deren Analyse, Auswertung und Einleitung von Maßnahmen zu ihrer Behebung (laut der Bestimmung DELEGIERTE VERORDNUNG DER KOMMISSION (EU) 2018/762 vom 8. März 2018) informierte der Direktor von O22 ČD Cargo, a.s. am 26. Juli 2023 die Bahnbetreiber der „Eisenbahnverwaltung, staatliche Organisation (SŽ) schriftlich über die Risiken, die in der unangemeldeten Bewegung von Lieferantensubjekten von SŽ auf dem betriebenen Verkehrsweg bestehen. Ursache für diese Information war die Meldung des Triebfahrzeugführers des Zuges Nex 60106, der am 25. Juli 2023 bei der Fahrt auf dem Abschnitt Praha-Krč – Abzweigung Tunnel eine Person bemerkte, die an der Beseitigung von Vegetation neben der Bahnstrecke beteiligt war, ohne darüber im Voraus informiert worden zu sein. Als die Person nicht auf das wiederholte, hörbare Signal „Achtung" reagierte, war der Triebfahrzeugführer zur Schnellbremsung gezwungen. Dabei kam es zur Entstehung von Flachstellen an den Rädern des Triebwagens und eines in der Zuggarnitur eingereihten Wagens. Lediglich dank der aufmerksamen Beobachtung der Strecke durch den Triebfahrzeugführer konnten schwerwiegendere Folgen – Gesundheitsschäden oder gar der Tod des gegenständlichen Beschäftigten – vermieden werden.

Fahrt bei verschlechterten Witterungsbedingungen – wie wichtig ist die Adhäsion?

Die **Adhäsion** (im allgemeinen Sinne „Haftfähigkeit" bzw. „Anhangskraft") ist die Fähigkeit von Materialien (namentlich zweier unterschiedlicher Materialien) aneinander zu haften, oder fachsprachlich physikalisch die Fähigkeit zur Übertragung von Haftkräften an den Kontaktflächen zweier unterschiedlicher oder gleicher Stoffe (durch Molekularkräfte) ohne merkliche Bewegung. Die Adhäsion definiert die Haftfähigkeit verschiedener Materialien. Ihr Zusammenhalt bzw. Haftvermögen wird Kohäsion genannt. Im Verkehrswesen wird so die Fähigkeit des Traktionsfahrzeugs zur Übertragung der Zugkraft zwischen den Rädern und der Fahrbahn genannt. Auf der Adhäsion beruht die Funktionalität von Bodentransportmitteln, die imstande sind, sowohl Zug- als auch Bremskräfte zu entwickeln.

Zur Verschlechterung der Adhäsions- und Witterungsbedingungen kommt es in der Regel in den Herbst- und Wintermonaten, aber durch Wetterumschwünge kann es praktisch das ganze Jahr über dazu kommen. Der Traktionsverlust (Schlupf- und Gleitgefahr) ist höher, wenn es zu regnen beginnt, bei Tau, Nebel, Schneien, Nieselregen und an Stellen, an denen Öl, Laub, Gras oder sonstige den Kraftschluss von Rad/Schiene verringernde Materialien auf den Schienenkopf gelangt sind. Auch Verunreinigungen durch hygroskopisches Material, beispielsweise durch Ausbringung von Streusalz auf Straßen im Winterdienst, welche die Adhäsionsgrenze namentlich am Kontakt von Straße und Bahnschiene beeinflusst, beeinträchtigen deutlich die Adhäsionskraft der Schienen.

Daher ist es sehr wichtig, dass die Lokführer zur Erhöhung der Betriebssicherheit im Schienenverkehr, außer ihren sonstigen Arbeitspflichten, auch auf die Durchführung von Funktionskontrollen der Sandstreueinrichtungen an den Triebfahrzeug und eine ausreichende Menge Sand in den Sandkästen achten und bei der Übernahme der Lokomotiven eine gründliche Sichtkontrolle durchführen sowie auch die die Tätigkeit der Sandstreueinrichtung kontrollieren. Der normative Wert der Sandstreuung unter einem Rad beträgt bis 0,3 l (0,5 kg), für die Dauer von 30 Sekunden. Der Triebfahrzeugführer ist verpflichtet, die Sandstreueinrichtung durch deren Aktivierung für die Dauer von 3 s, d.h. durch Streuen von maximal 50 g Sand unter ein Rad zu kontrollieren. Sollte er feststellen, dass diese entweder gar nicht oder unkorrekt funktioniert, z.B. bei Verstreuung einer zu großen oder zu geringen Streumenge, verzeichnet der Triebfahrzeugführer dies in der App SH SAP und ist berechtigt, die Übernahme des Fahrzeugs zur Leistung abzulehnen. All diese Mängel können auf gravierende Weise die Betriebssicherheit im Bahnverkehr beeinträchtigen. Es sind Fälle bekannt, in denen es aufgrund des Defekts einer Sandstreueinrichtung und der Streuung einer unangemessenen Sandmenge zur Abisolierung der Räder von Schienenfahrzeugen und zum anschließenden Verlust der Interaktion der Fahrzeuge mit der Sicherungsanlage kam. Also Vorsicht – das Sandstreuen ist ein unentbehrlicher Helfer, kann aber auch zum hinterhältigen Feind werden.

Bei verschlechterten Adhäsionsbedingungen kommt es bei Anfahren von Schienenfahrzeugen, in manchen Fällen auch beim Anfahren des Triebwagens selbst, zum sog. Schlupf (Rutschen). Schlupf bedeutet im Schienenverkehr die Differenz zwischen der Umfangsgeschwindigkeit des Rades und der Geschwindigkeit des Fahrzeugs. Mitunter werden terminologisch der als Schlupf bezeichnete Kraftschluss beim Anfahren vom verminderten Kraftschluss beim Bremsen (Gleiten) unterschieden. Wenn das Fahrzeug Zugkraft entwickelt, kommt es zum sog. wirksamen Schlupf. Dieser spielt sich in der Größenordnung von Prozenteinheiten ab. Beim Überschreiten der Adhäsionsgrenze kommt es zu einer rapiden Verringerung der Zugkraft und zu einer unkontrollierten Erhöhung der Radumdrehungen, d.h. zum Gleitschlupf (Durchrutschen). Bei modernen Fahrzeugen soll dies eine Gleitschutzeinrichtung verhindern, welche die Drehgeschwindigkeit der einzelnen Radsätze vergleicht. Früher verwendete man hierzu den Vergleich der Spannung an den Motoren, heute sind die Achsen oder Traktionsmotoren mit Drehzahlsensoren ausgestattet. Gefährlich ist der sog. synchrone Schlupf, bei dem es zum „Abriss" aller Radsätze auf einmal kommt. In diesem Fall reicht der Vergleich der Drehgeschwindigkeit nicht aus, sondern es wird die sog. „fünfte Achse" genutzt – dabei wird die Steilheit des Drehzahlanstiegs verfolgt. Der Schlupf ist beim Anfahren von Schienenfahrzeugen eine recht geläufige Sache. Der Adhäsionskoeffizient bewegt sich im Bereich von 0,1 bis 0,3, während der Koeffizient der Gleitreibung niedriger ist. Wenn es also zum Radschlupf kommt, kann das Rad ohne Reaktion der Antriebschlupfregelung (ASR) nicht verlangsamen. Außer dem Umstand, dass das Fahrzeug beim Schlupf einen Großteil seiner Zugkraft einbüßt, kann es auch zu seiner Beschädigung oder zur Beschädigung des Oberbaus kommen. Am gefährlichsten ist ein Schlupf bei Antrieben mit Serien-Elektromotoren, wenn manche dieser Motoren in Serie (ohne gegenseitige mechanische Verbindung) geschaltet sind. Beim Schlupf eines Radsatzes kommt es aufgrund des Spannungsanstiegs am entsprechenden Motor zu einem weiteren unkontrollierten Anstieg der Drehzahl, was beim eventuellen Versagen der Motorschütze schnell die Beschädigung oder Zerstörung des Motors zur Folge hat. Zur Eliminierung der erläuterten möglichen Risiken verwendet der Triebfahrzeugführer Sand, der mithilfe von Sandstreueinrichtungen aus Sandkästen auf die Schienenköpfe vor dem Fahrzeugrad gestreut wird. Der vom Rad zermalmte Sand haftet dann an der Schiene, wodurch sich die Adhäsion erhöht. Diese Sandstreueinrichtungen kann der Triebfahrzeugführer nicht nur bei der Anfahret, sondern auch beim Bremsen verwenden.

Die Sandstreutechnik beeinflusst auch die Kontinuität der Fahrt. Die Nichtbewältigung von Schlupf- und Rutschsituationen und ungeeignete Formen der Sandstreuung können ersthafte Beschädigungen der elektrischen Ausrüstungen von Triebfahrzeugen verursachen und zwar aufgrund von ungleichmäßigen Änderungen der Drehzahl der Räder oder durch Beschädigung der Räder (Bildung von Flachstellen durch den Schlupf blockierter Räder).

Es muss jedoch betont werden, dass der Einsatz von Sandstreueinrichtungen nicht immer und überall erlaubt ist. Aufgrund von Artikel 3.8.1 bis 3.8.5 der Richtlinie PTs10-B-2011 SMS CDC-CZ-512 ist der Einsatz von Sandstreueinrichtungen im Bereich von Weichen und Schienenkreuzungen, im Bereich der Schienenbremse, im Bereich des Ablaufberges (vom Gipfel des Ablaufhügels bis zum letzten Verschiebegleis), an Stellen, an denen mit Wagen der gleichen Wagengarnitur nicht weitergefahren wird oder beim Bremsen bei einer geringeren Geschwindigkeit als 20 km/h. Der Triebfahrzeugführer darf die Sandstreueinrichtung auch dann nicht benutzen, wenn es bereits zum Radschlupf gekommen ist. In diesem Fall muss er das Ende des Radschlupfes abwarten. Andererseits verwendet der Triebfahrzeugführer die Sandstreueinrichtung immer dann, wenn drohende Gefahr abgewendet werden muss, und dies bei gleichzeitiger Verwendung der Schnellbremseinrichtung.

Wir hatten schon erwähnt, in welchen Jahreszeiten ein erhöhtes Risiko von Adhäsionsverlusten, bzw. die Entstehung von Radschlupf (Gleitschlupf) am Radsatz am häufigsten ist. Historisch verzeichnen wir eine verhältnismäßig hohe Anzahl von außergewöhnlichen Ereignissen, deren Ursache, unter anderem, die Nichtbeherrschung der Fahrtechnologie, vor allem des Bremsvorganges, von Schienenfahrzeugen mit anschließendem Nichtanhalten am Bestimmungsort war. In vielen Fällen kam es dabei zum Zusammenstoß mit stehenden Schienenfahrzeugen mit gewöhnlich großen Schäden. Es ist also angebracht, gerade jetzt auf diese Gefahren hinzuweisen, wenn vom gegebenen Blickpunkt die risikovollste Jahreszeit bevorsteht – der Herbst.

Durch Adhäsionsverlust und anschließenden Radschlupf der Radsätze bleiben Züge häufig in kritischen Streckenabschnitten stecken, die den Triebfahrzeugführern jedoch in den meisten Fällen schon wohlbekannt sind. Laubfall, Nieselregen und regnerisches Wetter – all dies sind adhäsionsmindernde Umstände, daher sind Triebfahrzeugführer angehalten, dies nicht aus den Augen zu verlieren. Es sind zahlreiche Fälle von außergewöhnlichen Ereignissen gerade aus der erwähnten Jahreszeit bekannt, vor deren Entstehung ein separat fahrendes Triebfahrzeug bei der Fahrt zu einem steckengebliebenen Zug nicht imstande war, rechtzeitig und sicher zu halten und so mit dem stehenden Zug zusammenstieß.

Aus diesem Grund kam es beim Erlass der Vorschrift der Eisenbahnverwaltung D1 TEIL EINS, in Art. 22, Abs. 8, zu einer Änderung und gewissen Verschärfung der im vorangegangenen Abschnitt angeführten Fahrtbedingungen. Bei jeder PMD-Fahrt (Fahrt zwischen Betriebsstellen) muss der Triebfahrzeugführer seine Fahrweise immer den Sichtverhältnissen anpassen. Bei einer Rangierfahrt (PMD) für einen steckengebliebenen Zug oder bei Erkundungsfahrten zur Feststellung der Gleisfreiheit und -befahrbarkeit oder auch zur Beseitigung von Hindernissen, werden die Triebfahrzeugführer angewiesen, die höchstzulässige Geschwindigkeit vom Einfahrsignal für die entgegengesetzte Fahrtrichtung, die auf maximal 20 km/ h festgelegt ist, nicht zu überschreiten.

Wir erlauben uns daher, an alle Triebfahrzeugführer zu appellieren, namentlich mit dem nahenden Herbst den Adhäsionsbedingungen erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen, die sich zudem im Laufe der Schicht merklich verändern können, und so zum sicheren Schienenverkehrsbetrieb beizutragen.

TEXT: OLDŘICH KORPAS, MILAN MAŠEK, JAN HNILICA
FOTO: ERMITTLUNGSAKTEN, RICHARD ONDRŮŠEK

Maschineninvestitionen im 1. Halbjahr 2023

Die Investitionen unseres Unternehmens in den Maschinenpark der Reparaturzentren für Schienenfahrzeuge (SOKV) verfolgen mehrere Ziele. Außer der Bewahrung der hohen Qualität der Reparaturen, der Verbesserung der technologischen Verfahren durch die Anschaffung moderner Maschinen bzw. Schaffung spezialisierter Arbeitsstätten, dienen sie auch zum Ersatz externer Dienstleister an den Arbeitsstätten, was letztendlich zur Verkürzung der Reparaturzeiten, zu finanziellen Einsparungen und zur Vereinfachung der Arbeit der Mitarbeiter führen soll. Als Beispiel mag das Reparaturzentrum für Güterwagen in Ostrava dienen.

Ausstattung des ONV Ostrava mit Maschinen zur Bearbeitung von Hüttenmaterial

Im Rahmen der Investitionen in den Maschinenpark wurden Mittel zur Beschaffung einer Tafelschere und Blechbiegemaschine bereitgestellt, wobei diese Tafelschere bis zu 6 mm dikkes metallurgisches Material schneiden und die Biegemaschine Materialstärken bis zu 5 mm verformen kann.

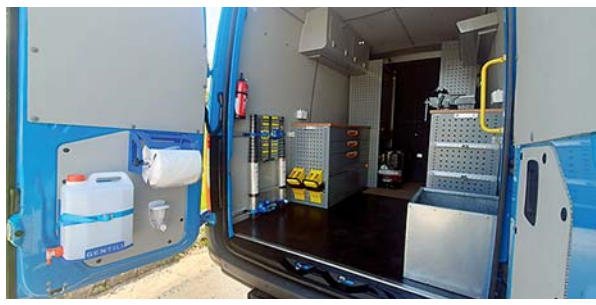
Elektromechanische Tafelschere

Das Reparaturzentrum für Güterwagen (ONV) in Ostrava repariert jährlich tausende Güterwagen namentlich der Baureihen Eas und Falls, wozu eine gewaltige Menge Hüttenmaterial erforderlich ist, das zu den erforderlichen Abmessungen und Formen zugeschnitten und geformt werden muss. Wenn sich die notwendigen Maschinen direkt an der Arbeitsstätte befinden, können Reparaturen der Wagenkästen und -böden wieder etwas kontinuierlicher erfolgen.

Erneuerung der mobilen Werkstatt für SOKV Ústí nad Labem

Ein weiteres Beispiel solch einer Investition, die sichtbare Ergebnisse bringt, ist der Ersatz der alten mobilen Werkstatt durch ein neues Fahrzeug. Der von SOKV UNL seit 2008 betriebene mobile Wagenservice stieß nicht nur an die Grenzen seiner Lebensdauer, sondern bei seinem Höchstgewicht von bis 12,5 t auch auf Probleme mit seinen Abmessungen, seiner Geländegängigkeit, der Befahrbarkeit von Ortsstraßen und selbstverständlich auch bei den Betriebs- und Reparaturkosten.

Die neu beschaffte mobile Werkstatt, die Eingriffe unserer Beschäftigten direkt an der Strecke, bei Kunden oder auch an Rangierknoten erlaubt, ermöglicht bei einem niedrigeren Gesamtgewicht von max. 5,5 t den gleichen Reparaturumfang, sodass Probleme mit den Abmessungen wegfallen und sich der ökonomische Aspekt des Werkstattbetriebs verbessert. Da alle SOKV-Zentren



Der neue mobile Wagenservice und ein Blick in sein Inneres

über mobile Wagenservices verfügen, müssen wir nun einen detaillierten Blick auf die restlichen Fahrzeuge und deren schrittweise Erneuerung werfen, um unter vertretbaren ökonomischen Gesichtspunkten den Umfang dieser mitunter einzigen Möglichkeit zu bewahren, einen Güterwagen wieder schnell und effektiv in Gang zu bringen.

TEXT UND FOTO: RADOVAN MALÉŘ

Was gibt's Neues in České Budějovice?

In der Märzausgabe des Cargovák gab es eine ausführliche Reportage über den Bau einer neuen Reparaturhalle in České Budějovice. Nun hätten wir unsere Leser gern informiert, wie das Bauvorhaben voranschreitet.

Die neue Reparaturhalle für Güterwagen ist nahezu komplett fertig, Mitte September fanden nur Anschlussarbeiten, bzw. die Inbetriebnahme der Presslufttechnologie statt. Das Gebäude ist selbstverständlich verkleidet und mit Rolltoren, einer Belüftungsanlage, entspr. Versorgungsleitungen und einer funktionierenden Kranbahn (die Belastungsprobe verlief erfolgreich) ausgestattet. Auch die Besichtigungsgruben unter den Schienen und die Betonfundamente für die Hebevorrichtungen sind fertig. Das Gebäude mit den Einrichtungen für die Mitarbeiter und dem Bereich für die Schnittholzbearbeitung ist zu 90% fertig. Durch die Belebung der Verteiler und die Installation der

Endelemente (Schalter, Steckdosen, Batterien, Sanitäranlagen) gehen die Elektroinstallations- und Klempnerarbeiten in ihre Endphase. Das Gelände ist komplett umzäunt und die Fahrflächen sind asphaltiert. Auch das umzäunte Lager-Überdachung ist komplett fertig. Nun gehen wir die Vernetzung für das IT-System und das Sicherheitssystem (Videoüberwachung) an. Der ganze Monat September ist nach Absprache mit der Firma Metrostav den oben beschriebenen Fertigstellungsarbeiten und der schrittweisen Übergabe der neuen Räume im Rahmen von Kontrolltagen sowie der Behebung der bei den Kontrollen festgestellten Mängel und Restarbeiten vorbehalten. Wir setzen voraus, dass wir im Monat Oktober die kompletten Bauunterlagen bekommen, um die Bauabnahme beantragen zu können. Im letzten Quartal dieses

Jahres ist im Rahmen des Probebetriebs die schrittweise Verlagerung der Maschinen und Ausrüstungen aus der ursprünglichen Reparaturhalle ONV und bis Jahresende der „Einzug" unserer Mitarbeiter geplant, damit der neue Betrieb ab Januar 2024 voll funktionieren kann.

TEXT UND FOTO: JAN KOŘÍNEK

TEAMSPIELE ♥ 2023

Am 7. September 2023 fand in der Sportanlage Samopše der schon dritte Jahrgang des gesellschaftlichen Events „TEAMSPIELE ♥ "statt. Der Veranstaltungsort evozierte in seiner Atmosphäre Erinnerungen an schöne Kinderferienlager. Ziel der „Spiele" war nicht nur die Absolvierung 10 unkonventioneller Disziplinen, sondern vor allem den Teamgeist zu stärken und neue Freundschaften unter den Kollegen der Gruppe České dráhy anzuknüpfen.

Ein Novum des diesjährigen Jahrgangs war die Repräsentation der Gesellschaft ČD Cargo mit dem siegreichen Team „Außergewöhnliches Ereignis", das schon die CARGIADE 2023 gewonnen hatte. Hier die Besetzung unseres Teams: Adéla Kabrhelová, Leona Pecková, Šárka Kovačová, Barbora Leznová, Jan Jakeš, Miroslav Dvořák, Tomáš Jelínek, Radek Geroč, Robert Havel und Vladimír Sysel.

Michal Krapinec, Vorstandsvorsitzender von ČD und Blanka Havelková, Vorstandsmitglied von ČD, sorgten zusammen mit dem Moderator für die Eröffnung der Spiele.

Und welche Disziplinen erwarteten die wetteifernden Teams? Turm, Würfel, Persönlichkeiten, Trog, Sumpf, Stau, Ski, Nägel, Bilder und Schießstand. Der Schlüssel zum Erfolg, dem Gewinn wertvoller Punkte, war Teamwork und ich muss eingestehen, dass alle mit unglaublicher Energie um jeden einzelnen Punkt kämpften! Und das Beste zuletzt. Unser Team „Außergewöhnliches Ereignis" gewann!!! Den zweiten Rang belegte das Team ČD „East & West", den dritten ebenfalls ein ČD-Team – „SAMOPŠTÍ PANTEŘI". Alle Teams wurden am Nachmittag für ihre tollen Leistungen und die fantastische Atmosphäre gewürdigt. Die drei Teams mit der größten Anzahl von

Punkten erhielten Sekt und ein Diplom. Des Schlusswortes und der Preisverleihung nahm sich Michal Krapinec an und zur großen Überraschung aller war auch Ivan Trojan mit von der Partie, der unter anderem aus Werbespots der Tschechischen Bahn bekannt ist.

Der Festival-Nachmittag stand im Zeichen der Bands Olympic Revival, Michal David Revival, Lucie Revival, Elvis Presley Revival, Manu, Buty und für die Musikproduktion auf der AFTER PARTY sorgte DJ Bloch.

Wir gratulieren unserem Team noch einmal für seine fantastischen Leistungen und zu seinem Sieg – Tschüs bis zum nächsten Mal ☺ .

KLÁRA LACHMANNOVÁ

FOTO: ARCHIV ČD

Ausflug in den Harz

Der Harz, ein 2 200 km² großes Gebirge, befand sich noch unlängst an der Grenze zweier „feindlicher" Staaten – der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik. Auch heute noch liegt er an Grenzen, aber nur noch der Bundesländer Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen.

Vom Brocken, mit Telekommunikationsturm und Wetterstation auf deinem Gipfel, fährt gerade ein Zug in Richtung Schierke ab. Das Foto wurde aus einem Zug geschossen, der sich gerade dem Gipfel nähert.
FOTO: MICHAL ROH

Den Landschaftscharakter bestimmen steile Felsen, Schluchten, Höhlen sowie einige Talsperren. Hier gibt es Lagerstätten zahlreicher Bodenschätze, von denen beispielsweise Kupfer, Zink, Blei, Eisenerz, Gips und Kali zu nennen sind. Leider wurden die einstigen dichten Wälder in den letzten Jahren massiv durch Borkenkäferkalamitäten dezimiert, ein wirklich trauriger Anblick. Früher waren im Harz zahlreiche Arten von Singvögeln beheimatet, die im frühen Mittelalter Gegenstand eines intensiven Vogelfangs waren. Dieser wurde 1877 zum Glück verboten, andererseits knüpft an diesen heute die Zucht von Kanarienvögeln, sog. Harzer Roller an. Ihr Gesang zeichnet sich durch ein hohles und tiefes Rollen und einen gemächlichen Gesang ohne störende schrille und hohe Töne aus. Das Sprichwort, „du singst ja wie ein Harzer Roller", haben sie bestimmt schon mal gehört. Den Landschaftscharakter bestimmen – mitnichten jedoch störend – sieben, nach dem 2. Weltkrieg erbaute Talsperren an der Bode und deren Zuflüssen. <0} Sie fassen insgesamt 134 Mio. m³ Wasser, die zur Stromerzeugung und sowie als Trinkwasserreservoire für die Gebiete um Halle und Merseburg dienen. Im Harz gibt es jedoch noch zahlreiche weitere Stauseen.

Höchster Gipfel des Harzes ist der Brocken mit einer Höhe von 1 141 m ü. NHN.Ein von Sagen und Legenden umwobener Ort! Häufig hüllt er sich in dichten Nebel, was Anlass zur Entstehung vieler Legenden über gespenstische Wesen gab und ähnlich wie bei unserem Peterstein (Petrovy kameny) sollen sich auch hier Hexen ein Stelldichein gegeben haben. Ja sogar Johann Wolfgang Goethe ließ sich von der hiesigen Mythologie inspirieren. Das hiesige Klima ähnelt dem von Island – die jährliche Durchschnittstemperatur auf dem Brocken beträgt lediglich 2,9 °C, die Wintertemperaturen bewegen sich gewöhnlich um die -28 °C, Plustemperaturen gibt es auf seinem Gipfel annähernd nur 85 Tage im Jahr. Für genaue Messungen des hiesigen Klimas sorgt eine Wetterstation, die zusammen mit weiteren Objekten auf dem Gipfel des Brockens steht. Noch in jüngster Vergangenheit war die Umgebung des Berges gesperrt und streng bewacht. Denn sowohl die Stasi, als auch die Sowjetarmee hatten hier ihre Basen, beide nutzten die nahe innerdeutsche Grenze zu ihrer „Wühltätigkeit".

Das Gebiet durchzieht ein ganzes Netz von Schmalspurstrecken in Meterspur, also mit 1 000 mm Spurweite. Schon am 7. August 1887 fuhren die ersten Schmalspurbahnen auf der 10,2 km langen Strecke von Genrode nach Mägdesprung, die im Jahr darauf nach Harzgerode und später auch nach Stiege und Hasselfelde (bis 1892) verlängert wurde. Hierdurch wurde der Grundstein zum Betrieb der sog. Selketalbahn gelegt. Am 12. Juli 1897 wurde der Betrieb auf einer weiteren Strecke, der sog. Harzquerbahn aufgenommen. Von da an konnte man mit der Bahn aus Nordhausen nach Ilfeld reisen. Die bauliche Entwicklung dieses Netzes wurde 1899 durch die Inbetriebnahme des Abschnitts Gernrode – Quedlinburg, der einer stillgelegten Normalspurstrecke folgt.

Die alltäglichen Zugfahrten mit den dampfbetriebenen Harzer Schmalspurbahnen sind ein ausgesprochener Touristenmagnet.
FOTO: MICHAL ROH

Als Ausgangspunkt für eine Dampflok-Zugfahrt bietet sich Wernigerode an, eine liebliche Stadt mit vielen Fachwerkhäusern, die ein einzigartiges architektonisches Ensemble bilden. Auch das Gebäude des Fachwerk-Rathauses oder das gotische Gebäude der Waage aus der 1.Hälfte des 15. Jh. wird sicher nicht ihrer Aufmerksamkeit entgehen. Die Dominante der Stadt bildet das Schloss auf dem bewaldeten Agnesberg. Ähnlich malerisch ist auch Quedlinburg. Bemerkenswert, außer den zahlreichen Fachwerkhäusern, sind namentlich die gotische Nikolaikirche und das Renaissanceschloss auf einer Anhöhe über der Stadt. Mit der Schmalspurbahn gelangt man nach Nordhausen, einer Stadt mit 40 Tausend Einwohnern am südlichen Fuße des Harzes. Hier gibt es gleich zwei Museen zu besichtigen. Raucher, aber wohl nicht nur diese, besuchen sicher das Tabakmuseum, das an die Tradition der hiesigen Tabakindustrie erinnert. Wer sich mehr für die Geschichte und Technologie der Branntweinherstellung nimmt mit einer Exkursion in die historische Schnapsbrennerei vorlieb. Auch in dieser Branche hat die Region tiefe Tradition. Fans des Stadtverkehrs sollten sich eine Fahrt mit den hiesigen Straßenbahnen nicht entgehen lassen. Diese brachen erstmals am 25. August 1900 zu ihren Fahrten auf den Gleisen mit 1 000 mm Spurweite auf. Die drei Linien werden von 12 Trams bedient, die im Unternehmen Siemens hergestellt wurden. Besondere Aufmerksamkeit verdienen allerdings die Straßenbahnen mit den Inventarnummern 201–203, die der Verkehrsbetrieb auf der Bahnlinie Nordhausenu – Ilfeld einsetzt. Warum? Hierbei geht es um den Straßenbahntyp Combino Duo mit Hybridantrieb – im städtischen Teil der Bahnlinie werden die Trams durch elektrischen Strom aus der Oberleitung angetrieben, im Abschnitt zwischen den Städten wiederum per Dieselmotor. Und damit nicht genug – zur Fahrt nach Ilfeld wird ein nichtelektrifizierter, eingleisiger Abschnitt der sog. Harzquerbahn, also der schon erwähnten Schmalspurbahn genutzt. Beim Kreuzen kann so die Straßenbahn auf einer der Weichen nicht nur neuen modernen Dieseltriebwagen, sondern auch langen Dampfzuggarnituren begegnen.

Die Straßenbahn Combino Duo Nr. 203 unterwegs auf der Harzer Schmalspurstrecke nach Ilfeld. Seit Mai 2004 ein alltägliches Bild. FOTO: MICHAL ROH, JUN.

Die Nähe der früher schwer bewachten deutsch-deutschen Grenze kann man im Grenzmuseum bei Sorge in Sichtweite zum Brocken nachempfinden. FOTO: MICHAL ROH

Drei Annen Hohne – Benneckenstein gekrönt. Vom Bahnhof Drei Annen Hohne zweigte ab dem 20. Juni die 5,4 km lange Ausflugsstrecke nach Schierke ab, die 1899 noch um den 13,5 km langen Abschnitt zum Brocken verlängert wurde – zur sog. Brockenbahn. Die Gesamtlänge all dieser, heute betrieblich miteinander verbundenen Strecken beträgt 132 km. Aber auch die Strecken der sog. Südharz-Eisenbahn (36 km), die seit 1899 die Orte Walkenried, Braunlage, Sorge und Tanne verbinden, soll nicht unterschlagen werden. Der Betrieb auf dieser Strecke wurde leider in den 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts eingestellt. Der Wandel der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse erlaubte Anfang der 90er Jahre des 20. Jh. die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Strecke Schierke – Brocken, samt der Modernisierung der Strecke und der Bahnsicherungsanlagen. Heute wird der Betrieb vom Bahnhof Wernigerode aus geleitet. 2006 wurde das Schmalspurbahnnetz um einen Neubau erweitert – den 8,5 km langen Abschnitt

Die unterirdischen Stollen im Berg Kohnstein erreichten eine Gesamtlänge von 11 km. Ein Teil von ihnen ist heute zu besichtigen.
FOTO: MICHAL ROH

Abschließend möchte ich noch einen interessanten touristischen Tipp für Fans der Militärgeschichte und sonstige Geschichtsfreunde erwähnen. Ein Tipp zum Besuch eines Ortes, der eindringlich an die Schrecken des Krieges erinnert. Etwa 6 km nördlich von Nordhausen wurde 1943 das KZ Dora errichtet, das im Laufe seiner Existenz 32 000 Zwangsarbeiter durchliefen, die nicht nur in den umliegenden Industriebetrieben, sondern auch in einer unterirdischen Rüstungsfabrik schufteten. Hier wurden unter anderem die „Vergeltungswaffen", die legendären Raketen V-2 oder A4 hergestellt, deren Fertigung schnellstens aus dem bombardierten Entwicklungszentrum Peenemünde auf Usedom hierher verlegt worden war. Hier wurden aber auch die Strahltriebwerke der Düsenjäger Messerschmidt hergestellt.

Die voranstehenden Zeilen waren nur eine Kostprobe dessen, was der Harz alles zu bieten hat. Die Touristen dürfen sich hier auf viele weitere natürliche und technische Sehenswürdigkeiten, sowie auf malerische Dörfchen mit Fachwerkhäusern freuen.

MICHAL ROH

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.