Zeitschrift für Mitarbeiter der ČD Cargo, a.s.

2Q/2023

Cargovák

Eröffnungsspalte

Einzelsendungen

Der Transport von Einzelwagensendungen ist ein Thema, das in letzter Zeit auf fast jeder Eisenbahnkonferenz diskutiert wurde. Leider ist das Volumen der Einzeltransporte weiterhin rückläufig, sei es aufgrund von Überkapazitäten der Straßentransporteure oder in Verbindung mit dem allgemeinen wirtschaftlichen Abschwung nicht nur in der Tschechischen Republik. Viele ausländische Transportunternehmen bieten diesen Dienst nicht mehr an, was unser Angebot ebenfalls erschwert.

Sowohl in Špindlerův Mlýn als auch in Ostrava wurden die "Einzelsendungen" und die Möglichkeiten der Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene und damit die Erfüllung europäischer Ziele diskutiert. Und da an beiden Konferenzen der Verkehrsminister Martin Kupka teilnahm, wurde auch die mögliche Unterstützung durch den Staat diskutiert. Eine der möglichen Optionen ist die Erhöhung der Ermäßigung für die Nutzung der Bahnstrecke auf bis zu 95 %. Aber wir sollten uns nicht zu früh freuen - die Gebühr für die Nutzung der ŽDC macht nur einen Teil der Kosten für die Beförderung von Personen aus, und nicht einen großen Teil. Aber es ist ein wichtiger erster Schritt, der beweist, dass der Staat an diesen Transporten interessiert ist.

Es ist interessant, dass eine ähnliche Botschaft zur gleichen Zeit aus der Schweiz kam, einem Land, das oft, leider ohne es zu wissen, als Vorbild für den Personen- und Güterverkehr angepriesen wird. Laut SBB ist das System der Einzelwagenbeförderung derzeit wirtschaftlich nicht tragbar. Dies hatte das Bundesamt für Verkehr bereits im August letzten Jahres festgestellt. Deshalb erwägt auch die Schweiz, dieses Segment zu unterstützen.

Eng verbunden mit dem Einzelwagenversand ist die mögliche Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene bzw. eine enge Zusammenarbeit zwischen diesen beiden Verkehrsträgern durch vernetzte kleinere Logistikzentren.

MICHAL ROH

Inhalt

ČD Cargo Logistics

02 ČD Cargo Logistics ist eines davon von unseren 100%igen Tochtergesellschaften. Es bietet ein breites Portfolio an Dienstleistungen, Dazu gehört beispielsweise der Transport außergewöhnliche endungen. Seine Aktivität wird uns näher bringen Vorstandsvorsitzender Ing. Jana Mlkvá.

Rail Business Days

07 Am 5. und 7. Juni 2023 fand zum zweiten Mal in Ostrava statt Internationale Eisenbahnmesse zum hema Rail Business Tage. ČD Cargo durfte an einer so wichtigen Veranstaltung nicht teilnehmen ermissen Die Veranstaltung fand an einem Stand in der Halle statt Für Geschäftstreffen bot ein eiterer Stand Informationen an Bewerber. Reichhaltige Darstellung Wir hatten auch freien Platz.

Es ist nicht üblich, *dass so lange Güterzüge auf einer Lokalstrecke verkehren, die zweifellos Frýdlant in Böhmen und Jindřichovice pod Smrkem verbindet. Das Foto wurde am 11. Mai 2023 an der Haltestelle Řasnice aufgenommen, als der Zwilling 753.759 + 758 an der Spitze des Zuges Pn 55257 stand, dem auch die „Katze" 742.170 half. Die Parameter des Zuges waren für einen Nahverkehrszug wirklich respektabel – die Länge des Zuges beträgt 525 Meter, das Gewicht beträgt 1.429 Tonnen – und für seinen Betrieb mussten besondere Maßnahmen ergriffen werden, wie beispielsweise die Ausweitung der Aufgaben des leitenden Fahrdienstleiters am Bahnhof Nové Město pod Smrkem. Vom Anschlussgleis in Hajniště wurde militärisches Material in Containern zum Weitertransport auf dem Seeweg transportiert.* FOTO: PETR HOLUB

Der Zukunft gehört ein komplexer Service mit Zeitvorhersage

Die 100%ige Tochtergesellschaft ČD Cargo Logistics (ČDC L) ist eines der größten und bedeutendsten Speditionsunternehmen in der Tschechischen Republik. Seit dem 1. Januar 2020 wird sie von Jana Mlkvá geleitet. *„Innerhalb der ČD Cargo Gruppe sind wir die einzigen, die aktiv den Transport entlang der neuen Seidenstraße umsetzen und entwickeln,“* sagt in der Einleitung unseres Gesprächs die Vorsitzende des Vorstandes der ČDC L. *„Wir nutzen unser traditionelles Produkt, den Malatrain, für Transporte in den/aus dem Osten und können auch in diesen schwierigen Zeiten problemlos Geschäftsfälle absichern. Ein sehr wichtiges Segment der Tätigkeit unseres Unternehmens ist der Transport von außergewöhnlichen Sendungen, wie neue Schienenfahrzeuge, Straßenbahnen, Oberleitungsbusse usw.,“* erläutert Jana Mlkvá, Vorsitzende des Vorstands der ČDC L, das künftige Geschäft der ČDC L.

Ing. Jana Mlkvá ARCHIV JANA MLKVÁ

Wie hat sich die ČD Cargo Logistics im vergangenen Jahr entwickelt?

Aus vielen Gründen kann ich sagen, dass wir uns gut geschlagen haben, auch wenn es ein sehr schwieriges Jahr war. Die ČD Cargo Logistics erbringt unter anderem Breitspur-Transportdienstleistungen für die ČD Cargo Gruppe, sowohl in der Ukraine als auch über Weißrussland und Russland. Viele der Dienstleistungen in unserem Portfolio wurden durch den Krieg in der Ukraine in betrieblicher, menschlicher und politischer Hinsicht beeinträchtigt. Wir haben die Transporte, die für das Funktionieren der tschechischen Industrie unerlässlich sind, aufrechterhalten. Wir haben unzählige humanitäre Transporte in die Ukraine organisiert. Wir haben alternative Technologien für den Transport und die Verpackung von Gütern (z. B. Lebensmittelcontainer und Maxi-Bags mit einer Kapazität von bis zu 14 Tonnen in Ea-Wagen) für regelmäßige Transporte in ganz Europa eingesetzt. Wir haben gelernt, schneller Lösungen zu finden, kreativer zu sein und mehr zusammenzuarbeiten, was die Grundlage für den Erfolg war. Ich muss dem gesamten Team der „Logistiker“ dafür danken.

Können Sie einige interessante aktuelle Geschäftsfälle nennen?

Letztes Jahr haben wir den BelExpress-Zug (der die Tschechische Republik mit Belgien verbindet) übernommen, und dieses Jahr haben wir die Frequenz auf zwei Zugpaare pro Woche erhöht. Generell haben wir die Dienstleistungen in Richtung Benelux verstärkt. Entsprechend den Anforderungen und Bedürfnissen der Kunden haben wir das Angebot des MalaTrain (Verbindung Tschechische Republik-Brest) geändert und den ChopTrain in unser Portfolio aufgenommen. Trotz der Erweiterung des Produktzugportfolios bleibt das Angebot von direkten kompletten Zügen für einen bestimmten Kunden das wichtigste Produkt. Vor kurzem haben wir den Transport einer Pontonbrücke einschließlich der gesamten Technik für ihren Bau abgeschlossen. Dieser Brückentyp war mir schon während meines Studiums begegnet, aber erst jetzt, zwanzig Jahre später, hatte ich die Gelegenheit, sie auf einen Zug verladen auf dem Weg zu einem Ort zu sehen, an dem sie wirklich gebraucht wird. Wir haben noch einige andere interessante Übergänge in der Pipeline, über die ich gerne berichten werde, sobald sie stattfinden. Ich will es mir nicht nehmen lassen, den Moment zu erwähnen, als wir uns zu Beginn des Krieges in der Ukraine mit drei Eisenbahnverkehrsunternehmen, der Wohltätigkeitsorganisation Menschen in Not und dem Lager in Lovosice zusammengetan haben und innerhalb von fünf Tagen dank einer unglaublichen Zusammenarbeit Transporte realisieren konnten, die für mich immer ein kleines Eisenbahnwunder sein werden.

Worin sehen Sie den größten Mehrwert Ihres Unternehmens innerhalb der Gruppe ČD Cargo?

Zusätzlich zu den Standard-Speditionsleistungen bietet unser Unternehmen umfassende Logistiklösungen einschließlich eines regelmäßigen Informationsdienstes. Neben dem eigentlichen Transport bieten wir auch das Be- und Entladen, den Umschlag, die Lagerung, die Zollabwicklung, die erste und letzte Meile auf der Schiene oder der Straße sowie das Reporting im Rahmen der vom Kunden gewünschten Parameter. Jeder Kunde ist für uns wichtig, auch solche mit kleinen Volumina, denn sie sind Teil der regulären Zugzusammenstellung und helfen uns, unser Netz von Produktzügen und Einzelwagenladungen zu füllen. Da wir uns im Gegensatz zu anderen Unternehmen der ČD-Gruppe Güterverkehr nicht auf die Betriebsführung konzentrieren müssen, sind wir umso mehr bestrebt, andere Dienstleistungen für unsere Kunden zu erbringen.

Wie hat der Kriegskonflikt in der Ukraine die Transporte auf der Neuen Seidenstraße und den Betrieb des Zuges MalaTrain beeinflusst?

Ich denke, es ist jedem klar, dass sich das Portfolio der auf dem MalaTrain beförderten Waren völlig verändert hat, nicht nur durch die Sanktionen, sondern auch durch das Verbraucherverhalten. Die Verkehre der Neuen Seidenstraße im Allgemeinen sind auf etwa die Hälfte des ursprünglichen Volumens zurückgegangen. Die Eisenbahn wird heute vor allem für Konsumgüter, die schneller als auf dem Seeweg befördert werden müssen, und für chemische Erzeugnisse aus Ländern wie Kasachstan genutzt. Aus betrieblicher Sicht gab es vor allem in den ersten Monaten nach Kriegsbeginn Probleme, die aber im Laufe der Zeit behoben wurden.

Welche Trends werden Ihrer Meinung nach den Schienengüterverkehr in Europa in den kommenden Jahren prägen?

Wir beobachten bereits jetzt eine Tendenz der Kunden, ihre Vorräte aufzustocken und einzulagern, was auf eine langfristige Strategie mit größerer Sicherheit hindeutet. Ich vermute, die Zukunft liegt im Service mit Zeitvorhersage. Der Schienengüterverkehr wird nicht der schnellste auf der Welt sein, aber er hat das Potenzial, der zuverlässigste zu werden. Die Eisenbahnunternehmen, darunter auch unsere Muttergesellschaft und andere Tochtergesellschaften, führen bereits internationale Fahrten durch, ohne die Triebfahrzeuge zu wechseln, und mir gefällt der allmähliche Einsatz von sogenannten „Superlokführern“ mit erweiterten Kenntnissen. Dank dieser Aktivitäten ist es möglich, die Auslastung der vorhandenen Transportkapazitäten zu erhöhen. Bei weiterem Abbau von Umschlagplätzen wird die Intermodalität in der Regel die einzige Lösung sein, um einen Teil der Transporte auf der Schiene zu halten. Auch aus diesem Grund wurde das neu gebaute intermodale Terminal in Mošnov im vergangenen Jahr Teil der ČD Cargo Gruppe.

Sie sind seit vielen Jahren im Schienengüterverkehr tätig, einem Bereich, der für Frauen nicht sehr typisch ist. Liegt Ihnen das Thema „Schiene“ persönlich am Herzen?

Ich stimme Ihnen zu, der Schienengüterverkehr war bisher kein typischer Wirtschaftszweig für Frauen, aber die Zeiten ändern sich. Es gibt viel mehr von uns, ich meine Frauen, und wir sind gleichwertige „Partner“ für unsere Kollegen. Und genau deshalb liegt uns der Schienenverkehr am Herzen, und nicht nur das: Ich liebe alle Verkehrsträger, sie faszinieren mich nach wie vor, aber die Eisenbahn ist meine Liebe. Von dem Moment an, als ich mein Arbeitsleben mit der Eisenbahn verband, begann ich, anderen Frauen und Mädchen zu zeigen, dass die Eisenbahn etwas Schönes ist und man sich nicht davor fürchten muss, und dass Bahnhofsvorsteher einfach nette Menschen sind und es eine Ehre ist, zu ihnen zu gehören. Ich bin dem alten Mazanek immer noch dankbar, dass er mich überzeugt hat, der Eisenbahn nach dem Studium eine Chance zu geben. Deshalb gebe ich die Botschaft weiter und überzeuge die nächste Generation.

Wie verbringen Sie Ihre Freizeit am liebsten?

Ich habe einen kleinen Sohn, also gehört meine Freizeit ihm. Glücklicherweise ziehe ich, wie es bei Eltern, die Eisenbahner sind, üblich ist, einen weiteren Eisenbahnfan auf, so dass sich unsere Spiele und Reisen oft um Züge drehen. Wenn Sie sich fragen, ob ich Modellllokomotiven und -waggons besitze: Ja, die habe ich 😊. Die Arbeit hat mehr oder weniger in jeden Aspekt meines Lebens Einzug gehalten. Sogar im Urlaub fahre ich immer in die Nähe eines Hafens, weil ich gerne mit einem guten Kaffee in der Hand das Treiben im Hafen beobachte. Und ich male gerne, aber dazu komme ich zurück, wenn mein Kind ein bisschen älter ist.

VORBEREITUNG: MICHAL ROH

Ein sehr bedeutendes Ereignis des vergangenen Jahres war der Erwerb des neuen Terminals Mošnov durch ČD Cargo Logistics. FOTO: MICHAL ROH

Treffen der Eisenbahnfrachtführer in Špindlerův Mlýn

Das Hotel Harmony in Špindlerův Mlýn war Gastgeber der sechsten Jahreskonferenz ŽESNAD.CZ. Der Konferenzsaal war bis auf den letzten Platz gefüllt, nicht nur mit Vertretern von Beförderern, sondern auch mit Vertretern der Eisenbahnverwaltung, Herstellern von Eisenbahnausrüstungen, Reparaturunternehmen und natürlich mit politischen Vertretern, darunter Verkehrsminister Martin Kupka. Die Konferenz wurde von Ondřej Kubala moderiert.

Die Hauptthemen der ersten Diskussionsrunde konzentrierten sich auf die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs im Vergleich zum Straßenverkehr. Generell wurden die Gründe erörtert, warum der Schienenverkehr den Kampf gegen den Lkw immer noch verliert und warum die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene derzeit nicht realistisch ist. *„Es geht um die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene,"* kam aus dem Mund des Geschäftsführers der Vereinigung Oldřich Sládek. Die Auswirkungen der Einführung von ETCS, der digitalen automatischen Kupplung und anderer europäischer Projekte auf die Eisenbahnunternehmen wurden nicht außer Acht gelassen. Ein Teil der Diskussion konzentrierte sich auch auf die Frage der Züge im Ad-hoc-Betrieb, während die Zusammenarbeit der Transporteure mit der Eisenbahnverwaltung positiv hervorgehoben wurde. Der Vertreter des Verkehrsministeriums bewertete den Erfolg der bisher durchgeführten Förderprojekte in Bezug auf ETCS, Terminalunterstützung usw. Die zweite Diskussionsrunde konzentrierte sich auf die Infrastruktur und wurde mit einem Vortrag von Mojmír Nejezchleb von der Eisenbahnverwaltung eröffnet, der die anstehenden Modernisierungsmaßnahmen, insbesondere im internationalen TNT-Netz, beschrieb. Es wurde auch über die einfache Elektrifizierung gesprochen, zum Beispiel zwischen Havlíčkův Brod und Hlinsko in Böhmen. Lenka Hlubučková, leitende Direktorin der Abteilung für Wirtschaft und Infrastruktur des Verkehrsministeriums, beteiligte sich ebenfalls aktiv an der Diskussion und erläuterte die Möglichkeiten der Finanzierung. *„Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen sind erforderlich, aber es müssen Umleitungsstrecken eingerichtet werden,"* fasste Oldřich Sládek die Situation noch einmal zusammen. Das Thema Abschottung zog sich dann durch den gesamten zweiten Diskussionsblock. Der Vertreter von Enteria wies auch

auf die Notwendigkeit hin, sich mit den Rohstoffressourcen - insbesondere dem Kiesabbau - zu befassen. Zu Beginn des dritten Diskussionsblocks sahen die Teilnehmer einen kurzen Film, in dem die Probleme des tschechischen Schienengüterverkehrs überspitzt dargestellt wurden. Anschließend ergriff Verkehrsminister Martin Kupka das Wort und erklärte, dass er sich eine bessere Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße wünsche. *„Es ist notwendig, die Modernisierung einiger Strecken und Knotenpunkte zu beschleunigen und ein Netz von Stellen zu schaffen, an denen Güter in Waggons verladen werden können. Es geht nicht darum, Gräben zwischen den Verkehrsträgern zu ziehen, sondern um eine bessere Zusammenarbeit,"* sagte Minister Kupka. Interessant war auch der Beitrag aus der Slowakei - die Situation auf dem slowakischen Verkehrsmarkt wurde von Peter Šulko vom Verkehrsministerium der Slowakischen Republik vorgestellt, der von Ján Biznár, dem Präsidenten des Verbands der slowakischen Güterverkehrsunternehmen AROS, ergänzt wurde, der wörtlich sagte: *„Der Schienenverkehr in der Slowakei hat fast keine Unterstützung."* Es gab auch Diskussionen über die Förderung des Einzelwagenverkehrs und seine Zukunft, über die Förderung von Anschlussgleisen und viele andere Themen.

TEXT UND FOTO: MICHAL ROH

Es gibt eine Reihe von Gründen für die geringere Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen

Der Verband der Eisenbahn-Güterverkehrsunternehmen ŽESNAD.CZ wurde im Mai 2016 gegründet. Von Anfang an war sein geschäftsführender Direktor Ing. Oldřich Sládek, ein Eisenbahner mit Leib und Seele. Anlässlich der Konferenz des Verbandes in Špindlerův Mlýn haben wir ihm ein paar Fragen gestellt.

Es gibt eine Reihe von Gründen für die geringere Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen

Der Verband der Eisenbahn-Güterverkehrsunternehmen ŽESNAD.CZ wurde im Mai 2016 gegründet. Von Anfang an war sein geschäftsführender Direktor Ing. Oldřich Sládek, ein Eisenbahner mit Leib und Seele. Anlässlich der Konferenz des Verbandes in Špindlerův Mlýn haben wir ihm ein paar Fragen gestellt.

Wie würden Sie die diesjährige Konferenz des Vereins ŽESNAD.CZ bewerten? Es war interessant, dass sie den Untertitel „Tschechoslowakische" trug.

Es gibt noch Raum für Verbesserungen, aber ich denke, dass die Konferenz in diesem Jahr unsere Erwartungen weitgehend erfüllt hat. Ziel ist es, nicht nur gesellschaftlich, sondern vor allem auch fachlich bei einer Reihe von Problemen voranzukommen, die nicht nur den Schienengüterverkehr betreffen. Es waren 268 Gäste anwesend, die praktisch den gesamten Eisenbahnmarkt und eine Reihe anderer Unternehmen und Organisationen repräsentierten. Dies hängt mit dem Untertitel „Tschechoslowakisch" zusammen. Auch der slowakische Verkehrsminister sollte kommen, aber aufgrund des Regierungswechsels in der Slowakei eine Woche vor der Konferenz war die slowakische Vertretung etwas bescheidener. Dennoch war der Einblick in die Slowakei interessant, und trotz aller Klagen, die hier oft zu Recht geäußert werden, sind wir der Slowakei „einen Dampfer" voraus.

Was hat ŽESNAD.CZ im letzten Jahr erreicht? Welche Themen werden Sie dieses Jahr diskutieren?

Als Antwort auf die erste Frage würde ich DAC sagen, und auf die zweite Frage würde ich ebenfalls DAC sagen. Das ist im Moment wahrscheinlich das Wichtigste. Es ist nicht so, dass es uns gelungen ist, den Prozess der Einführung der digitalen automatischen Kupplung zu stoppen, das wollen wir auch nicht, aber ich hoffe, dass wir mit unseren Aktionen die „schlafenden" Eisenbahnverbände in Europa geweckt haben und eine Reihe von unsinnigen Thesen und Annahmen im Zusammenhang mit der Einführung der digitalen automatischen Kupplung aufgezeigt haben. Ich wiederhole, dass wir nicht gegen DAC sind, aber es muss sich um ein technisch erprobtes und zuverlässiges System handeln, dessen Einführung aber für die Transporteure wirtschaftlich sinnvoll sein muss und ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße nicht verschlechtern darf.

Glauben Sie, dass es dem Verband gelingt, die Ziele, mit denen er gegründet wurde, zu erfüllen? Das heißt, ein respektierter Partner der Eisenbahnverwaltung und der staatlichen Behörden in Bezug auf die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur und anderer Themen zu werden?

Ich denke, das muss jemand anderes beurteilen, aber ich wage zu behaupten, dass wir das versuchen. Dass unsere Arbeit sichtbar ist, zeigte sich auf der Konferenz in Špindleruv Mlýn.

Der Anteil der Mitglieder von ŽESNAD.CZ am Transportmarkt beträgt 91 %, und in diesem Jahr haben Sie zwei weitere Transportunternehmen in Ihren Reihen begrüßt. Denken Sie daran, weitere Transportunternehmen anzusprechen?

Da bin ich mir sicher. Es gibt noch viele Luftfahrtunternehmen, die nicht in unseren Reihen sind. Zum Beispiel wäre Sokolovská uhelná sicherlich ein guter Kandidat für eine Mitgliedschaft. Unsere Mitglieder sind jedoch nicht nur Spediteure! Es ist erwähnenswert, dass der Vorstand von ŽESNAD.CZ fünf Mitglieder hat, die Gründungs- und Vollmitglieder sind neun und die assoziierten Mitglieder sind zwölf. Ein fester Bestandteil der Vereinigung sind auch sieben Beobachter - juristische und natürliche Personen.

Warum ist die Schiene Ihrer Meinung nach im Vergleich zur Straße nicht wettbewerbsfähig, obwohl sie eindeutig umweltfreundlicher ist? Der Anteil der auf der Schiene beförderten Güter ist immer noch rückläufig. Warum?

Auf der Konferenz gab es viele Diskussionen zu diesem Thema, und die Antwort ist nicht eindeutig. Meiner Meinung nach ist der Schienenverkehr um ein Vielfaches stärker reguliert und zweifellos finanziell anspruchsvoller als der „Asphaltverkehr". Neben den primären Kosten für die Anschaffung neuer Fahrzeuge müssen

Ing. Oldřich Sládek
ARCHIV OLDŘICHA SLÁDKA

wir zum Beispiel eine Reihe von europäischen Projekten erwähnen, die, wie auch hier gesagt wurde, eine Chance für die Schiene sein können, aber nur, wenn sie zu Ende gebracht werden und wirtschaftlich gerechtfertigt sind. Dies ist jedoch ein komplexes Thema. Meiner Meinung nach wird der Ausweg aus der derzeitigen Situation, die niemandem passt, in einer aktiven Zusammenarbeit zwischen den beiden Verkehrsträgern - Schiene und Straße - liegen. Und in Zukunft vielleicht auch Wasser.

Abschließend möchte ich Sie fragen, wie Sie sich den Schienengüterverkehr in den nächsten zehn Jahren vorstellen?

Sowohl im Maßstab 1:1 als auch 1:120 bestimmt komplett positiv, sonst würde ich meinen Job nicht machen.
Vielen Dank für das Gespräch

MICHAL ROH

Neue Lokomotiven der ČD Cargo - Baureihe 393

"Vectron AC mit DPM"

Im Jahr 2016 kaufte die ČD Cargo die ersten interoperablen Lokomotiven der Baureihe 383 "Vectron". Derzeit betreibt die ČD Cargo insgesamt 12 von ihnen und mietet weitere Vectrons der Baureihen 193 DB und 370 PL. Diese Lokomotiven haben es der ČD Cargo ermöglicht, über die Grenzen der Tschechischen Republik hinaus zu expandieren. Im März dieses Jahres wurde unsere Lokomotivflotte um zwei neue Vectrons AC mit Dieselhilfsantrieb (DPM) erweitert.

Die 393-Lokomotiven sind Teil der modularen X4-Plattform von Siemens, die Lokomotiven verschiedener Einsatzzwecke und Systeme umfasst. Es handelt sich um vierachsige, interoperable Zweisystemlokomotiven, die in dieser Ausführung mit Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h auf 15-kV- und 25-kV-Wechselstrom-Traktionssystemen fahren können. Sie sind zuverlässig und dank der Energierückspeisung wirtschaftlich bei geringen Wartungskosten. Der elektrische Antrieb der 393er Lokomotiven basiert auf dem Vectron AC-Konzept und besteht aus zwei Stromrichtern mit modernen

Michal Rejda fotografierte Vectron 393.002 bei einer ihrer Inlandsfahrten, als sie den Bahnhof Protivín passierte. FOTO: MICHAL REJDA

IGBT-Leistungshalbleitern und vier wartungsarmen Drehstrom-Asynchron-Fahrmotoren. Jeder Wechselrichter ist einem SF 4-Chassis zugeordnet und versorgt hier jeweils zwei Asynchron-Fahrmotoren. Der Haupttransformator ist an vier Punkten unter dem Lokkasten an den Transformatorentraversen zwischen den Fahrgestellen aufgehängt. Die Räder sind Monoblockräder mit Scheibenbremsen, die Federung erfolgt über Flexicoil-Federn. 2 Stromabnehmer befinden sich auf dem Dach. Das pneumatische Bremssystem stammt von Knorr, die Lokomotive verfügt über eine Feststellbackenbremse, elektrodynamische, gerade und stufenlose Bremsen. Die Lokomotiven sind mit einer elektronischen Schlupfregelung für die Druckluftbremsen ausgestattet. Die Schlupfregelung verhindert eine Beschädigung des Radreifens durch Blockieren bei angezogener Druckluftbremse. Er ist mit einer Standby-Funktion ausgestattet und wird automatisch aktiviert, wenn die Lokomotive fährt und geschleppt wird. Die Lokomotiven sind mit vier Zugsicherungssystemen ausgestattet, darunter ETCS Level 2 (hergestellt von Alstom) und MIREL EVM/LS.

Technische Hauptdaten der Baureihe 393

Hersteller	Siemens
Anzahl bei ČD Cargo	2
Baujahr	2023
Spurweite	1.435 mm
Fahrwerkanordnung	Bo' Bo'
Traktionssystem	15 kV Mi., 25 kV Mi.
Länge über Stoßfänger	18.980 mm
Betriebsgewicht	90 t
Leistungsregulierung	pulsierend
Traktionsmotoren	1TB2723-0GA02
Leistung des DPM-Moduls	180 kW
Tankvolumen	350 l
Zugkraft	320 kN
max. Leistung am Radkreislauf im elektrischen Betrieb	6.400 kW
Bremskraft EDB	150 kN
Leistung EDB	6.400 kW
Maximalgeschwindigkeit	200 km/h

Zwilling der neuen Lokomotiven, aufgenommen in München während des Transports zur SOKV České Budějovice, wo sie mit Werbebeklebung versehen wurden. FOTO: MARTIN ENGLEHARDT

Das mechanische Konzept dieser Lokomotiven basiert auf einem modularen Aufbau mit vordefinierten Montageplätzen für die wichtigsten Einheiten, z. B. Zugsicherungsschränke, Antennen, Sensoren und Messwandler, Stromabnehmer und andere Komponenten. Dies ermöglicht ein hohes Maß an Flexibilität und Modularität, so dass die Lokomotive mit einem einfachen Eingriff an neue Einsatzgebiete entsprechend der erforderlichen Leistung angepasst werden kann. Sie sind mit einem Feuerlöschsystem, einer elektrischen Energiemessung oder auch einem Wi-Fi-Netzwerk zur Diagnose und Datenübertragung ausgestattet. Der Betrieb in Mehrfachsteuerung in Ländern, in denen der Infrastrukturbetreiber dies zulässt, ist natürlich selbstverständlich.

Die Lokomotiven 393.001 und 393.002 sind mit einem Diesel-Power-Modul (DPM) für den Betrieb auf Gleisen ohne Oberleitung ausgerüstet, zum Beispiel beim Rangieren auf Abstellgleisen oder Anschlussgleisen. Das DPM besteht aus einem Dieseltriebwerk und einem Kraftstofftank. Der verwendete Dieselmotor ist ein 3,2-Liter-Reihensechszylinder. Der Kraftstofftank befindet sich im Unterflurbereich der Lokomotive. Der Motor erfüllt die Emissionsgrenzwerte IIIB gemäß der Richtlinie 2004/26/EG. Die DPM verfügt über eine dieselelektrische Vorwärmung des Kühlmittel- und Ölkreislaufs, die dafür sorgt, dass dieser sich mindestens auf die Mindestanlauftemperatur von -10 °C erwärmt. Die Vorwärmeinrichtung ist mit einer Schaltuhr ausgestattet. Die Startzeit der Heizung kann für bis zu 7 Tage voreingestellt werden. Es können 3 Schaltzeiten programmiert werden, von denen nur eine aktiviert werden kann. Bei niedrigen Temperaturen empfiehlt es sich, eine Vorheizzeit von mindestens 1 Stunde zu wählen, damit der Motor anspringen kann. Die Umschaltung von Elektrobetrieb auf DPM-Betrieb und umgekehrt kann auch während der Fahrt erfolgen. Die Lokomotive verfügt über einen Boost-Modus - dieser

Diese Aufnahme vom 11. April 2023 zeigt die Vectron-Zwillinge 393.002 und 383.011 im Bahnhof Bruck an der Mur mit einem Zug nach Italien. FOTO: ERICH NÄHRER

Modus bedeutet, dass alle Annehmlichkeiten wie Heizung, Klimaanlage usw. abgeschaltet werden und das DPM mehr Leistung für die Traktion erhält. Dadurch wird das Bordnetz entlastet.

Die neuen Maschinen sind in erster Linie für den Einsatz in Österreich und Deutschland vorgesehen. Je nach Bedarf können sie aber auch in Ungarn, der Slowakei oder auf Strecken in der Tschechischen Republik eingesetzt werden. Die Lokomotiven sind mit einem interessanten Werbeaufkleber versehen, der sowohl an die Region, in der sie hauptsächlich von der Branche eingesetzt werden, als auch an die Zugehörigkeit zur Muttergesellschaft ČD Cargo erinnert.

MICHAL ROH

Vectron Dual Mode bei ČD Cargo

Auf der Messe Innotrans in Berlin wurde 2022 der Vectron Dual Mode ausgestellt, und zwar die Maschine mit der Nummer 248.019. In diesem Frühjahr tauchte diese Lokomotive auch in der Tschechischen Republik auf. Zuerst wurde sie auf dem ŽZO-Stützpunkt in Cerhenice vorgestellt, dann war sie kurzzeitig bei der Spedition ORLEN Unipetrol Doprava im Einsatz und vom 3. bis 14. April 2023 hatte die ČD Cargo eine Lokomotive als Leihgabe von Siemens Mobility. Zweck der Ausleihe war die Erprobung des Dieselbetriebs in der Umgebung der ČD Cargo.

Eine Doppellokomotive mit ähnlichen technischen Parametern ist der Lokomotiventyp, den wir in unseren Fuhrpark aufnehmen wollen, was sich auch in der derzeit durchgeführten Marktuntersuchung widerspiegelt, in der eine Doppellokomotive für den Streckendienst einer der nachgefragten Lokomotiventypen ist. Im Gegensatz zur untersuchten Lok 248.019 ist die nachgefragte Lok jedoch mit einer elektrischen Ausrüstung für den Betrieb auch auf dem 25 kV/50 Hz-Netz ausgestattet und auch für den Betrieb in der Tschechischen Republik zugelassen. Dies war auch der Hauptgrund, warum 248.019 nicht auf elektrifizierten Strecken getestet werden konnte. Während der Ausleihe wurde eine Laufleistung von 4.063 km erreicht und der Verbrennungsmotor war insgesamt 134 Motorstunden in Betrieb. Den größten Teil der Leistung erbrachte die Lokomotive auf der rechtsufrigen Strecke zwischen Děčín - Mělník und Nymburk. Sie kam aber auch z.B. in Beroun zum Einsatz und eine interessante Besonderheit war der Einsatz auf der nicht elektrifizierten Strecke zwischen Děčín und Česká Lípa. Die Rückmeldungen aus dem Betrieb waren überwiegend positiv und betrafen vor allem die Leistung der Lokomotive und die Aufrechterhaltung einer hohen Geschwindigkeit mit schweren Zügen auch an Steigungen. So sank beispielsweise im Abschnitt Polepy - Hoštka mit einer Steigung von 15 Promille die Geschwindigkeit während der Fahrt eines Zuges mit einem Gesamtgewicht von über 1.800 Tonnen von 80 km/h auf nur 72 km/h. In Zusammenarbeit mit Siemens wird auch der Dieselverbrauch bewertet und mit anderen Diesellokomotiven der ČD Cargo verglichen, die vor allem für den Streckendienst ausgelegt sind.

DAVID JELÍNEK
MICHAL ROH

ČD Cargo - Hauptpartner des Lemkin-Zug-Projekts

Der Lemkin-Zug mit Wagen der ČD Cargo als Hauptpartner begab sich am Montagnachmittag, dem 24. April 2023, auf eine symbolische Reise, um das Vermächtnis von Raphael Lemkin, dem Autor des Begriffs Völkermord und der UN-Konvention über die Verhütung und Bestrafung des Völkermordes von 1948, zu verbreiten.

Der jüdische Jurist Rafael Lemkin wurde 1900 im heutigen Belarus geboren. Lemkins gesamte Familie und seine fast 50 Verwandten kamen in den Todeslagern der Nazis ums Leben. Seit den 1930er Jahren bemühte er sich um die strafrechtliche Verfolgung von Kriegsverbrechen. Rafael Lemkins Bemühungen wurden im Dezember 1948 gekrönt, als die Vereinten Nationen die Konvention über die Verhütung und Bestrafung des Völkermordes verabschiedeten. Der Begriff Völkermord selbst ist eine Schöpfung von Lemkin. Er prägte ihn 1944, indem er das griechische Wort "génos" (Rasse) mit dem lateinischen Suffix "-cidium" (Tötung) kombinierte.

Das Projekt Lemkin-Zug ist eine Idee des Theresienstädter Zentrums für Völkermordstudien, insbesondere von Pavel Chalupa und Šimon Krbec. ČD Cargo hat bereits in der Vergangenheit erfolgreich mit dem Theresienstädter Zentrum bei der Umsetzung des ähnlich ausgerichteten Lustig-Zugs zusammengearbeitet. Das Theaterstück Gebet für Kateřina Horovitz erinnerte an die Opfer des Holocausts. *"Es geht nicht nur um den Holocaust"*, sagte Tomáš Tóth, Vorstandsvorsitzender der ČD Cargo, bei der Eröffnungsfeier des Projekts im Prager Masaryk-Bahnhof. *"Die heutige Zeit ist voller Wut, Gewalt und Intoleranz. In unserer Nähe tobt ein kriegerischer Konflikt, Tausende von Flüchtlingen strömen nach Europa, die ihre sichere Heimat verloren haben, und auch die wirtschaftliche Situation ist nicht ganz einfach. All dies wird durch die von mir genannten Einflüsse noch verschärft. Umso wichtiger ist das Projekt Lemkin Train. Es ist notwendig, vor allem junge Menschen zu sensibilisieren und die Ausbreitung von Gewalt und Fremdenfeindlichkeit zu verhindern"*, so Tomáš Tóth abschließend.

Der Zug besteht aus vier Servicewagen - "hytláks" mit einer Multimedia-Ausstellung und einem Salonwagen der ČD Cargo, in welchem Seminare mit Schülern und Studenten stattfinden. Die multimediale Ausstellung des Lemkin-Zuges kann in Prag am Masaryk-Bahnhof, in Kolín, Rakovník und in Ústí nad Labem in Střekov besucht werden. Weitere Informationen zu diesem Projekt finden Sie HIER **https://www.genocidestudies.cz/tag/lemkin/**

TEXT UND FOTO: MICHAL ROH

Lokomotive 388.015

Am Freitag, dem 17. März 2023, wurde auf dem Bahnhof Děčín hlavní nádraží ein Werbeaufkleber der Lokomotive 388.015 der ČD Cargo enthüllt, der auf die erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem großen Betreiber des kombinierten Verkehrs METRANS hinweist.

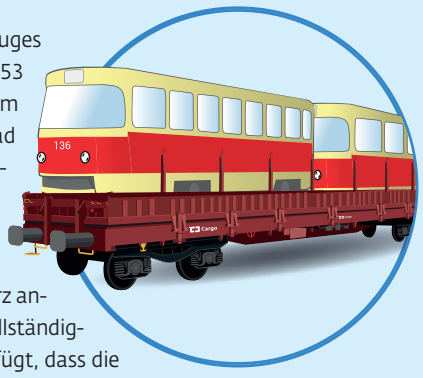
Neben der langjährigen Zusammenarbeit im Inlandsverkehr und der Umsetzung der ersten/letzten Meile auf der Schiene nutzt METRANS nun auch die Dienstleistungen der ČD Cargo im internationalen Verkehr. Wöchentlich werden Lokomotiven der ČD Cargo samt Lokführer auf 6 Zugpaaren zwischen dem Hamburger Hafen und den Terminals in Česká Třebová und Prag-Uhříněves eingesetzt. Tomáš Tóth, Vorstandsvorsitzender der ČD Cargo, a.s., und Martin Hořínek, Vorstandsmitglied der METRANS, a.s., nahmen an der Taufe der Werbebeschriftung teil.

TEXT UND FOTO: MICHAL ROH

Rückkehr einer Dampflokomotive nach Polen

Was auch immer, wohin auch immer - genau diese Parameter wurden bei dem eher ungewöhnlichen Transport einer Dampflokomotive aus der Tschechischen Republik zurück nach Polen erfüllt.

Zunächst wurde die Dampflokomotive Pt 47-65 vom Abstellgleis Lučební zum Bahnhof Kolín gebracht, von wo aus die Garnitur aus Dampflok und Begleitwagen mit der lokalen Reserve 742.424 nach Nymburk weiterfuhr. Hier wurde der Zug auf die Lokomotive 742.253 umgestellt, die auf der Ad-hoc-Strecke Pn 55014 den Zug nach Liberec brachte, wo er am frühen Abend eintraf. Am nächsten Tag fuhr der Zug auf der regulären ČD Cargo-Strecke Pn 44200 von Liberec nach Zawidów weiter. In diesem Grenzübergangsbahnhof fand ein Wechsel auf die letzte betriebsfähige Lokomotive SU46 mit der Nummer 029 in Retro-Lackierung statt, die mit dem "Dampf" nach Wolsztyn weiterfuhr. Das Foto des Zuges Pn 55014 mit Lok 742.253 an der Spitze wurde im Bahnhof Hodkovice nad Mohelkou aufgenommen, wo der Zug wegen der Kreuzung mit einem entgegenkommenden Schnellzug kurz angehalten wurde. Der Vollständigkeit halber sei hinzugefügt, dass die oben genannte Dampflokomotive im Oktober letzten Jahres von der ČD Cargo über den Bahnübergang in Lichkov in die Reparaturwerkstatt in Kolín gebracht wurde.



TEXT UND FOTO: NT

Sicherheit im Eisenbahnbetrieb

1) Eine Auswahl der schwerwiegendsten Vorfälle (MU) für das erste Quartal 2023

● Am 16. Februar 2023 wurde auf dem Anschlussgleis LASSELSBERGER Chlumčany u Dobřany (Abzweigung der Staatsbahn Plzeň hl.n. - Klatovy am Bahnhof Chlumčany u Dobřany) ein Schichtführer schwer verletzt, als er auf dem ersten Wagen an der Spitze eines gleitenden Schichtabschnitts fuhr und mit auf Paletten gelagerten Gütern im Querschnitt des Gleises in Berührung kam. Der MU verursachte gleichzeitig Schäden an den Schienenfahrzeugen und den gelagerten Gütern.

● Am 27. Februar 2023 kam es auf dem Bahnhof Lovosice (Strecke Praha-Bubeneč - Děčín hl. n.) beim Verschieben durch Gleiten zu einer Kollision eines Rangierteils mit einem abgestellten Waggon, dessen Entgleisung und anschließender Beschädigung der Betonhaltestelle und des Gebäudes hinter der Haltestelle. Der Vorfall hatte glücklicherweise keine Personenschäden bei den Mitarbeitern zur Folge, verursachte aber erhebliche Schäden an den Schienenfahrzeugen, der Oberleitung und dem Gebäude.

● Am 19. März 2023 wurde auf dem Bahnhof Mělník (Strecke Lysá nad Labem - Ústí nad Labem West) beim Herunterziehen einer Garnitur von 18 Güterwagen eine Garnitur von 12 Güterwagen auf eine angehaltene Garnitur aufgefahren, die sich daraufhin in Bewegung setzte und den Anschlag am Ende des Gleisstücks durchbrach. Der erste Wagen entgleiste mit beiden Drehgestellen und kippte um. Glücklicherweise wurden bei dem Vorfall keine Mitarbeiter verletzt, aber es entstanden erhebliche Schäden an den Fahrzeugen und an der Oberleitung.

2) Neuerungen aus dem Bereich der Vorschriften, internen Normen und Maßnahmen

Ab dem 1. April 2023 wurden die internen Normen der ČD Cargo für den Betrieb des Eisenbahnverkehrs geändert. Dies ist vor allem auf die Aufnahme von Anregungen aus dem Vorbereitungsverfahren für die Ausstellung der Einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zurückzuführen, die von den nationalen Sicherheitsbehörden (Eisenbahnbehörden) und der Europäischen Eisenbahnagentur übermittelt wurden. All dies war notwendig, damit unser Unternehmen den Antrag auf Erteilung der Einheitlichen Sicherheitsbescheinigung stellen kann, ohne die der Schienenverkehr nicht betrieben werden kann. Anfang April 2023 wurde die IL 8/2023 Ř O22 ausgestellt, in der alle geänderten INs sowie die neu erlassenen Durchführungsbestimmungen (IP) aufgeführt sind:

- PTs9-B-2011 Betrieb des Eisenbahnverkehrs (7. Änderung);
- PU-2-C-2022 Übernahme und Übergabe von Zügen mit anderen Beförderern, "stille Wagen", Rangieren mit Wagen eines anderen Beförderers (1. Änderung);
- PU-13-C-2023 PRIS - Verfahren und Tätigkeiten - neue PU;
- PTs10-B-2011 Lokpersonal (4. Änderung);
- KVs3-B-2010 Betrieb und Bedienung von Bremsanlagen auf LCUs (5. Änderung);
- KV4-B-2022 Betrieb von Triebfahrzeugen (1. Änderung);
- ORs34-B-2009 Methodik der Kontrolltätigkeiten der Betriebsabteilung (3. Änderung);
- ORs-80-B-2022 Meldung und Untersuchung von Notfällen in der ČD Cargo, a.s. (1. Novelle);
- PU-3-C-2022 Durchführungsbestimmungen zu PERs28-B-2009 (2. Änderung).

3) Unfallgeschehen im Jahr 2022

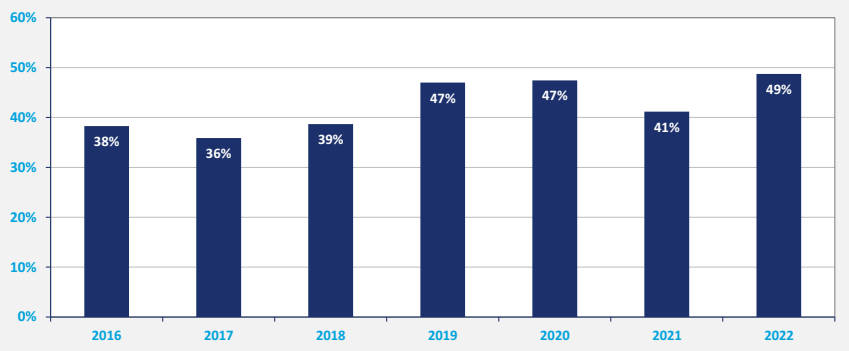
Was die Entwicklung der Unfälle betrifft, so sehen wir nach dem vorherigen Rückgang der Gesamtzahl der Unfälle im Jahr 2020 auch im Jahr 2022 einen weiteren leichten Anstieg, auch im Vergleich zu 2021 (siehe Abbildung 1). Im Jahr 2022 verzeichnet die ČD Cargo als Bahnbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen insgesamt 241 Unfälle. Davon sind zwei schwere Unfälle, 48 Unfälle und 191 Zwischenfälle. Die Ursache beider schwerer Unfälle war das unbefugte Fahren eines Eisenbahnfahrzeuges hinter einem Fahrverbotszeichen. Erinnern wir uns nur daran, dass es sich im ersten Fall um eine Kollision des Zuges NEx 43404 des Beförderers Rail Cargo Carrier - Tschechische Republik mit dem abfahrenden Zug Pn 52479 des Beförderers ČD Cargo an der Weiche Nr. 5 im Bahnhof Prosenice handelte, nachdem der Zug NEx 43404 zuvor das "Halt"-Signal am Signal S1 passiert hatte. Im zweiten Fall handelte es sich um eine Kollision des Zuges Ex 516 des Beförderers České dráhy mit einem frei fahrenden Rangiertriebfahrzeug des Beförderers ČD Cargo zwischen den Weichen Nr. 52 und 53 im Bahnhof Bohumín, nachdem der Zug Ex 516 zuvor das "Halt"-Signal am Signal L2 passiert hatte. Im Jahr 2022 erlitten insgesamt 17 Personen Personenschäden mit Todesfolge, 24 Personen wurden verletzt, darunter 15 Arbeitnehmer der ČD Cargo. Es sollte hier erwähnt werden, dass dies in der Tat eine der höchsten Zahlen in der Geschichte unseres Unternehmens ist. Die Kollision unserer Rangierlokomotive in Bohumín, bei der insgesamt 4 unserer Arbeitnehmer verletzt wurden, hatte eine erhebliche Auswirkung, aber auch die unangenehme Serie von Zwischenfällen mit Verletzungen von Arbeitnehmern in der zweiten Jahreshälfte, die sich leider auf den Beginn des Jahres 2023 übertragen hat.

Im Jahr 2022 entgleisten insgesamt 23 Triebfahrzeuge und 66 Wagen. 103 Triebfahrzeuge und 44 Wagen wurden beschädigt. Es ist klar, dass es sich dabei zum größten Teil um Schienenfahrzeuge der ČD Cargo handelte. Die geschätzte Gesamtsumme der Schäden aus allen Vorfällen wird auf 413 Millionen CZK geschätzt. Dies ist der höchste Betrag seit der Gründung der ČD Cargo. Es ist jedoch anzumerken, dass allein der Betrag aus dem schweren Unfall in Bohumín 240 Mio. CZK übersteigt.

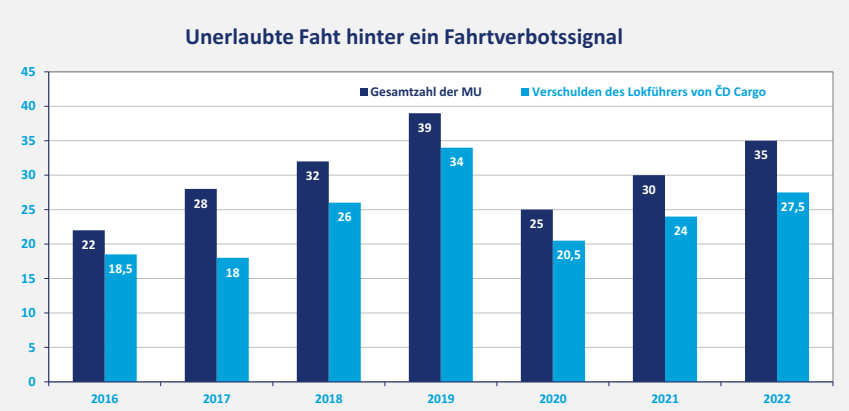
Ein wichtiger Indikator ist die Anzahl der Unfälle, die durch Arbeitnehmer der ČD Cargo verursacht wurden. Hier gibt es wirklich nichts zu rühmen. Im Jahr 2022 erreichten wir den höchsten Prozentsatz der Verantwortung der Arbeitnehmer für Unfälle, den es je gab. Den größten Anteil daran haben die Triebfahrzeugführer, die 56,5 % der Fälle verursachten, gefolgt von den Mitgliedern des Schichtpersonals (Schichtleiter + Rangierer) mit 41,8 %. Unter dem Gesichtspunkt der Überwachung sind die als Zusammenstöße von Eisenbahnfahrzeugen, Entgleisungen von Eisenbahnfahrzeugen und vor allem das unbefugte Führen von Eisenbahnfahrzeugen hinter einem Fahrverbotszeichen gekennzeichneten Vorfälle von großer Bedeutung. Wie aus den schweren Unfällen des Jahres 2022 hervorgeht, kann die letztgenannte Art von Unfällen schwerwiegende Folgen haben, weshalb dieser Bereich genau überwacht wird. Ich möchte nur kurz erwähnen, dass wir im Jahr 2022 35 dieser Vorfälle verzeichnen und die Triebfahrzeugführer der ČD Cargo für 27,5 Fälle verantwortlich sind. Wie aus Abbildung 3 ersichtlich ist, ist der Wert nach einem Rückgang im Jahr 2020 wieder im Steigen begriffen. Im März 2023 wurden vor der Sicherheitskommission des Verkehrsministers mehrere Vorträge zu diesem Thema gehalten. Die Dauer der Erfahrung der am häufigsten fehlbaren Fahrer wurde als eines der betrachteten Elemente angeführt. Ich möchte nur erwähnen, dass die für die Arbeitnehmer der ČD Cargo erfassten Daten im Prinzip dieselben sind, die beispielsweise von der Eisenbahnaufsichtsbehörde erfasst werden. Die Triebfahrzeugführer mit einer Erfahrung von bis zu 5 Jahren sind bei dieser Art von Unfällen die häufigsten Verursacher. Was das Alter anbelangt, so sind die Fahrer am häufigsten zwischen 41 und 50 Jahre alt. Im Jahr 2022 waren 2,51 % der Fahrer dieser Altersgruppe beteiligt.

All diese Informationen sind wirklich nur ein kleiner Ausschnitt aus Aufzeichnungen und Statistiken, die "langweilige" Wissenschaft mit wertvollen Daten, und bilden die Grundlage für die Festlegung und Bewertung der Sicherheitsziele unseres Unternehmens. Aber dazu ein andermal mehr.

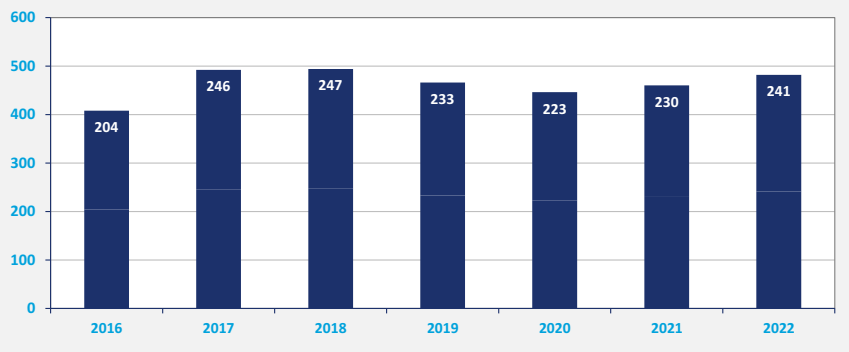
Mitverantwortung der Mitarbeiter von ČD Cargo für die Entstehung der MU



Unerlaubte Faht hinter ein Fahrtverbotssignal



Entwicklung der Gesamtzahl der MU



JAN HNILICA | MILAN MAŠEK | MIROSLAVA RAŠKOVÁ
FOTO: VYŠETŘOVACÍ SPISY | DIAGRAMME: LEONA PECKOVÁ

Die Messe Rail Business Days kehrte nach Ostrava zurück

Ostrava ist bereits seit 20 Jahren Gastgeber der tschechischen Eisenbahnmesse Raildays. Sie fand immer in den Räumlichkeiten des sogenannten Handelsviertels von Ostrava in der Nähe des Hauptbahnhofs statt. Leider war die 20. Ausgabe im Jahr 2019 auch die letzte. In den Jahren 2020-2021 verhinderten die Maßnahmen gegen die Ausbreitung der Covid-19-Krankheit leider die Durchführung ähnlicher Veranstaltungen, aber im November 2021 fand im Prager Kongresszentrum eine Konferenz der Rail Business Days statt, die dem Schienenverkehr, seiner Zukunft und Sicherheit gewidmet war. Die ČD Cargo hat an dieser Veranstaltung nicht teilgenommen. Ein Jahr später, im Juni 2022, fand jedoch in Brünn die erste Ausgabe einer regelmäßigen internationalen Eisenbahnmesse statt, die von VIA PRO MOTION organisiert wurde und ebenfalls Rail Business Days hieß. Sie war zweifellos ein würdiger Nachfolger der Ostrauer "rejldejs" - sie fand in den repräsentativen Räumlichkeiten des Brünner Messegeländes statt und wurde von siebzig Ausstellern besucht.

RAIL BUSINESS DAYS

Leider wurde nach dem Ende der letztjährigen Messe das zum Brünner Messegelände führende Anschlussgleis abgerissen. Aber wie man so schön sagt, ist etwas Schlechtes auch für etwas gut. So zogen die diesjährigen Rail Business Days nach Ostrava um, und zwar nicht in das "kommerzielle", sondern in das Trojhali Karolina Areal - ein einzigartiger Komplex von renovierten und denkmalgeschützten Industriegebäuden. Und die "industrielle" Atmosphäre trug sicherlich zur Attraktivität der Messe bei.

Vielen Dank an die Lokführer von PJ Brno und PJ Ostrava, die während der gesamten Messe für Informationen zu den Ausstellungsstücken gesorgt haben Lokomotiven. FOTO: MICHAL ROH

Die Rail Business Days 2023 verzeichneten eine Rekordbeteiligung von 113 Ausstellern und über 8.000 Besuchern. Laut Statistik wurde eine solche Besucherzahl nur 2016 erreicht. Am Stand der ČD Cargo fanden zahlreiche geschäftliche und informelle Treffen statt und alle schätzten sowohl das angenehme Umfeld für Verhandlungen als auch den Service unserer freundlichen Hostessen. Natürlich gab es auch Interesse an den Werbeartikeln unseres Unternehmens. Ähnlich belagert war der Stand der Personalabteilung, an dem sich Schüler unserer Vertragsschulen mit Bewerbern der ČD Cargo abwechselten. Die Attraktion des Personalstandes war in diesem Jahr die virtuelle Realität. Die ČD Cargo stellte die modernsten Fahrzeuge aus ihrem Fuhrpark auf dem Gleis im Freigelände aus. Konkret handelte es sich um den Vectron 392.002, der mit einem DPM (Diesel Power Module) ausgestattet ist, das den Betrieb von nicht elektrifizierten Anschlussgleisen und Umschlaggleisen ermöglicht, um das "Ass" 363.256, das durch einen Umbau aus der Gleichstrom-"Barsch"-Baureihe 163 entstand und mit einer Rekrutierungstafel ausgestattet ist, und um die Lokomotive 742.760, den 50. modernisierten EffiShunter 1000M der ČD Cargo. Es gab auch den Präsentationswagen der Reihe Hadgs, in dem man sich Werbevideos über das Angebot der ČD Cargo ansehen oder an einem Wettbewerb um interessante Preise teilnehmen konnte. Der Außenbereich war wohl auch das wichtigste Ereignis der Messe - am ersten Messetag fand um 13.00 Uhr die offizielle Vorstellung des bereits erwähnten Vectron statt. Ihr Pate war der Verkehrsminister der Tschechischen Republik, Martin Kupka, der der Lokomotive viele unfallfreie Kilometer und der gesamten ČD Cargo viele erfolgreiche Geschäftsfälle wünschte. Tomáš Tóth, Vorstandsvorsitzender der ČD Cargo, sprach kurz über die Strategie der Erneuerung der Lokomotivflotte, während Roman Kokšal, CEO von Siemens Mobility ČR, die technischen Parameter der getauften Lokomotive vorstellte. Auch Norbert Moller war bei der Taufe anwesend. Er ist nicht nur der Leiter unserer österreichischen Niederlassung, sondern auch der Lokführer. Daher konnte er nicht nur aufschlussreich über den konkreten Einsatz der beiden Vectrons der Baureihe 393 berichten, sondern auch über seine praktischen Erfahrungen beim Fahren. Von der kleinen Feier, die von Ondřej Kubala moderiert wurde, konnte man eine Postkarte mit einem Gedenkstempel von Jiří Vorl mitnehmen.

Die Taufe der Lokomotive 393.002 war ein wichtiges Ereignis auf der Messe. FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Die ČD Cargo war auf dem Freigelände mit insgesamt vier Fahrzeugen vertreten. FOTO: MICHAL ROH

Eine interessante technische Neuheit war die PESA-Rangierlokomotive mit Wasserstoffantrieb. FOTO: MICHAL ROH

Aber auch andere Exponate waren auf dem einzigen Ausstellungsgleis zu sehen. Erwähnenswert sind das brandneue Triebfahrzeug der Serie RegioFox 847 für die ČD oder das elektrische Triebfahrzeug der Serie 654/954 für den RegioJet. Beide Fahrzeuge wurden von PESA Bydgoszcz hergestellt, ebenso wie eine Rangierlokomotive mit einem eher futuristischen Design und Wasserstoffantrieb. Die Lokomotive 362.027 mit einem Aufkleber, der auf das europäische Zugsicherungssystem ETCS hinweist, und die für die slowakischen Bahnen bestimmte elektrische Einheit KISS von Stadler Rail hatten ebenfalls ihre Messepremiere. Außerdem waren der Vectron der Eisenbahnverwaltung und der Doppel-Vectron 248.019 zu sehen, über den wir in der Mai-Ausgabe von Cargovák.

Die Messe umfasste auch zwei Fachkonferenzen. Am ersten Messetag fand eine Konferenz statt, die sich mit der aktuellen Situation und den Themen des Eisenbahnverkehrs in der Tschechischen Republik befasste. In einem der Blöcke sprachen Vertreter von Schienenfahrzeugherstellern über alternative Antriebe auf der tschechischen Schiene, während sich ein anderer Block mit den Anforderungen an einen modernen, schnellen, sicheren und ökologischen Schienenverkehr befasste. Tomáš Tóth, Vorstandsvorsitzender der ČD Cargo, sprach ebenfalls in diesem Block. In seinem Vortrag ging er unter anderem auf die Gründe für die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene ein. *"Sie ist umweltfreundlich und nachhaltig und verursacht nur 0,4 % der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der EU, während der gesamte Verkehr in der EU 25 % der Gesamtemissionen der EU ausmacht", sagte Tomáš Tóth und fügte hinzu: "Die Schiene ist energieeffizienter als der Straßenverkehr, da sie im Vergleich zu Elektrofahrzeugen bei gleicher Leistung neunmal weniger Strom verbraucht, und im Falle des Dieselantriebs verbraucht die Schiene bei gleicher Leistung nur ein Drittel des Diesels. Außerdem ist sie der sicherste Landverkehrsträger mit der geringsten Zahl tödlicher Unfälle"*. Im Mittelpunkt der Messekonferenz am Dienstag stand die Frage der Hochgeschwindigkeitsstrecken.

Wir bedanken uns bei allen, die unsere Stände auf den Rail Business Days besucht haben, sowie bei allen Mitarbeitern der ČD Cargo, die zum reibungslosen Ablauf der Messe beigetragen haben.

ČD Cargo sorgte in Zusammenarbeit mit ihrer Tochtergesellschaft CD Cargo Poland auch für den Transport weiterer Exponate. FOTO: DANIEL KUCZOB

Messe Transport Logistic München 2023

Im Frühjahr eines jeden ungeraden Kalenderjahres ist die Fachmesse Transport Logistic aus der professionellen Güterverkehrs- und Logistikbranche nicht mehr wegzudenken. In diesem Jahr, vom 9. bis 12. Mai, fand diese traditionelle Veranstaltung angesichts der Covidmaßnahmen nach vier langen Jahren wieder statt. Die Messe bot Stände und Exponate aus allen Bereichen des Güterverkehrs und der Logistik. Und wie immer konzentrierten sich die Präsentationen der Aussteller nicht nur auf die Stände in den Innenhallen, sondern auch auf das Freigelände. Werfen wir noch einmal einen Blick auf die diesjährige Ausgabe in der Sprache der Zahlen. Über 75.000 Besucher passierten in diesem Jahr die Tore des Messegeländes, im Vergleich zu 64.000 im Jahr 2019. Die Zahl der Aussteller stagnierte - 2.320 (2023) gegenüber 2.374 (2019). Die genutzte Fläche stieg jedoch leicht auf 127.000 m² in diesem Jahr gegenüber 125.000 m² im Jahr 2019.

Man kann sagen, dass auf der Messe keine bahnbrechenden Innovationen vorgestellt wurden, sondern dass die Aussteller mit ihren Produkten und Lösungen eher evolutionär an die Entwicklungen vor der Covid-19-Pandemie anknüpfen. Der Schwerpunkt liegt nach wie vor auf Nachhaltigkeit, Klimaschutz, sozialer Verantwortung, im Rahmen der Möglichkeiten der aktuellen komplizierten Zeiten. Obwohl die meisten der traditionellen Aussteller auf der Messe vertreten waren, fehlten doch veinige. Im Bereich des Schienengüterverkehrs waren dies die Feldbinder Spezialfahrzeugwerke und On Rail, während sich andere Aussteller in wesentlich bescheidenerer Form als bisher präsentierten, wie Innofreight oder SBB Cargo.

Modell der Lokomotive Stadler Euro 9000

Der Straßenverkehr - der größte Konkurrent, aber auch Partner des europäischen Schienengüterverkehrs - wurde mit konventionellen Fahrzeugen präsentiert, wobei gelegentlich auch Wasserstoffalternativen erwähnt wurden, aber z. B. das autonome Fahren kaum im Vordergrund stand. Was die territoriale Verteilung der Aussteller betrifft, so dominierten die europäischen Aussteller, aber es gab auch eine bedeutende Präsenz chinesischer Unternehmen, insbesondere derjenigen, die sich auf den intermodalen Verkehr zwischen China und Europa konzentrieren, sowohl zu Wasser als auch zu Lande.

Traditionell war der Schienenverkehr vor allem durch Güterwagen und in weit geringerem Maße durch Lokomotiven vertreten. Für letztere war die Münchner Messe jedoch nie die Hauptpräsentationsbühne. Dennoch gab es auch in diesem Segment einige bemerkenswerte Veranstaltungen. So unterzeichnete die zur FS-Gruppe gehörende, auf den alpenquerenden Nord-Süd-Verkehr spezialisierte Spedition TX Logistik mit Siemens einen Vertrag über vierzig neue Vectron AC- und MS-Lokomotiven, einschließlich deren 15-jähriger Wartung. Siemens war der größte (oder vielmehr der einzige) Aussteller im Bereich der neuen Lokomotiven auf der Messe und präsentierte drei Exponate. Dann 193 560, eine Vectron der Variante A54, die von DB Cargo ausgestellt wurde, und 248 019, eine Vectron Dual Mode, die zu Test- und Präsentationszwecken eingesetzt wurde und unter anderem kürzlich für Testfahrten in der Tschechischen Republik verwendet wurde.

Von Tatravagónka hergestellter dreizelliger Waggon für den Transport von Lastwagen für die Firma Hödlmayr

T4000 Wannenwagen desselben Herstellers für den Kunden VTG. Dieser Wagen ist in der Lage, sowohl Sattelanhänger als auch kleinere Straßenfahrzeuge zu transportieren und kann auch in den Spurweiten 1 435 und 1 668 mm eingesetzt werden.

Auch die Lokomotive Eurodual 9000 von Stadler wurde vorgestellt, leider nur auf dem Stand des Herstellers, ohne dass diese beeindruckende Maschine, die die Besucher nur als Modell sehen konnten, physisch anwesend war.

Unsere Hostessen sorgten für den reibungslosen Ablauf aller Treffen und Standführungen.
FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Es handelt sich um eine sechsachsige Lokomotive mit wirklich rekordverdächtigen Parametern, die in der Lage ist, in elektrischer Traktion auf den vier in Europa verwendeten Systemen zu fahren, sowohl im Wechselstrom- als auch im Gleichstrombetrieb. Auf den Wechselstromsystemen kann sie eine Leistung von bis zu 9.000 kW erreichen (daher ihr Name), auf den Gleichstromsystemen etwas weniger. Im Dieselbetrieb beträgt die Leistung 1 900 kW, was übrigens ein ganzes Viertel mehr ist als bei der Baureihe T 679.1/781 "sergey". Im Freigelände war dann nur noch eine ähnliche ältere Euro-Dual-Lokomotive von Retrack zu sehen. Die Lokomotiven dieses Konzepts bieten den Betreibern ein wirklich vielseitiges Triebfahrzeug, das die Schwächen der zersplitterten europäischen Eisenbahninfrastruktur in vielerlei Hinsicht ausgleicht und den Verkehr auf den meisten Hauptstrecken unabhängig von deren Stromversorgungsparametern ermöglicht.

Im Bereich der Güterwagen war erneut der bereits in den Vorjahren erkennbare Trend zur Trennung von Laderaum und Fahrwerk bzw. zu verschiedenen Formen des Intermodalverkehrs zu beobachten sowie das Festhalten an konventionellen Wagenbauarten mit nur speziellen Wagentypen, meist Kesselwagen oder Selbstentladewagen.

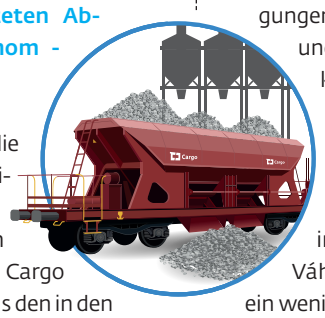
Es wurden mehrere verschiedene Fahrzeuge für den Transport von Straßenanhängern ausgestellt. Neben den bekannten Marken und Ausführungen - Nikrasa, RoadrailLink, Modalohr und Cargobeamer - gab es eine weitere Variante für den Schienentransport von konventionellen Sattelanhängern, die nicht für den vertikalen Umschlag geeignet sind. Tatravagónka hat das Prinzip der Korbwagen nach einem Vierteljahrhundert wiederbelebt und damit bestätigt, dass es in Europa zweifellos eine Nachfrage nach dem Schienentransport von konventionellen Sattelanhängern gibt. Nymwag CS vertrat die tschechische Eisenbahnindustrie auf der Messe und stellte ihre Neuheit, einen Wagen für den Flüssiggastransport, aus. Eine weitere interessante Neuheit, ebenfalls aus der Produktion von Tatravagónka in Poprad, war ein dreizelliger "Low Deck" für den Transport von Straßenausrüstung, insbesondere von Lastkraftwagen und Nutzfahrzeugen. Man kann sagen, dass die Freiluftausstellung ein relativ hohes Maß an Symbiose zwischen Straßen- und Schienengüterverkehr präsentierte, was wohl der wichtigste Eindruck der diesjährigen Transport Logistic ist.

Die ČD Cargo Gruppe präsentierte sich auf der internationalen Messe Transport Logistic mit der bisher größten Exposition! Auf einer Fläche von 120 m² war nicht nur die ČD Cargo vertreten, sondern auch ihre Tochtergesellschaften ČD Cargo Logistics, CD Cargo Deutschland, CD Cargo Polen und CD Cargo Slowakei. Der Schwerpunkt lag dabei auf dem europäischen Dienstleistungsangebot der ČD Cargo, das durch den Slogan "Across Europe" gekennzeichnet ist. Der Messestand wurde von der führenden Prager Messegesellschaft EXPOmedia nach einem Ausschreibungsverfahren entworfen und realisiert und unser Stand wurde zu einer der Dominanten der Halle B6.

TEXT UND UNMARKIERTES FOTO:
MARTIN BOHÁČ

ČD Cargo Group erfolgreich in der Slowakei

In den letzten Wochen haben CD Cargo Slovakia und ČD Cargo den Transport von Material für den Wiederaufbau eines Teils der Strecke Nr. 130, nämlich des von den Slowakischen Eisenbahnen (ŽSR) verwalteten Abschnitts Trnovec nad Váhom - Tvrdošovce, organisiert.



Eine Wette auf Vertrauen in die weitere Zusammenarbeit zwischen dem Bauunternehmen Swietelsky Rail und dem Transportunternehmen ČD Cargo baute auf den Erfahrungen aus den in den letzten Jahren realisierten Projekten auf dem Schienennetz der Eisenbahnverwaltung auf, der Mut der Kollegen, sich auf eine "Mission" zu unseren östlichen Nachbarn einzulassen, und die Bereitschaft von CD Cargo Slovakia, sich auf dieses Joint Venture einzulassen, ist die Grundlage für die erfolgreiche Realisierung der ersten Etappe der Transporte für den Bau der Slowakischen Eisenbahn "Bahnhof Trnovec nad Váhom - Bahnhof Tvrdošovce Umbau des Gleises Nr. 1 und Gleis Nr. 2". Zur Erinnerung: Die zweigleisige Strecke Bratislava - Štúrovo ist Teil des vierten gesamteuropäischen Verkehrskorridors, und durch den Umbau des 11 km langen Abschnitts wird die Geschwindigkeit auf 140 km/h erhöht.

Die Planungen für diesen Geschäftsvorgang begannen in Brünn und Bratislava im Januar dieses Jahres, obwohl die Plattform für diese Zusammenarbeit schon viel früher diskutiert wurde. Während der Vorbereitungen hatten wir das große Glück, Eisenbahnerkollegen zu haben, die, wie man so schön sagt, "an ihrem Platz" waren. Alles ist einfacher, wenn man auf der anderen Seite den Wunsch verspürt, die Dinge voranzubringen. Und an Dingen, die es zu bewältigen gab, mangelte es wirklich nicht. Von der Organisation des Kurses zur Erweiterung der Fachkompetenz unserer Schichtleiter, d.h. zur Vervollständigung des Kontingents der Triebfahrzeugführer der ČD Cargo, die bereits das Recht haben, auf der Eisenbahn zu arbeiten, bis zum Kennenlernen der Strecke und der örtlichen Gegebenheiten von Lanžhot bis Bystričany, die Vorbereitung einer Flotte von Triebwagen und Dieseltriebfahrzeugen, die der dreimonatigen intensiven Belastung standhalten, die Bereitstellung von Unterkünften, Versicherungen, die Zuteilung der erforderlichen Anzahl von Dienstwagen, die Konfiguration von Tablets, mobilen Druckern und Dutzende anderer kleiner Dinge, die bei einem solchen Ereignis nicht übersehen werden können. Mit gemeinsamen Anstrengungen wurde alles rechtzeitig vorbereitet und am 24. März 2023 konnte der erste komplette Zug mit Eisenbahnaggregaten unter der Lizenz unserer Tochtergesellschaft CD Cargo Slovakia mit den Kapazitäten von ČD Cargo vom Bahnhof Levice über den Hügel in Beša zum Bahnhof Trnovec nad Váhom abfahren. Zu Beginn herrschte ein wenig Nervosität, denn bevor der Zug Levice verließ, begann es zu nieseln, was selbst für die Zwillings-"Rucksäcke" der Serie 742 mit einer voll beladenen Garnitur eine Menge Probleme hätte verursachen können. Außerdem sollten wir auf einer eingleisigen Strecke mit einem Schnellzug nach Zvolen fahren, und wir hatten unseren Reservezug nicht zur Hand. Aber alles hat gut geklappt, und die erste Garnitur wurde in Zusammenarbeit mit dem Bauunternehmen in einer kurzen Nachtsperrung erfolgreich vom ersten auf das rekonstruierte zweite Gleis gekippt.

Verladung von Schotter in Güterwagen der ČD im Bahnhof Malacky FOTO: JAKUB GLOZA

Die erste Bauphase war von vielen Änderungen begleitet, auf die schnell reagiert werden musste. Als Vorteil erwies sich die Kenntnis des Verladeterminals in Malacky, von wo aus wir im vergangenen Jahr zertifizierte Eisenbahnzuschlagstoffe für den Bau der Strecke Lanžhot - Kúty transportiert haben. So konnten wir gemeinsam mit dem Auftragnehmer bei Versorgungsunterbrechungen an anderen Verladeterminals eine Alternativlösung anbieten und mehrere komplette Züge von Malacky über Bratislava nach Trnovec nad Váhom abfertigen. Ohne die Kommunikationsplattform, die Online-Erklärung von Änderungen und Zusammenhängen sowie die hohe Stressbewältigungsschwelle und Flexibilität von Fahrern, Schichtleitern und der Leitstelle von CD Cargo Slovakia wäre die Reaktion auf diese Änderungen jedoch nicht so reibungslos verlaufen.

Teil des Auftrags war auch der Transport von 16.000 Stück Betonschwellen von Čani in der Ostslowakei nach Tvrdošovce und Trnovec nad Váhom. Es handelte sich um einen termingerechten Transport, bei dem die gesamte Menge in einem kurzen Zeitraum kontinuierlich angeliefert werden musste, ohne die Verlegung auf der Baustelle zu unterbrechen. Die Ausarbeitung der Technologie, bei der die Möglichkeiten des Auftragnehmers in Čaňa, die Sperrungen auf der Transportstrecke, die begrenzte Kapazität der Gleise im Bahnhof Čaňa und der vorgegebene Verlegungstermin berücksichtigt wurden, ergab den Bedarf an 100 Res-Waggons. Die Wagen wurden von der ČD Cargo in vier Wagengruppen geliefert, die von Brno-Maloměřice und Olomouc über Mosty u Jablunkova nach Čania in der Ostslowakei befördert wurden. Der eigentliche Transport stand dann ganz unter der Leitung der Kollegen von CD Cargo Slovakia. Trotz der Kapazitätsbeschränkungen der Bahnhöfe Tvrdošovce und Trnovec nad Váhom, Anschlussbahnhöfe des Anschlussgleises Dusľo Šala, verlief der Transport hervorragend.

Zug Pn 49827 des Verkehrsunternehmens CD Cargo Slovakia auf der Durchfahrt durch den Bahnhof Šaľa FOTO: PETER MELICHER

In der ersten Etappe, als kooperierender Beförderer der ČD Cargo - CD Cargo Slovakia, waren wir in diesem Segment des Schienenverkehrs erfolgreich. Dies ist eine gute Ausgangsposition nicht nur für die zweite Etappe des Baus, sondern auch für die Entwicklung der weiteren Zusammenarbeit zwischen dem Beförderer und dem Auftragnehmer in der Tschechischen Republik und der Slowakei. Die Sicherung einer großen Menge an Kapazität und Service durch einen Beförderer, das Potenzial des Eisenbahnverkehrs durch den Auftragnehmer bei anderen Aufträgen in der Tschechischen Republik und der Slowakei - das ist ein Modell der Zusammenarbeit, das im Wettbewerbsumfeld des Schienengüterverkehrs Sinn macht.

TOMÁŠ ŠTOS

Nicht ganz alltägliches Zusammentreffen von Fahrzeugen der Železničnej spoločnost Slovensko und ČD Cargo im Bahnhof Oslany FOTO: JAKUB GLOZA

CNP Horní Dvořiště

In unserem heutigen kleinen Bericht besuchen wir den Grenzübergangsbahnhof Horní Dvořiště ganz im Süden Böhmens, an der Strecke von České Budějovice nach Summerau in Österreich und weiter nach Linz. Das örtliche Büro der Güterverkehrszentrale (CNP) deckt ein relativ großes Gebiet ab, das die Bahnhöfe von Holkov bis Horní Dvořiště und die Lokalbahn nach Vyšší Brod umfasst. Derzeit findet an den meisten der zugewiesenen Tarifstellen eine recht rege Holzverladung statt, und es ist keine Ausnahme, dass der „Manipulator" von Kaplice nach Horní Dvořiště mehr als zehn beladene Waggons befördert. Die CNP-Mitarbeiter sind auch für das normale Programm der Grenzübergangsstellen zuständig. Drei „Schichten" von České Budějovice nach Linz werden täglich über den PPS Horní Dvořiště geleitet, dazu kommen weitere Ganzzüge mit z.B. Blechen nach Mladá Boleslav, Schlacke nach Prag-Radotín, Neuwagen ins Ausland usw. Über Langeweile kann man sich hier sicher nicht beklagen, vor allem, wenn der Posten des Frachtkassierers um die Tätigkeit eines Wagendisponenten und die Bedienung einer Gleiswaage und eines Radioaktivitätsmessrahmens erweitert wird. Die Arbeitsstelle ist die ganze Woche über in Tagesschichten und an Wochentagen auch in Nachtschichten mit unterbrochenen Arbeitszeiten besetzt.

CNP in Horní Dvořiště kümmert sich nicht nur um die reguläre Tagesordnung, sondern auch um alle Transporte, die von unseren Niederlassungen durchgeführt werden. Die österreichische Niederlassung nahm ihren Betrieb im Januar 2019 auf, die deutsche Niederlassung im April 2020. Gleich zu Beginn ihrer Tätigkeit musste geklärt werden, wie die Daten über die von den Niederlassungen beförderten Sendungen in den Informationssystemen der ČD Cargo erfasst werden. Die Datenerfassung direkt in den Niederlassungen war keine Option, und bei der Bewertung verschiedener Optionen wurde die Option der Datenerfassung durch den CNP-Arbeitsplatz in Horní Dvořiště als die optimalste ausgewählt. *„Wir stellen die Dokumentation aller Aktivitäten unserer beiden ausländischen Niederlassungen sicher,"* führt Frau **Jiřina Hanzalíková**, Wagendisponentin und Frachtkassiererin aus Horní Dvořiště, aus. *„Alle Züge aus Wien werden per E-Mail vorangekündigt. Sie fahren entweder bereits mit einem Frachtbrief, oder wir erstellen den Frachtbrief. Wir erfassen alle Daten in CNP und gleichzeitig führen wir eine Tabelle, in der wir alle notwendigen Daten mit OPT Olomouc austauschen. Insgesamt haben wir 12 Varianten des Transports unserer Niederlassungen identifiziert,"* beschreibt Fr. Hanzalíková das Arbeitssystem. In Horní Dvořiště werden monatlich etwa 400-500 Züge registriert, von denen jeder mehrere Frachtbriefe haben kann. Dies soll Ihnen nur einen Eindruck vom Umfang der Agenda vermitteln. Alle Aktivitäten werden durch die Richtlinie POB-60-B-2020 über die Abfertigung von Sendungen geregelt, in der spezifische Verfahren festgelegt sind. *„Auch wenn die Verfahren festgelegt sind, ist jeder Tag anders, und es geht viel um die Abläufe und natürlich um die Kommunikation mit den Mitarbeitern in den Niederlassungen. Aber ich bin froh, dass die Niederlassungen und die Verrechnungsstelle mit unserer Arbeit zufrieden sind. Wir mussten uns auch schnell an neue Dinge gewöhnen, aber, wenn ich für meine Kollegen sprechen kann, ist die Arbeit abwechslungsreich"* beschließt Frau Hanzalíková unser Gespräch.

Jiřina Hanzalíková

Die Zusammenarbeit mit den Niederlassungen ist eine relativ neue Sache, und es ist gut, dass sie zur Zufriedenheit aller Beteiligten aufgebaut werden konnte.

TEXT UND FOTO: MICHAL ROH

Singapur und der Schienenverkehr

Singapur, vollständig Republik Singapur, ist ein Stadtstaat in Südostasien auf der gleichnamigen Insel und den angrenzenden Inseln. Er ist von Malaysia durch die Straße von Johor getrennt. Im Süden grenzt er an Indonesien. Mit rund 5,87 Millionen Einwohnern weist Singapur die dritthöchste Bevölkerungsdichte der Welt auf. Die Amtssprachen sind Englisch, Chinesisch, Malaiisch und Tamilisch, aber im öffentlichen Raum, z. B. in öffentlichen Verkehrsmitteln, wird ausschließlich Englisch gesprochen und geschrieben. Chinesen sind die größte ethnische Gruppe, gefolgt von Malaien und Indern. Das moderne Singapur wurde 1819 als Handelsstützpunkt für das britische Empire gegründet. Nach der britischen Kapitulation am 15. Februar 1942 wurde es von Japan besetzt und kehrte nach Kriegsende unter britische Kontrolle zurück. 1959 erlangte es die Selbstverwaltung und wurde 1963 Teil der neu gegründeten Föderation von Malaysia. Nur zwei Jahre später wurde es aus der Föderation ausgeschlossen und wurde ein unabhängiger Staat. Nach den schwierigen Anfängen des Staates in den 1960er Jahren und trotz des Mangels an natürlichen Ressourcen hat sich Singapur rasch zu einem der asiatischen Tiger entwickelt, dessen Erfolg auf dem Außenhandel und einer Strategie der Steueroasen beruht. Es verfügt über ein hohes Niveau in den Bereichen Bildung, Gesundheitswesen, Lebensqualität und persönliche Sicherheit.

Öffentlicher Nahverkehr

Der öffentliche Verkehr, und zwar nicht nur der Schienenverkehr, entspricht dem hohen Niveau des Funktionierens des gesamten Staates oder der Stadt, und seine Geschichte reicht bis ins 19. Die erste Dampfstraßenbahn in Singapur fuhr 1886. Sie war jedoch nicht sehr erfolgreich, und nach mehreren Versuchen, sie an einen wohlhabenderen Investor zu verkaufen, wurde ihr Betrieb 1894 eingestellt. Ein Jahrzehnt später wurde ein Versuch mit einer elektrischen Straßenbahn unternommen, die 1905 ihren Betrieb aufnahm und 1927 erneut eingestellt wurde. Wesentlich erfolgreicher war die Einführung von Oberleitungsbussen in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre, die die elektrische Straßenbahn zwischen 1926 und 1927 nach und nach vollständig ersetzten und bis 1962 in Betrieb waren. Nach der Abschaffung der Oberleitungsbusse trugen nur noch Busse, die teilweise als Doppeldecker betrieben und durch Taxis und Fahrradrikschas ergänzt wurden, die gesamte Last des Stadtverkehrs. Der städtische Verkehr war natürlich schon damals völlig unzureichend, weshalb in den 1960er Jahren, insbesondere nach der Unabhängigkeit 1965, Bestrebungen zum Aufbau eines modernen städtischen Schienenverkehrs auf der Grundlage der Metro einsetzten. Die ersten Pläne wurden 1967 mit Unterstützung des *Entwicklungsprogramms* der Vereinten Nationen erstellt, mit dem Bau wurde jedoch erst 1983 begonnen. Die erste, sechs Kilometer lange Strecke zwischen den Bahnhöfen Yio Chu Kang und Toa Payoh wurde 1987 in Betrieb genommen und bildete die Grundlage für die spätere *North South Line*. Heute deckt dieses leistungsfähige U-Bahn-System den gesamten Stadtstaat mit sechs Linien auf einer Gesamtlänge von 231 km und 134 Stationen ab und wird unter dem (in der englischsprachigen Welt üblichen) Namen *Mass Rapid Transit* (MRT) betrieben. Die MRT-Linien verlaufen im zentralen Teil der Stadt (*Downtown*) unterirdisch und in den Außenbezirken auf erhöhten Überführungen, was sich sehr gut in das sehr moderne Design der gesamten Stadt einfügt. Das System wird von zwei Unternehmen betrieben. Die erste trägt den für einen tschechischsprachigen Besucher sehr seltsam klingenden Namen *SMRT Corporation* und die zweite heißt *SBS Transit*. Beide Unternehmen betreiben auch mehrere automatische, gummibereifte *Light Rail Transit* (LRT)-Linien in Form von mehreren separaten Stadtbahnsegmenten (in einigen Fällen Einschienenbahnen), z. B. zum Flughafen Singapur-Changi, zum Erholungsgebiet Sentosa Island oder zu einigen der abgelegeneren Wohngebiete wie dem Waterway-Gebiet im Nordosten der Insel oder Bukit Panjang im zentralen Teil der Insel. Darüber hinaus betreiben diese Unternehmen auch öffentliche Busdienste. Außerdem gibt es in den Außenbezirken der Stadt öffentliche Verkehrsmittel wie Seilbahnen.

Renoviertes Gebäude des ursprünglichen Bahnhofs FOTO: MARTIN BOHÁČ

Zugsystem SMRT FOTO: CALVIN TEO – COMMONS.WIKIMEDIA.ORG

Intensiver Busverkehr im erweiterten Stadtzentrum FOTO: MARTIN BOHÁČ

Eisenbahn

Im heutigen Singapur gibt es zwar auch einen „klassischen" Eisenbahnverkehr, doch spielt dieser Verkehrsträger nur eine sehr geringe Rolle. Die ersten Eisenbahnen tauchten hier 1877 auf, als im Hafengebiet von Tanjong Pagar ein Schienensystem in Betrieb genommen wurde, welches die Hafenpiers und Lagerhäuser am Wasser bediente. Die Fernbahn, die Singapur mit Malaysia verband, wurde erst 1899-1903 gebaut und hatte ihren Endpunkt in der Nähe des Hafens von Tanjong Pagar (bzw. das Gebäude steht noch). Ein wichtiges Ereignis war die Umleitung der Eisenbahn im Zentrum von Singapur im Jahr 1932, als die östliche Strecke über die Newton Station aufgegeben und die westliche Strecke zusammen mit dem neuen Bahnhof Tanjong Pagar in Betrieb genommen wurde. Während des Zweiten Weltkriegs spielte die Lokalbahn eine sehr unglückliche Rolle: Im Sommer 1942 wurde sie für den Transport mehrerer hunderttausend britischer, amerikanischer, kanadischer, australischer, neuseeländischer und niederländischer Kriegsgefangener genutzt, die von den Japanern nach dem Fall Singapurs im Februar 1942 gefangen genommen und im örtlichen Changi-Gefängnis festgehalten wurden. Die Transporte, von denen der erste am 19. Juni 1942 auf den Weg gebracht wurde, waren für das besetzte Thailand bestimmt und dienten dem Bau der berühmten Todesbahn, die nach ihrer Fertigstellung 1943 Thailand und Birma miteinander verband. Die Bahnstrecke von Malaya bis zur Endstation Tanjong Pagar wurde in der Nachkriegszeit und nach der Unabhängigkeit der Insel im Jahr 1965 mehr oder weniger unverändert weiterbetrieben. Damals war die eingleisige, nicht elektrifizierte Meterspurstrecke jedoch nicht mehr für die Anforderungen der boomenden Stadt und die Verbindung mit Malaysia geeignet. Daher wurde in den 1970er Jahren vorgeschlagen, die Strecke zweigleisig auszubauen und zu elektrifizieren, eine Reihe neuer Bahnhöfe zu eröffnen und einen leistungsfähigen Vorortverkehr einzuführen. In den 1990er Jahren wurde diese Idee jedoch aufgegeben, und stattdessen einigte man sich darauf, die U-Bahn in Singapur abzuschaffen bzw. sie bis zur Woodlands Station in der Nähe der Straße von Johor zu verkürzen. Der Betrieb auf dem innerstädtischen Teil der Bahn bis zur Tanjong Pagar Station wurde am 1. Juli 2011 eingestellt. Die Tanjong Pagar Station ist jedoch nicht ganz verschwunden, da ihr ursprüngliches Gebäude derzeit behutsam renoviert und in die neue *MRT* die *Circle Line* 6 Station integriert wird, deren letzter Abschnitt in diesem Gebiet gebaut wird und die 2025 in Betrieb gehen soll.

Schienengüterverkehr

Die Frage des Schienengüterverkehrs ist eine interessante Frage. In der Geschichte gab es ihn sicherlich, aber der heutige Hafen ist nicht an die Schiene angeschlossen, obwohl er einer der wichtigsten Häfen der Welt und ein wichtiger intermodaler Knotenpunkt für ganz Südostasien ist. Es gibt lediglich Vorschläge, Singapur durch eine leistungsfähige Eisenbahnverbindung mit Malaysia, Thailand, Laos und China zu verbinden, aber in diesem Fall handelt es sich eher um die Phantasie von Politikern, insbesondere offenbar der Chinesen.

MARTIN BOHÁČ

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.