



# Cargovák



## Eröffnungsspalte

**S** Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Leser, nach mehreren Jahren haben wir uns entschlossen, eine kleine Neuerung in Form einer Änderung des Layouts unserer Zeitschrift Cargovák vorzunehmen. Der Inhalt bleibt unverändert, Sie können sich auf interessante Interviews, Informationen aus dem Betrieb oder über interessante Geschäftsfälle freuen. Natürlich wird es auch weitere regelmäßige Rubriken geben - wir werden weiterhin die Abteilungen der Generaldirektion der ČD Cargo vorstellen, wir werden Sie mit Neuigkeiten aus dem Ausland bekannt machen und Sie über die Aktivitäten unserer ausländischen Tochtergesellschaften und Niederlassungen informieren. Die letzte Seite des Magazins wird traditionell der Freizeitlektüre gewidmet sein. Reisen rund um die Welt sind heute uneingeschränkt möglich, daher werden wir die beliebten Verwandlungsserien mit interessanten Reiseberichten, natürlich mit Verkehrsthemen, durchmischen. Die grafische Gestaltung des Magazins soll geändert werden. Wir wollen es moderner, luftiger und mit interes-

santen Fotos und auffälligen Grafiken gestalten. Wir werden Cargovák weiterhin in deutscher Sprache herausgeben. Wir sind zuversichtlich, dass Ihnen das neue Aussehen der Zeitschrift Cargovák gefallen wird, und freuen uns über Ihr Feedback. Es geht nicht nur um die neue grafische Gestaltung, sondern wir erhalten auch häufig Beschwerden darüber, dass Cargovák nicht in Papierform erhältlich ist. Sollte dies der Fall sein, wenden Sie sich bitte an uns und wir werden versuchen, Abhilfe zu schaffen. Und wie jedes Jahr möchte ich alle Leserinnen und Leser dazu aufrufen, uns bei der Produktion des Magazins zu unterstützen. Interessante Dinge passieren im Verkehrsbetrieb, also lassen Sie uns davon wissen. Wahrscheinlich hat heutzutage jeder ein Smartphone, mit dem man gute Fotos machen kann. Schicken Sie sie uns, wir fügen einen kurzen Text hinzu und veröffentlichen sie, deshalb haben wir die Rubrik "Interessante Dinge aus dem Verkehrsbetrieb" eingeführt. Wir freuen uns natürlich auch über andere Beiträge. Viel Spaß beim Lesen  
MICHAL ROH

## Inhalt

### Halle Lovosice

**04** Möglichkeit der Lagerung von Waren in der Halle in Lovosice gehört seit vielen Jahren dazu Angebote von ČD Cargo. Entstehung das neue JOS mit diesem Namen hat aktive Geschäftstätigkeit in der Beziehung fördern zur Logistik, um das Portfolio der angebotenen Dienstleistungen zu erweitern und auch die durchgeführten Aktivitäten effizienter zu gestalten.



### Entladen von Kohle in Krnov

**05** Das ist unserem Unternehmen im vergangenen Jahr gelungen Jahr im Auswahlverfahren für den Betrieb Gleise, Schienenverkehr und auch zum Entladen von Kohle auf dem Abstellgleis Heizwerk in Krnov. Die Angebotserstellung war nicht einfach, sowie das Entladen der ersten Züge. Aber die Mitarbeiter von PJ Ostrava haben sich mit Ehre behauptet.



ČD Cargo ist ein Beförderer, der in seinen Zügen modernste Technologie einsetzt und seinen Kunden den Gütertransport mit modernsten Technologien anbietet. Die Kombination aus beiden stellt der Zug Pn 53705 Plzeň Hauptbahnhof – Znojmo st. Herr. aufgenommen am 8. Februar 2023 im Abschnitt Okrouhlice – Havlíčkův Brod. TRAXX 388.005 ist eine unserer modernsten Lokomotiven und die GigaWood-Technologie ermöglicht einen hocheffizienten Holztransport. FOTO: LUKÁŠ RŮŽIČKA

**T**rotz aller widrigen Umstände gelang es der ČD Cargo laut vorläufiger Statistik, rund 62 Millionen Tonnen an Gütern zu befördern, was mehr als eine halbe Million Tonnen mehr als im Jahr 2021 ist. Der größte Teil dieses Anstiegs im Vergleich zum Vorjahr ist auf das erhöhte Interesse an der Beförderung von Braunkohle und strategischen Flüssigbrennstoffen zurückzuführen.

Zu den ungünstigen Umständen zählt insbesondere der Kriegskonflikt in der Ukraine, der Gegenstand eines eigenen Artikels ist, dazu die Energiekrise und die in die Höhe schießenden Preise für fast alle Kostenfaktoren. Der Kostenanstieg hat jedoch nicht nur Auswirkungen auf die ČD Cargo, sondern auch auf unsere Kunden, da er sich grundsätzlich auf die Produktionsmengen auswirkt. Aber der Reihe nach. Im Jahr 2022 haben wir mehr als 10,5 Mio. t Braunkohle transportiert, das sind über 3 Mio. t mehr als 2021 und 2020. Vor dem Hintergrund der hohen Erdgaspreise sind einige Heizwerke zur Verbrennung von Braunkohle zurückgekehrt (z. B. das Heizwerk Tábor), und die tschechische Bevölkerung wendet sich zunehmend den traditionellen Energiequellen zu. Dies wird durch das Interesse von wahrscheinlich allen Kohlendepots bestätigt. Zu den interessanten Transporten gehört in diesem Zusammenhang zum Beispiel der Transport von Kohle nach Straskov, wo seit vielen Jahren keine regelmäßigen Güterzüge mehr verkehren. Die gestiegene Nachfrage nach Braunkohletransporten hat die Verabschiedung einer Reihe von Maßnahmen für ihre erfolgreiche Durchführung erforderlich gemacht.

Dagegen haben wir weniger Steinkohle und Koks transportiert als im Jahr 2021, nämlich weniger als 5 Millionen Tonnen. Die Transportmengen wurden durch das Verbot der Einfuhr und des Transits russischer Kohle über Polen sowie durch Beschränkungen der Einfuhren über weißrussische Grenzübergänge beeinträchtigt. Auch die Einfuhren von Kraftwerkskohle aus Polen gingen deutlich zurück, da die polnischen Bergwerke angesichts der Energiekrise eindeutig polnische Kunden bevorzugten und nur ein geringer Teil der Produktion für den Export bestimmt war. Die inländischen Hütten und Kokereien begannen daher, nach alternativen Quellen für diesen Brennstoff zu suchen. So haben wir seit Januar Steinkohle aus Australien transportiert, in einem Fall sogar in Kombination mit einem Flusstransport auf der Elbe, und im Herbst haben wir in Zusammenarbeit mit der deutschen Niederlassung und der Tochtergesellschaft CD Cargo Poland mehrere komplette Kohlezüge von Amsterdam nach Ostrava transportiert.

Eine weitere, eng mit festen Brennstoffen verbundene Branche ist die Metallurgie. Während der Beginn des Jahres von einem Boom und einem verstärkten Interesse an metallurgischen Produkten geprägt war, war das Ende des Jahres nicht so



Die Kesselwagen der ČD Cargo sind aus dem Kraftstofftransport in die Tschechische Republik nicht mehr wegzudenken. FOTO: MICHAL ROH

## Güterverkehr ČD Cargo 2022

glücklich. Die Ungewissheit über die Produktion in den vom Krieg betroffenen Gebieten der Ukraine verursachte in den ersten Monaten des Jahres 2021 erhebliche Probleme, aber die Versorgung wurde nicht unterbrochen und war sogar robuster. Im Juli wurde jedoch einer der beiden Hochöfen in Liberty abgeschaltet, und Ende September fiel eine Kippvorrichtung im Eisenwerk Třinec aus. Die Beförderung von Schrott blieb fast das ganze Jahr über auf einem stabilen Niveau. Es gelang auch, eine Reihe neuer Transporte zu realisieren - Vorwalzmaterial von Koper nach Ostrava, Schienen von Třinec nach Rijeka, usw.

Wir haben 2,3 Millionen Tonnen Baustoffe befördert, und die Lage bei diesem Rohstoff war das ganze Jahr über stabil. Erst gegen Ende des Jahres machte sich die Rezession in der Bauproduktion auch beim Zementversand leicht bemerkbar. Dagegen stieg der Versand von entschwefeltem Kalkstein an Kraftwerke. Trotz der Krise in der Glasindustrie ist es uns gelungen, die Transporte von Glassand nach Polen aufrechtzuerhalten. Die ČD Cargo beteiligte sich auch aktiv an Transporten für Stilllegungen, einschließlich einer größeren Stilllegung auf der Korridorstrecke bei Velim. Neu war auch der Transport von Bauschutt aus Přešov und Chocň zur Deponie in Mydlovar, der in der zweiten Jahreshälfte durchgeführt wurde. Im Jahr 2021 beförderten wir fast 5 Millionen Tonnen Holz und Papierindustrieerzeugnisse. Wie in den Vorjahren beteiligten wir uns an der Abfuhr von Holz aus von der Katastrophe betroffenen Wäldern. Große Mengen an Holz wurden aus den Regionen Podkrkonoší, Pošumaví, Český Les und Krušné hory transportiert. Die Bergstrecke Chomutov - Vejprty beispielsweise wurde durch den Güterverkehr wieder belebt. Wegen Überfüllung des Anschlussgleises in Lenzing Paskov musste im Herbst ein Güterverladeverbot verhängt werden. Im vergangenen Jahr haben wir auch 100.000 Tonnen mehr chemische Produkte und vor allem flüssige Brennstoffe transportiert als 2021. Die Brennstoffimporte verliefen wie geplant, aber die unzureichende Kapazität der Strecke im Elbtal nach Dresden und der hohe Auslastungsgrad der Kesselwagen bereiteten große Probleme. Die Beförderung von Flugbenzin zum Prager Flughafen war ebenfalls stabil. Es gab auch eine Reihe neuer Transporte, zum Beispiel von Biokomponenten von Deutschland nach Most. Wir haben die Gaslieferungen von Österreich nach Polen im Transit durch die Tschechische Republik erneut aufgenommen. Der Handel mit Getreide wurde zu Beginn des Jahres nur in geringem Umfang betrieben. Die weitere Marktentwicklung wurde abgewartet. Dies spiegelte sich natürlich auch in den Ergebnissen der Warengruppe Lebensmittel und landwirtschaftliche Erzeugnisse wider. Es wurden Spot-Transporte von Zucker, der Export von Rübensaatgut von verschiedenen Stationen in der Tschechischen Republik und andere Geschäftsfälle durchgeführt. Eine große Herausforderung war es, den Transport von Getreide aus der Ukraine zu sichern. In der nächsten Ausgabe können Sie lesen, wie sie umgesetzt wurden. Im September wurde der traditionelle Transport von

Zuckerrüben nach Hrušovany nad Jevišovkou aufgenommen, einschließlich der Lieferungen aus der Slowakei durch den Spediteur CD Cargo Slovakia, leider war die Ernte letztes Jahr nicht sehr gut. Im Konkurrenzkampf haben wir leider den Transport von Mineralien von Prag nach Ungarn verloren. Der kombinierte Verkehr wurde 2022 auch durch die abklingende Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Anhaltende Restriktionen in chinesischen Häfen, die allmähliche Abkühlung der Handelsbeziehungen mit der Volksrepublik China, veränderte Warenströme - all das wirkte sich auf das Volumen des Containerverkehrs aus. Wir haben unsere Beziehungen mit dem Betreiber Metrans vertieft und begonnen, einen Teil der Züge von Prag oder Česká Třebová nach Hamburg auf der gesamten Strecke mit einer Lokomotive der ČD Cargo und unter Einsatz von Lokführern aus unserer deutschen Niederlassung zu betreiben. Im August traf der erste MSC-Intermodalzug am neuen Terminal in Mošnov ein. Diese Transporte wurden zuvor über das PKP-CI-Terminal in Paskov abgewickelt, einschließlich der Waggonverladung. Das vergangene Jahr war auch für die Automobilindustrie nicht einfach. In engem Zusammenhang mit dem Kriegskonflikt stand die Einstellung der Lieferungen von zerlegten Autos in Containern aus Mladá Boleslav an Montagewerke in Russland und die Einschränkung der Lieferungen an Solomonov in der Ukraine. Die Leistungen im Automobilbereich wurden auch durch einen Brand in Mladá Boleslav und den Mangel an einigen Produktionskomponenten beeinträchtigt. Škoda-Fahrzeuge wurden von den Produktionsstätten in externe Lager in der gesamten Tschechischen Republik geliefert. Ein weiteres großes Problem war die bereits erwähnte unzureichende Kapazität der Grenzstrecke durch das Elbtal über Děčín nach Deutschland. Die damit verbundene schlechte Qualität war die Ursache für die Umleitung einiger Transporte von der Slowakei nach Deutschland über Österreich und auch der Grund für den Verlust einiger Transporte. Bei der Warengruppe "Sonstige" nahmen die Militärtransporte, sei es im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine, mit Militärübungen in den baltischen Staaten oder mit inländischen Transporten von Soldaten und militärischem Gerät, erheblich zu. Dagegen ging die Beförderung von Postsendungen leicht zurück, was durch die weitgehende Schließung von Bezprávi im Laufe des Jahres bedingt war. Wir haben mehrere Transformatoren und Behälter mit abgebrannten Kernbrennstoffen transportiert. Einer der interessantesten Transporte war der Transport von neuen Einheiten der Warschauer Metro, der in Zusammenarbeit mit CD Cargo Poland durchgeführt wurde.

Zuckerrüben nach Hrušovany nad Jevišovkou aufgenommen, einschließlich der Lieferungen aus der Slowakei durch den Spediteur CD Cargo Slovakia, leider war die Ernte letztes Jahr nicht sehr gut. Im Konkurrenzkampf haben wir leider den Transport von Mineralien von Prag nach Ungarn verloren. Der kombinierte Verkehr wurde 2022 auch durch die abklingende Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Anhaltende Restriktionen in chinesischen Häfen, die allmähliche Abkühlung der Handelsbeziehungen mit der Volksrepublik China, veränderte Warenströme - all das wirkte sich auf das Volumen des Containerverkehrs aus. Wir haben unsere Beziehungen mit dem Betreiber Metrans vertieft und begonnen, einen Teil der Züge von Prag oder Česká Třebová nach Hamburg auf der gesamten Strecke mit einer Lokomotive der ČD Cargo und unter Einsatz von Lokführern aus unserer deutschen Niederlassung zu betreiben. Im August traf der erste MSC-Intermodalzug am neuen Terminal in Mošnov ein. Diese Transporte wurden zuvor über das PKP-CI-Terminal in Paskov abgewickelt, einschließlich der Waggonverladung. Das vergangene Jahr war auch für die Automobilindustrie nicht einfach. In engem Zusammenhang mit dem Kriegskonflikt stand die Einstellung der Lieferungen von zerlegten Autos in Containern aus Mladá Boleslav an Montagewerke in Russland und die Einschränkung der Lieferungen an Solomonov in der Ukraine. Die Leistungen im Automobilbereich wurden auch durch einen Brand in Mladá Boleslav und den Mangel an einigen Produktionskomponenten beeinträchtigt. Škoda-Fahrzeuge wurden von den Produktionsstätten in externe Lager in der gesamten Tschechischen Republik geliefert. Ein weiteres großes Problem war die bereits erwähnte unzureichende Kapazität der Grenzstrecke durch das Elbtal über Děčín nach Deutschland. Die damit verbundene schlechte Qualität war die Ursache für die Umleitung einiger Transporte von der Slowakei nach Deutschland über Österreich und auch der Grund für den Verlust einiger Transporte.

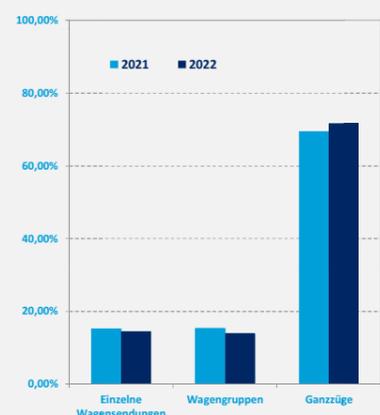
Bei der Warengruppe "Sonstige" nahmen die Militärtransporte, sei es im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine, mit Militärübungen in den baltischen Staaten oder mit inländischen Transporten von Soldaten und militärischem Gerät, erheblich zu. Dagegen ging die Beförderung von Postsendungen leicht zurück, was durch die weitgehende Schließung von Bezprávi im Laufe des Jahres bedingt war. Wir haben mehrere Transformatoren und Behälter mit abgebrannten Kernbrennstoffen transportiert. Einer der interessantesten Transporte war der Transport von neuen Einheiten der Warschauer Metro, der in Zusammenarbeit mit CD Cargo Poland durchgeführt wurde.

Bei der Warengruppe "Sonstige" nahmen die Militärtransporte, sei es im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine, mit Militärübungen in den baltischen Staaten oder mit inländischen Transporten von Soldaten und militärischem Gerät, erheblich zu. Dagegen ging die Beförderung von Postsendungen leicht zurück, was durch die weitgehende Schließung von Bezprávi im Laufe des Jahres bedingt war. Wir haben mehrere Transformatoren und Behälter mit abgebrannten Kernbrennstoffen transportiert. Einer der interessantesten Transporte war der Transport von neuen Einheiten der Warschauer Metro, der in Zusammenarbeit mit CD Cargo Poland durchgeführt wurde.

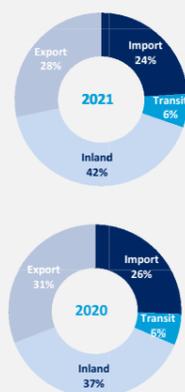
MICHAL ROH  
GRAPHIK: LEONA PECKOVÁ

### Der Transportanteil der ČD Cargo, a.s.

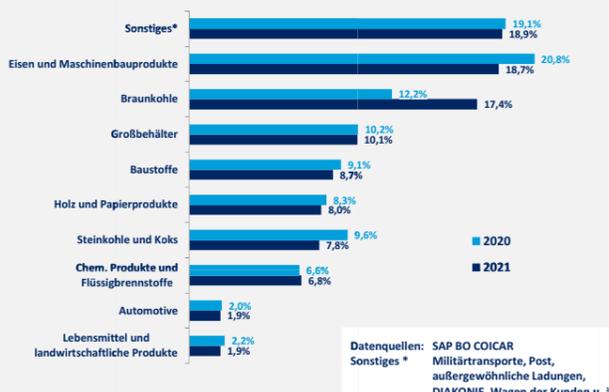
#### Nach den Sendungsarten



#### Nach der Transportart



#### Nach einzelnen Warenarten



Datenquellen: SAP BO COICAR  
Militärtransporte, Post, außergewöhnliche Ladungen, DIAKONIE, Wagen der Kunden u. ä.

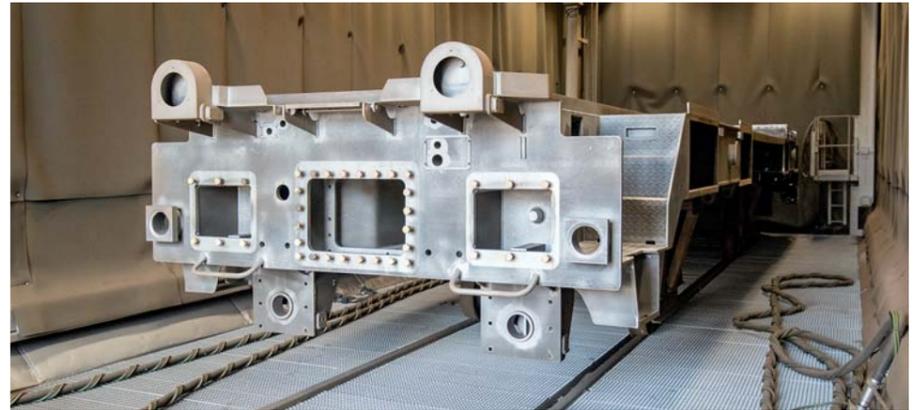
# ČD Cargo übernahm die 50. Lokomotive 742.71 (EffiShunter 1000M)

**D**ie ČD Cargo hält seit langem einen Anteil von mehr als der Hälfte am Güterverkehr auf der tschechischen Eisenbahn. Sie gewinnt jedoch zunehmend an Bedeutung in ganz Europa, wo sie über Tochtergesellschaften in sechs weiteren Ländern tätig ist. Es ist nicht einfach, auf einem sich dynamisch entwickelnden Markt eine führende Position zu halten. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass Investitionen in neue Technologien, die es ermöglichen, der Konkurrenz einen Schritt voraus zu sein, in dieser Hinsicht unerlässlich sind. Als eine solche Investition kann der Auftrag zur Modernisierung von 50 Lokomotiven der Baureihe 742.71 angesehen werden, der von CZ LOKO Anfang Dezember 2022 abgeschlossen wird.

Herstellers, der sie weiterhin anderen Beförderern durch Vermietung zur Verfügung stellt. Die Lokomotive 742.701 ist heute in der Betriebseinheit Brno in Otrokovice oder in der Region Breclav zu finden.

## Serie 742.71

Im April 2018 hat die ČD Cargo erneut versucht, einen Teil der Lokomotivflotte 742 zu verjüngen, indem sie eine Ausschreibung für die Modernisierung von bis zu 50 Maschinen dieser Baureihe durchführte. Der Gewinner der Ausschreibung war CZ LOKO, die einen völlig neuen Typ des EffiShunter 1000M entwickelt hat, um die Ausschreibungsbedingungen zu erfüllen. Sie basierte zum Teil auf der früheren Modernisierung der Baureihen 741.7, 723.7 und zum Teil auf den neu produzierten EffiShunter 1000-Lokomotiven (Baureihe 744.1), wäh-



Die Fahrwerksinstandsetzung und Oberflächenbehandlung des Hauptrahmens wird von CZ LOKO in Česká Třebová durchgeführt. Das Bild zeigt den modifizierten Hauptrahmen der Lokomotive der Baureihe 742.71 nach dem abschließenden Strahlen, bereit für die Auslieferung an die Lackiererei.

FOTO: DALIBOR PALKO



Am 15. Dezember 2022 wurde die Jubiläumslok mit der Nummer 060 in Betrieb genommen, die die Züge zwischen Česká Třebová und Borová u Poličky befördert. FOTO: MICHAL ROH JUN.

## Prototyp 742.701

Die positiven Erfahrungen mit den von CZ LOKO modernisierten Lokomotiven der Reihe 753.7 brachten die ČD Cargo auf die Idee, einen ähnlichen Weg bei den Rangierlokomotiven zu gehen, unter denen die Reihe 742 dominiert. Mit der umfassenden Modernisierung sollten die Hauptmängel in Form von schlechterer Sicht, fehlenden Qualitätsersatzteilen und hohem Diesel- und Ölverbrauch beseitigt werden. Der Mehrwert sollte in einer höheren Leistung von 1.000 kW, einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und einem Mirel-Zugbeeinflussungssystem VZ1 bestehen, um die Lokomotive für den vollen Streckendienst tauglich zu machen. Bei der Instandhaltung wurde diese Variante durch die Verwandtschaft mit der Baureihe 753.7 im Motorbereich und die Beibehaltung des einheitlichen ČKD-Fahrwerkes begünstigt.

Die gegenseitigen Verhandlungen zwischen ČD Cargo und CZ LOKO führten zum Verkauf mehrerer ausgemusterter Lokomotiven der Baureihe 742. Die erste Lokomotive, die an die Werkstätten in Česká Třebová geliefert wurde, war 742.306, die der Öffentlichkeit in ihrer neuen Form unter der Bezeichnung 742.701 auf der Eisenbahnmesse Czech Raildays 2010 in Ostrava vorgestellt wurde. Dies war die zweite Lokomotive 742.701, die hier unter dieser Bezeichnung erschien. Die erste war in 741.7 umbenannt und später nach Italien verkauft worden.

Die modernisierte Lokomotive 742.701 wurde der SOKV Ostrava zugeteilt, die sie an verschiedenen Orten einsetzte, um ihre Eigenschaften in einem möglichst breiten Leistungsspektrum zu testen. In der Anfangsphase erwies sie sich jedoch als ziemlich unzuverlässig. Die Ursache konnte nur durch den Austausch der Steuerung behoben werden. Da der anschließende Betrieb ohne größere Probleme verlief, sollte die Lokomotive 742.701 auch als Vorbild für die Modernisierung von fünf weiteren Maschinen dienen. Aus verfahrenstechnischen Gründen kam die Übernahme durch die ČD Cargo jedoch letztendlich nicht zustande. Die modernisierten Lokomotiven blieben im Besitz des

rend die Eisenbahnbehörde der Baureihen die Bezeichnung 742.71 zuteilte.

Die erste Phase des Projekts war der Bau der Lokomotive 742.711, die am 1. April 2019 auf der Veranstaltung "Tag mit CZ LOKO" in Česká Třebová der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Es folgte ein fünfmonatiger Testbetrieb unter der Prager Betriebsstelle. Auf der Grundlage der Bewertung des Probetriebs wurde die zweite Phase des Projekts eingeleitet, die den Beginn der Serienmodernisierung vorsieht. Der Vertrag garantierte die Lieferung von 30 der insgesamt 50 bestellten Lokomotiven. Die restlichen 20 waren Teil einer (später ausgeübten) Option. Lokomotiven des Typs EffiShunter 1000M mit der Nummer 742.712 wurden ab März 2020 den Betriebsstellen České Budějovice, Ústí nad Labem, Ostrava und Praha zugewiesen.

## Technische Beschreibung

Nur der Hauptrahmen, die Drehgestelle und der Kraftstofftank der ursprünglichen Lokomotive bleiben bei der Modernisierung erhalten. Allerdings werden auch an diesen Komponenten eine

Reihe von Änderungen vorgenommen. Bei den Drehgestellen werden Achsen mit Monoblock-Rädern, Gleitschutzvorrichtungen, neue Geschwindigkeitssensoren und Hindernisschutz hinzugefügt. Der Hauptrahmen wurde mit neuen Kopfteilen, Einstiegsstufen und neuen Taschen modifiziert. Die Stoßstangen sind neu mit Verformungselementen ausgestattet, um den Rahmen im Falle eines Hindernisses zu schützen. Das Profil des Kraftstofftanks wird geändert und es werden Sensoren für den Kraftstoffstand eingebaut. Der Tank ist jetzt auch mit einem Doppler-Radar und einem Lesesystem für das ETCS ausgestattet. Neu gefertigte Bauteile werden auf dem Hauptrahmen in so genannten Paketen angeordnet. Dies sind Blöcke, die während der Lebensdauer des Fahrzeugs ausgetauscht werden können. Am Kopf der vorderen (längeren) Motorhaube befindet sich der pneumatische Ausrüstungsblock, der unter anderem einen Mattei M86J Flügelzellenkompressor mit Lufttrockner enthält. Unter der vorderen Motorhaube befindet sich außerdem ein Kühlgebläse für die

Fahrmotoren des vorderen Fahrgestells und eine elektrische Schalttafel R3. Die elektrische Schalttafel R3 dient zur Versorgung der Erregerwicklung der Fahrlichtmaschine, der Elektromotoren der Hilfsantriebe, der 230-V-Wechselstrom-Steckdosen und zum Aufladen der Batterie. Dahinter befindet sich der Kühlblock des Verbrennungsmotors auf dem Hauptrahmen. Auf einem separaten Zwischenrahmen befindet sich der Motor-Generator, bestehend aus einem Verbrennungsmotor CAT 3508C und einem Traktionsgenerator Siemens 1FC2 560-6. Es folgen der Führerstand und ein kurzer Stapel, in dem die Hochspannungsschalttafel, der elektrodynamische Bremsblock und das

Kühlgebläse für das zweite Drehgestell untergebracht sind. Weitere Komponenten sind zusammen mit dem Inventar in den Taschen des Hauptrahmens untergebracht. Die Stromübertragung erfolgt nun AC/DC-elektrisch, wobei der Traktionsgenerator die vier Gleichstrom-Fahrmotoren TE 015 über einen Dioden-Fahrgleichrichter speist. Die Lokomotiven sind auch mit dem mobilen Teil des europäischen ETCS Typ EBI Cab 2000 von Bom-



Montage der Lokomotive der Serie 742.71, d.h. der Einbau des Motorgenerators zusammen mit dem Kühlblock des Verbrennungsmotors, im Produktionswerk von CZ LOKO in Jihlava

FOTO: DALIBOR PALKO

bardier (jetzt Alstom) ausgestattet. Die Ausrüstung wird im Abschaltmodus geliefert, d. h. sie ist ausgeschaltet und alle Leitungen sind abgeklemmt, so dass die Ausrüstung nicht in die Steuerung eingreifen kann. Gelegentlich wurde diese Ausrüstung nur bei ausgewählten Lokomotiven zu Testzwecken eingeschaltet, die zunächst in der Versuchsanlage von VUZ Velim und dann im Rahmen des Prüfbetriebs auf dem öffentlichen Schienennetz der Eisenbahnverwaltung stattfanden. Der Verifikationsbetrieb wurde im Zeitraum von Juni bis August 2022 in Ostrava und Umgebung mit den Lokomotiven 742.711 - 714 durchgeführt. Auf der Grundlage der Auswertung wurde ein Antrag auf Zulassung des Fahrzeugs für den Betrieb mit ETCS im Einschaltmodus bei der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA) eingereicht.

## 742.760

Die 50. EffiShunter 1000M-Lokomotive, die 742.760, wurde Anfang Dezember im CZ LOKO-Werk in Česká Třebová übergeben. Die Lokomotive ist auf den ersten Blick durch ihre spezifische Farbgebung von den anderen zu unterscheiden, die durch die Jubiläumslogos ergänzt wird. Von der Einzigartigkeit der Lokomotive zeugen auch die an den Geländern angebrachten Transparente. Die Lokomotive wird seit dem ersten Tag im Dienst der ČD Cargo im Bereich der Betriebseinheit Česká Třebová eingesetzt - im Schichtbetrieb und bei der Durchführung von Umschlagzügen. Symbolisch dient sie in der Nähe des Werkes, wo sie modernisiert wurde.

DALIBOR PALKO



EffiShunter 1000M ČD Cargo sind heute fast überall in der Tschechischen Republik zu finden. Am 26. Januar 2021 nahm Jindřich Volf an der automatischen Schranke Branický pivovar die Lokomotive 742.722 auf, die während eines Spannungsausfalls im Zug Nex 60115 Plzeň - Ostrava-Kunčice eingesetzt wurde.

FOTO: JINDŘICH VOLF

# Halle Lovosice

**A** Am 1. November 2022 wurde eine neue JOS, die Halle Lovosice, in die Organisationsstruktur der ČD Cargo aufgenommen. Der Betrieb der Halle Lovosice begann im Jahr 2010. Die Halle wurde nach und nach mit Gütern gefüllt, aber der Betrieb wurde angesichts der Situation auf dem Lagermarkt ineffizient. Leider konnte der Vertrag mit dem Entwickler nicht gekündigt werden. Heute stellen wir die neue Einheit der Organisationsstruktur vor und gehen näher auf den Grund für ihre Einrichtung ein.

Das Lager in Lovosice zeichnet sich durch einen hohen Standard für logistische Abläufe aus. Es bietet eine Lagerfläche von 42.000 m<sup>2</sup>, eine lichte Höhe für die Lagerung von 8,5 m, der Boden hat eine Tragfähigkeit von 7,5 t/m<sup>2</sup>. Die Beladung der LKWs erfolgt in 25 "Gängen", die Einfahrt in die Halle für Sattelaufleger ermöglicht eine über-

Einheit zu trennen. Die Halle Lovosice gehörte aufgrund ihres Standorts und des größten verwalteten Kunden, Mondi, zur PJ Ústí nad Labem. Durch die Ausgliederung konnten sich die Kollegen von PJ auf ihr Kerngeschäft, d.h. die Erbringung von Transport- und Speditionsdienstleistungen, konzentrieren. Die Prüfung des Logistikbetriebs, die im Sommer 2022 stattfand, zeigte, dass die Form der Verwaltung, an der sowohl der zuständige PJ als auch die ČD Cargo Logistics beteiligt waren, unangemessen war und die weitere Entwicklung behinderte. Eine völlig transparente Sicht auf die Leistung der Halle ist eine Voraussetzung für ihre weitere Entwicklung. Diese würden wir ohne Zweckbindung nicht bekommen. Eine separate Controllingansicht der JOS-Verwaltung hilft, tiefer in die einzelnen Kosten einzusteigen, was eine sachgerechte Beurteilung der Angemessenheit der Kosten sowohl der Höhe als auch der Substanz nach ermöglicht.

Die Halle in Lovosice ist im Zweischichtbetrieb von Montag bis Freitag, d.h. von 6 bis 22 Uhr geöffnet. Bei Bedarf ist die ČD Cargo auch in der Lage, einen Wochenendbetrieb anzubieten. Es hängt wirklich alles von den Bedürfnissen unserer Geschäftspartner ab, und wir freuen uns über jeden, der an unseren Dienstleistungen interessiert ist. Wir haben 22 Mitarbeiter, die in zwei Schichten arbeiten, und 5 Kollegen, die die logistische Verwaltung übernehmen. Der gesamte Betrieb der JOS Halle Lovosice wird dann von einem Team von 4 Personen sichergestellt. In Anbetracht der zunehmenden Belegung der Lagerflächen und der verschiedenen Bedürfnisse un-

serer Partner planen wir, die Zahl der Arbeitsplätze in diesem Jahr zu erhöhen. In der Vergangenheit hatten wir in Lovosice mit einer hohen Fluktuation der Lagerarbeiter zu kämpfen. In den letzten Monaten ist es uns gelungen, dies zu verhindern. Und bevor wir das Wort an den Direktor der neuen JOS, Herrn Ondřej Švand, übergeben, müssen wir auch die Referenzen erwähnen, die die ČD Cargo im Bereich der Lagerhaltung vorweisen kann. Unser größter Kunde ist Mondi, für den wir Fertigprodukte und Papierrollen lagern. Wir haben auch Erfahrung mit der Lagerung von Zellstoff und mit der Handhabung und Lagerung von Coils, egal ob Blech oder Draht. Wir bieten verschiedene Dienstleistungen für verschiedene Kunden im Automobilsektor an, wir haben auch Reifen gelagert und umgeschlagen. Wir haben viel Erfahrung mit der Logistik von Bombardier-Schienenfahrzeugskeletten. Wir haben auch Big Bags mit verschiedenen landwirtschaftlichen Gütern umgeschlagen.

## ► Was unterscheidet die Halle der ČD Cargo in Lovosice von der Konkurrenz?

Im Allgemeinen unterscheidet sich unsere Halle nicht so sehr von anderen Hallen. Der Vorteil ist natürlich das überdachte Abstellgleis. Was wir von unseren Mitbewerbern unterscheiden wollen, ist die Komplexität der Dienstleistungen, die wir anbieten. Logistikdienstleister sind auf dem Markt in erster Linie nach ihren Schwerpunkten unterteilt. Die ČD Cargo würde also logischerweise nur zur Eisenbahn gehören. Und aus dieser "Verschachtelung" möchten wir aussteigen, wobei die einzige "Verschachtelung", der wir in Zukunft angehören möchten, "ein umfassender Logistikdienstleister mit Spezialisierung auf den Eisenbahnverkehr" ist. Die Bedürfnisse der Ge-



Gesamtansicht der Lagerhalle in Lovosice FOTO: MICHAL ROH

schäftspartner enden nicht dort, wo die Gleise enden. Wir haben mehrere Tochtergesellschaften in der Gruppe, die verschiedene Dienstleistungen anbieten. Wir als Halle Lovosice wollen dieses Portfolio der von der ČD Cargo Gruppe angebotenen Dienstleistungen um die Lagerlogistik erweitern. Ein weiterer Faktor, der uns von unseren Mitbewerbern unterscheidet, ist die Tatsache, dass wir in der Lage sind, den größten Teil des Transport- und Lagerbedarfs intern zu decken, ohne die Dienste anderer Anbieter in Anspruch nehmen zu müssen, bei denen die Qualität möglicherweise nicht automatisch und garantiert ist.

## ► Wie wollen Sie die Personalausstattung der Halle Lovosice stabilisieren?

In erster Linie mussten wir die Löhne anpassen. Hier muss ich den Ansatz des gesamten Vorstandes der ČD Cargo und die Zusammenarbeit mit der Personalabteilung hervorheben. Darüber hin-



Ondřej Švanda

FOTO: MICHALA GRÜNBAUM

aus ist es uns gelungen, die Einführung eines Mehrkomponentenlohns zu erreichen, der uns hilft, Qualitätsarbeit und kontinuierliche Dienstjahre zu belohnen. Jetzt haben wir also die Mittel, um meinen Kollegen in Lovosice für ihre gute Arbeit zu danken. Eine neue Komponente der vertraglichen Löhne ist nun die Leistungsvergütung auf der Grundlage von KPIs. Wir arbeiten derzeit intensiv mit den Kollegen an der Feinabstimmung der monatlichen KPIs. Das Ziel ist maximale Transparenz. Das heißt, der Lagerarbeiter beeinflusst seinen Lohn direkt durch seine Leistung und seine Arbeitseinstellung, und er kann jederzeit selbst feststellen, ob er eine den Normen entsprechende Leistung erbringt oder ob er im Vergleich zu seinen Kollegen weniger produktiv ist. Ich möchte auch den kollektiven Geist und die Bereitschaft, not-

wendige Veränderungen zu akzeptieren, erwähnen. Ich bin sehr froh, dass alle Mitarbeiter der Halle Lovosice die Veränderungen nicht nur begrüßen, sondern sich sogar darauf freuen. Sie fragen selbst, wann wir die ersten Auswirkungen dieser Veränderungen feststellen können und wie sehr sie sich auf die Erleichterung ihrer Arbeit freuen. Jede Veränderung ist immer schwierig und erst recht, wenn es irgendwo Widerstände gibt. Im Namen der Halle Lovosice kann ich jedoch mit gutem Gewissen sagen, dass, wenn die Mitarbeiter der ČD Cargo als "blaue Armee" bezeichnet werden, alle Mitarbeiter der Halle Lovosice eine gut funktionierende Truppe sind, die für alle logistischen Aufgaben bereit ist.

## ► Wie ist es Ihnen gelungen, die Zusammenarbeit mit anderen Abteilungen der ČD Cargo aufzubauen?

Ich wage nicht zu behaupten, dass wir bereits erfolgreich waren. Der Weg, den wir mit der Trennung der JOS Halle Lovosice von der PJ Ústí nad Labem eingeschlagen haben, hat erst vor kurzem begonnen, und wir werden ihn noch eine Weile weitergehen. Wir spüren die größte Unterstützung von PJ Ústí nad Labem, und dafür sind wir sehr dankbar. Ich verhehle nicht, dass ich am Anfang besorgt war, wie schnell wir uns in der Struktur der ČD Cargo etablieren können. Ab dem 1. Januar 2023 ist unser Grad der "Unabhängigkeit" noch weiter gewachsen und dank meiner Kollegen aus den Abteilungen Controlling und IT haben wir die Nabelschnur von PJ durchtrennt und machen unsere ersten wirtschaftlichen Schritte. Heute konzentrieren wir uns vor allem auf die Zusammenarbeit mit der Abteilung Verfahrenstechnik, da der IT-Bereich in der Vergangenheit nicht vollständig auf die Bedürfnisse der Logistik ausgerichtet war. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit der Abteilung Business Development.

## ► Zukunftspläne? Kurzfristig, mittelfristig?

Wir haben viele Pläne, abhängig von den Schritten, die wir in diesem Jahr unternehmen werden oder bereits unternehmen. Sei es, dass wir mit unserem Hauptkunden Mondi über die Form der weiteren Zusammenarbeit verhandeln oder mit dem Eigentümer P3 Parks die Bedingungen für eine weitere Vermietung aushandeln. Ich versuche immer, die Dinge im besten Licht zu sehen, deshalb glaube ich, dass das, was wir uns für dieses Jahr vorgenommen haben, erreichbar ist und dass wir die vom Verwaltungsrat gesetzten Ziele erreichen können. Der kurzfristige Plan besteht darin, den Betrieb zu stabilisieren und die neue JOS ordnungsgemäß in die bestehende Unternehmensstruktur zu integrieren. Ein Teil des kurzfristigen Plans besteht darin, die Auslastung zu erhöhen und die wirtschaftlichen Indikatoren zu verbessern. Mittelfristig möchten wir den Grundstein für eine längerfristige Zusammenarbeit mit einzelnen Partnern legen.

MICHAL ROH



Entladen von Papierrollen aus Eisenbahnwaggons

FOTO: MICHALA GRÜNBAUM

dachte Seitenbeladung. Ein großer Vorteil ist das 350 Meter lange Gleis direkt in der Halle. Das Be- und Entladen von Waren aus Eisenbahnwaggons ist somit nicht von Wetterschwankungen abhängig. In Lovosice sind wir in der Lage, den Umschlag von Eisenbahnwaggons auf LKWs/Container bis zu einem Stückgewicht von bis zu 5 Tonnen anzubieten. Die Halle verfügt auch über ein Palettenregalsystem mit einer maximalen Lagerhöhe von 8,5 m. Was die Technik im Lager angeht, so setzen wir fast ausschließlich Umschlaggeräte mit Gas- oder Elektroantrieb ein. Es handelt sich um Frontstapler mit einer Tragfähigkeit von 1,5 t bis 5 t und Retraktoren mit einer Tragfähigkeit von 1,2 t und einer Ladehöhe von bis zu 8,5 m. Neben herkömmlichen Paletten können wir auch Papierrollen mit einem Gewicht von bis zu 5 Tonnen oder Zellstoff mit speziellen Zangen umschlagen. Es ist notwendig, die Möglichkeit zu erwähnen, die Dienste eines vorübergehenden Zolllagers zu nutzen. Wir sind in der Lage, unseren Kunden einen umfassenden Service in Bezug auf Waren anzubieten, die von Dritten stammen oder für Dritte bestimmt sind. Wir können Waren für einen Partner im Rahmen der Zolllagerregelung vorübergehend lagern, die Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr durchführen oder umgekehrt Anträge auf Überführung in den Export stellen. Wir sind auch in der Lage, umfassende und vor allem wettbewerbsfähige Dienstleistungen für E-Commerce-Sendungen anzubieten: von der Entladung der Container über die Systemannahme, Abfertigung, Dekompletierung, Sortierung, Etikettierung und den anschließenden Versand durch die Paketdienstleister.

Für die Gründung der unabhängigen JOS Halle Lovosice gab es eine Reihe von Gründen. Der Hauptgrund war jedoch die Notwendigkeit, den Logistikbetrieb von der Verwaltung der Operativen

# Wir gewannen eine Ausschreibung

**N** Im Herbst letzten Jahres beteiligte sich die ČD Cargo an der von Veolia Energie Česká republika, a.s. ausgeschriebenen Ausschreibung "Betrieb des Eisenbahnverkehrs und Erbringung von Dienstleistungen - TKR". Wir haben das beste Angebot abgegeben und waren erfolgreich. Schauen wir uns diesen Geschäftsvorfall nun genauer an.

Gegenstand der Ausschreibung war die Sicherstellung des Bahn- und Schienentransports sowie die Entladung von Brennstoffen auf dem Anschlussgleis des Heizwerks in Krnov. Unser Unternehmen verfügt über umfangreiche Erfahrungen in diesen Bereichen. Wir betreiben mehr als 900 Gleisanschlüsse in der gesamten Tschechischen Republik und sind auch der Betreiber von 40 Gleisanschlüssen. Im Bezirk PJ Ostrava haben wir zwei wichtige Referenzkunden in diesem Segment - Lenzing Biocel Paskov und Cement Hranice. Wir haben auch umfangreiche Erfahrungen mit der Kohleentladung, vor allem im Süden und Osten Böhmens.

Stellen wir uns zunächst das Unternehmen vor, das das Heizkraftwerk in Krnov betreibt. Die Veolia-Energie-Gruppe ist seit Anfang der 1990er Jahre auf dem tschechischen Markt tätig und versorgt heute 560.000 Haushalte mit den wichtigsten

Energieträgern - Wärme und Warmwasser - sowie mehr als 300 Industrieunternehmen und 1.800 Einrichtungen des tertiären Sektors (Handel, Verkehr, Gesundheitswesen usw.) mit Strom und anderen Energieträgern wie Kälte, Gas, Druckluft und Stickstoff. Das Heizkraftwerk in Krnov gehört zusammen mit anderen Energiequellen wie denen in Třebovice, Přivoz oder Olomouc organisatorisch zur Region Mähren. Die Stromerzeugung, die in Krnov im Jahr 1903 begann, war eng mit der Entwicklung des Textil- und Industriesektors verbunden. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs ging die Stromerzeugung allmählich zurück, was zu Lasten der Wärmeversorgung ging. Im Jahr

1967 wurde das Kraftwerk Krnov in Heizkraftwerk Krnov umbenannt. Nach und nach wurden neue Kessel installiert - der letzte Kessel, der 2009 in Betrieb genommen wurde, war der K6-Kessel, damals der größte Biomassekessel in der Tschechischen Republik.

ČD Cargo ist ein traditioneller Transporteur von Brennstoffen für das Heizkraftwerk in Krnov. Wir transportieren sowohl Braunkohle aus den Bílina-Bergwerken als auch in geringerem Umfang Steinkohle von OKD. Das Transportvolumen ging im Zusammenhang mit dem Green Deal allmählich zurück und stabilisierte sich bei etwa 6 - 10 Tausend Tonnen pro Jahr, abhängig von der Länge der Heizsaison und anderen Einflüssen. Im vergangenen Jahr stieg die Menge



Gesamtansicht des Areals des Heizkraftwerks Krnov

jedoch wieder deutlich an und erreichte fast 18.000 Tonnen. Dies hing natürlich mit der Situation auf dem Energiemarkt zusammen. Die Transporte nach Krnov sind in diesem Jahr reibungslos verlaufen. In den ersten beiden Monaten haben wir bereits rund 4.500 Tonnen Braunkohle in vier kompletten Zügen transportiert.

Vom Bahnhof Krnov zweigt das Anschlussgleis des Heizkraftwerks Krnov ab, von welchem zwei weitere Anschlussgleise abzweigen - Stärkefabrik Krnovská und SVIT ENTERPRIES. Diese werden jedoch nur wenig genutzt. Im Bereich des Heizkraftwerks gibt es drei Gleise mit einer Länge von 345-350 m. Das Gleis V3 verfügt über einen Tiefbunker, die beiden anderen Gleise werden zum Abstellen von beladenen und entladenen Wagen genutzt. Leider gibt es auf dem Abstellgleis keinen Entfrostsungstunnel. Vom Bahnhof werden die Wagen auf das Abstellgleis gezogen. Die Wagen können auf dem Gleis mit einer "tiefen" Pforte bewegt werden, aber die ČD Cargo zieht es vor, sie mit einer Diesellok zu bewegen, weil der "Wapek" mit "gelben Schläuchen" an die Luft angeschlossen werden muss. Das Entladepersonal öffnet und schließt die Waggons pneumatisch; der Umschlag und die Entladung werden dadurch erheblich beschleunigt. Auf dem Anschlussgleis gibt es auch zwei Übergänge. Der Bereich, der näher am Heizkraftwerk in der Nähe des Gebäudes der Heilsarmee

liegt, muss durch das Schließen der Eingangstore (es gibt ein Tor auf jeder Straßenseite) zum Zeitpunkt des Verschiebens und Entladens gesichert werden, um eine unkontrollierte Bewegung von Personen im Gleis zu verhindern. Sie können während dieser Zeit die nahe gelegene Unterführung benutzen.

"Wir haben am 30. und 31. Januar den ersten Zug im Heizwerk entladen und gereinigt, wir haben dabei viel gelernt, die Jungs haben gute Arbeit geleistet und die Veranstaltung ist gut gelaufen", sagt **Bc. Daniel Dorda**, Aufsichtsperson von PP Ostrava Hauptbahnhof. "Leider wurde die Entladung anderer Züge durch die Wetterbedingungen im Februar mit Temperaturen von bis zu minus 14°C erheblich erschwert", fügt Herr Dorda hinzu. „Die kompletten Züge bestehen aus 22 Wagen der Falls-Klasse, wir entladen sie in Gruppen von 11 Wagen und sollten in der Lage sein, dies in einer Schicht von 9 Uhr bis 14 Uhr zu tun. Die Entladecrew besteht aus insgesamt drei Arbeitern. Außerdem müssen wir von jedem Wagen eine Probe nehmen. Nach dem Entladen übergeben wir dann die Proben des gesamten Zuges an den Kohlensäurebeauftragten von Veolia", erklärt Daniel Dorda und fügt hinzu: "Für unsere Mitarbeiter ist das ein ganz neuer Job, aber wir sind froh darüber. Es ist eine weitere neue Beschäftigungsmöglichkeit nach dem Ende der Borkenkäfer-Transporte."

TEXT UND FOTO: MICHAL ROH



Entladung von Wagen der Falls-Klasse im Tiefbunker des Heizkraftwerks Krnov

## Erweiterung der Lokomotivflotte um 5 TRAXX 3MS-Lokomotiven

**D** Der ursprüngliche Vertrag über den Kauf von TRAXX 3MS-Lokomotiven von Bombardier enthält eine Klausel, die die Erweiterung der Anzahl von Lokomotiven für die ČD Cargo um zusätzliche Maschinen dieses Typs ermöglicht. Diese Bestimmung wurde genutzt und Ende 2022 erhielt die ČD Cargo ein "Geschenk unter dem Baum" in Form von fünf weiteren Lokomotiven mit den Nummern 388.012 - 016. Die Gesamtzahl der Lokomotiven dieser Serie ist damit vorerst auf 16 gestiegen.

Die Lokomotiven wurden in der Produktionsstätte in Kassel, Deutschland, hergestellt, und ihr Transport in die Tschechische Republik hat bereits das Interesse von Eisenbahnphotografen geweckt. Die Lokomotiven kamen Anfang Dezember bei SOKV Ústí nad Labem an und wurden am 14. und 16. Dezember 2022 von Alstom-Mitarbeitern schrittweise an ČD Cargo übergeben. Das Problem trat nur bei der Lokomotive 388.014 auf, und zwar bei ihrer Mirel-Signaleinrichtung, weshalb diese Lokomotive wiederholt übernommen werden musste. Die Lokomotiven wurden in fast der gleichen Konfiguration wie die ursprünglichen 11 Maschinen geliefert. Die Änderung dient dazu,

die Anforderungen für den Betrieb in Österreich zu erfüllen. Die österreichische Seite hat den Betrieb der Baureihe 388 in ihrem Hoheitsgebiet von abschließbaren Steckdosen für Zugheizungen und dem Einbau kompatibler Strommessgeräte abhängig gemacht. Die neuen Loks sind damit ausgestattet, deshalb werden wir sie in Österreich sehen können. Eine weitere Bedingung ist der gleichzeitige Betrieb von maximal drei Maschinen pro Zug. Die Lokomotiven können in der Tschechischen Republik, Deutschland, der Slowakei, Ungarn, Österreich und Polen eingesetzt werden.

Die neuen Lokomotiven sind nicht die letzten im Lokomotivfuhrpark der ČD Cargo. Die Auslieferung dieser Lokomotiven wird in den kommenden Jahren dank der Ausübung der Option fortgesetzt. Eine wesentliche Änderung an diesen noch nicht ausgelieferten Lokomotiven wird das fahrzeugseitige ETCS-Signalsystem sein. Derzeit besteht es aus dem von Bombardier entwickelten EbiCab-System, andere Lokomotiven werden von der Übernahme von Bombardier durch Alstom betroffen sein und das ETCS wird vom Typ Atlas von Alstom sein.

PETR ŘÍHA



Neue Gleise, moderne Lokomotive, innovative Aufbauten. Am Donnerstag, den 29. Dezember 2022, wurde eine der fünf neuen TRAXXen - 388.015 - an den Zug Pn 55145 Rokycany - Hněvice angekoppelt.

FOTO: MICHAL ROH JUN.

# Sicherheit im Eisenbahnbetrieb

## 1) Eine Auswahl der schwerwiegendsten Notsituationen (MU) für das 4. Quartal 2022

- Am 5. Dezember 2022 missachtete im Bahnhof Kolín (Strecke Česká Třebová - Praha-Libeň) eine Rangiereinheit des Beförderers ČD (Regionova) das Signal zum Verbot des Rangierens am Rangiersignal Se 49, stellte die Weiche Nr. 309 gewaltsam um, kollidierte mit einem umgekippten Rangierteil des Beförderers ČD Cargo und ließ eine Achse des vorderen Drehgestells des umgekippten Güterwagens entgleisen. Der Triebfahrzeugführer des Zuges der ČD wurde bei dem MU verletzt und es entstand ein erheblicher Schaden an den Eisenbahnfahrzeugen.



- Am 8. Dezember 2022 entgleisten im Bahnhof Brno-Maloměřice (Strecke Odb. Brno-Židenice - Havlíčkův Brod) bei der Abfahrt des Güterzuges Nex 60310 des Beförderers ČD Cargo drei Güterwagen auf der Weiche Nr. 48. Glücklicherweise wurden bei dem Unfall keine Mitarbeiter verletzt, aber es entstanden erhebliche Schäden an Schienenfahrzeugen und vor allem am Oberbau der Bahn. Die Ursache des Vorfalls wird derzeit untersucht.



- Am 11. Dezember 2022 wurden zwischen den Bahnhöfen Přibyslav und Sázava u Žďár (Strecke Odb. Brno-Židenice - Havlíčkův Brod) während der Fahrt des Zuges Pn 52071 die Oberleitung und der Kopf des Triebfahrzeugs beschädigt. Glücklicherweise wurde der Fahrer bei dem Unfall nicht verletzt, aber am Schienenfahrzeug und an der Oberleitung entstand erheblicher Schaden. Die Ursache des Unfalls wird derzeit untersucht.



## 2) Neue Vorschriften, interne Normen und Maßnahmen

Ab 1. Januar 2023 wurde der ausschließliche Betrieb des Europäischen Zugsicherungssystems ETCS auf der Strecke Olomouc - Uničov eingeführt. Im Zusammenhang mit der Einführung wurden die folgenden Maßnahmen erlassen, die verbindliche Regeln für diesen Betrieb für die Arbeitnehmer der ČD Cargo festlegen:

- Maßnahme Nr. 36/2022 des Betriebsdirektors - **In der MZOB festgelegte Höchstgeschwindigkeit beim Betrieb eines Zuges unter ETCS-Steuerung,**

- Maßnahme Nr. 37/2022 des Betriebsdirektors - **Einführung des ausschließlichen Betriebs der ETCS Olomouc - Uničov.**

Der Routinebetrieb des sogenannten elektronischen Fahrtenbuchs wurde am 15. Dezember 2022 aufgenommen. Dabei handelt es sich um eine Reihe von Unterlagen zur Unterstützung der Arbeit der Triebfahrzeugführer gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Betrieb und Verkehrsmanagement" des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union. Dieses "Buch der Regeln für Lokführer" für Lokführer der ČD Cargo wird auf dem Tablet des Lokführers verarbeitet und laufend aktualisiert und ist Bestandteil des Informationssystems Mobiles Elektronisches Normenbuch ("MEKN"). Weitere Einzelheiten sind in der Maßnahme Nr. 2/2022 des Direktors O22 - **Einführung des elektronischen Fahrtenbuchs in den Routinebetrieb** - enthalten.

## 3) Sicherheit am Arbeitsplatz und Bewegung im Gleisbereich

Der Schienenverkehr birgt immer ein potenzielles Risiko in Form von Kollisionen zwischen Schienenfahrzeugen und Personen. Der grundlegende Faktor ist ein großes Schienenfahrzeug, das sich auf einer unveränderlichen Bahn bewegt. Dies schränkt die Möglichkeiten zur Vermeidung eines Zusammenstoßes erheblich ein, vor allem aufgrund der großen Trägheit, die den Bremsweg verlängert, und der Unmöglichkeit von Ausweichmanövern zur Vermeidung eines Zusammenstoßes. Die Technik der Zugabfertigung bringt es immer mit sich, dass sich die Wege der Personen, die den Zug bedienen, mit der Zugstrecke kreuzen, und daher ist der wichtigste Sicherheitsgrundsatz die Vorsicht und das Verantwortungsbewusstsein, wenn man sich auf der bedienten Verkehrsstrecke bewegt.

In jüngster Zeit kam es im Rahmen der Eisenbahnbeförderung der ČD Cargo zu mehreren schweren Arbeitsunfällen im Zusammenhang mit dem Auftreten von MU, bei denen ein Arbeitnehmer nach einem Zusammenstoß mit einem Schienenfahrzeug getroffen oder eingeklemmt wurde und auch infolge eines Hindernisses im Querschnitt verletzt wurde. Im Rahmen der Untersuchung eines dieser Vorfälle und eines damit zusammenhängenden Arbeitsunfalls wurden bei zwei der beteiligten Mitarbeiter Betäubungsmittel im Blut nachgewiesen.

In einem der Fälle wurde der Schichtleiter von einem Verschiebteil getroffen, das von einem anderen Rangierer geführt wurde. Der Schichtleiter trat nach dem Abkuppeln der Wagen auf das Gleis und trat ohne ersichtlichen Grund direkt vor einen fahrenden Zug auf dem Abstellgleis und wurde von diesem getroffen. Nur zufällig waren die Folgen nicht tödlich. Bei der Untersuchung dieses Vorfalls wurde das Vorhandensein von Betäubungsmitteln im Blut des verletzten Mitarbeiters und eines der anderen beteiligten Mitarbeiter festgestellt.

Verstöße gegen die Sicherheitsvorschriften am Arbeitsplatz im Zusammenhang mit Alkohol und Drogen gehören zu den schwerwiegendsten und sind direkt im Gesetz verankert. Diese Substanzen wirken sich direkt auf die Konzentration und Aufmerksamkeit einer Person aus. Die wichtigsten Grundsätze für sicheres Bewegen und Arbeiten auf dem Betriebsweg sind - sich auf die eigene Bewegung und Fahrt zu konzentrieren, vor dem Betreten des Gleises immer in beide Richtungen zu schauen und die Umgebung und die Bewegung im Gleis wahrzunehmen - sowohl Eisenbahnfahrzeuge als auch Personen.

Ein weiteres außergewöhnliches Ereignis, bei dem es zu einem Arbeitsunfall kam, war das Überfahren eines abgesenkten Wagens mit einem Rangierwagen und das anschließende Überfahren von stehenden Wagen. Trotz der Tatsache, dass der Schichtführer sprang, kam es bei dem Sturz zu schweren Verletzungen. Eine wichtige Erkenntnis bei der Untersuchung dieses MU war die mangelnde Kommunikation zwischen der gesamten Schichtbesatzung und dem Fahrer sowie die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen technischen Verfahren für das Schalten. Die Ursache liegt dann nicht nur im Verschulden des Opfers, sondern in einer Kombination aus dem Fehlverhalten der einzelnen beteiligten Arbeitnehmer und anderen Umständen.

Auch die Nichtbeachtung von Betriebsanweisungen für Geräte kann sehr schwerwiegende Folgen haben, insbesondere bei elektrischen Geräten. Dies ist bei einem anderen Notfall der Fall. In diesem Fall erlitt der verletzte Fahrer, der die Reparatur durchführte, bei der Reparatur des Endschalters der Hochspannungsabdeckung des Triebfahrzeugs, die entgegen der Gebrauchsanweisung unter Strom stand, einen Stromschlag und Verbrennungen. Infolge des anschließenden Sturzes erlitt er weitere Verletzungen. Bei Arbeiten an elektrischen Anlagen gilt der Grundsatz, sich zu vergewissern, dass die Anlage ausgeschaltet ist, oder alle Maßnahmen nach dem Stand der Technik zu ergreifen, um die Sicherheit der Arbeit zu gewährleisten, doppelt. Elektroverletzungen sind oft kompliziert und brauchen lange Zeit, um zu heilen.

Im letzten Fall sind auch die Auswirkungen der Witterung und unvorhersehbare Arbeitsrisiken zu erwähnen, die sich trotz aller Bemühungen leider nicht vollständig vermeiden lassen und erheblich zum Auftreten eines Unfalls und einer Arbeitsverletzung beitragen können. Während er den Weg entlanglief und den Rangierabschnitt registrierte, wollte er sich so positionieren, dass er sicher auf die Durchfahrt des Zuges warten und dann weitergehen konnte. Unglücklicherweise führte das Anhalten und seitliche Abbiegen dazu, dass er auf das Eis trat, ausrutschte und das Gleichgewicht verlor. Durch die reflexartige Reaktion der Bewegung, um die verlorene Stabilität wiederzuerlangen, kam es jedoch zu einer Berührung des Transitors mit dem Verschiebungsteil und zu einem Zusammenstoß. Das Ergebnis in diesem Fall war glücklicherweise, in Anführungszeichen, nur Prellungen und Quetschungen.

Abschließend möchte ich an alle appellieren, bei ihrer Arbeit an die Arbeitssicherheitsvorschriften und technischen Verfahren zu denken und diese zu beachten. Obwohl sie manchmal komplexer sind und die Arbeit verlängern, sollen sie Risiken verringern oder beseitigen und Arbeitsunfälle verhindern. Die Sicherheit am Arbeitsplatz und die Gesundheit der Mitarbeiter sollten Vorrang haben.

JAN PRŮŽEK

FOTO: ERMITTLUNGSAKTEN DER EISENBAHNAUFSICHTSBEHÖRDE



Der Schutzhelm gehört zu den Grundelementen der Ausrüstung von Mitarbeitern für das Rangieren in Sortierstationen.

FOTO: MILAN MAŠEK

# Verkehr auf der neuen Eisenbahnbrücke in Děčín aufgenommen.

**D**ie Stahlbrücke, die den unteren Ostbahnhof von Děčín mit dem Prostřední Žleb verbindet, wurde von der Österreichischen Nordwestbahn in den Jahren 1873-1874 nach dem Konzept und den Plänen von Konrad Wilhelm Hellwag und Eudard Gerlich gebaut. Sie war früher als "Wassertor der böhmisch-sächsischen Schweiz" bekannt.

Die 252 Meter lange Brücke mit vier Feldern und einer Stahlfachwerkkonstruktion mit unterem Brückendeck, die in einem Winkel von etwa 45° über die Elbe führt, wurde von der Wiener Firma Gebrüder Klein und Schmolz & Gaetner als eingleisige Brücke gebaut. Die Konstruktion ruht auf drei Sandsteinpfeilern, die nach einer damals völlig neuen, modernen Methode mit Senkkästen, Bag-

gern und einer automatischen Schaufel errichtet wurden. Diese Pfeiler waren sehr hilfreich bei der Ersetzung der Stahlkonstruktion durch eine neue im Jahr 1927 (auf den ersten Blick sehen sie aus, als sollten sie für eine zweigleisige Brücke verwendet werden). Zu der Brücke gehörten auch Rohre, die Trinkwasser aus den Quellen in Horní Žleb und Čertova Voda nach Děčín führten. Zu ihrer Zeit war sie eine der größten Brücken in Böhmen. Im Jahr 2013 wurden die Brückenpfeiler durch ein Hochwasser beschädigt und mussten 2015 repariert werden, aber die Brückenkonstruktion selbst, die zu diesem Zeitpunkt bereits korrodiert war, musste weitere sieben Jahre auf einen Ersatz warten. Abgesehen von ihrer Bedeutung für den Eisenbahngüterverkehr, wo sie die Durchfahrt von Zuggarnituren vom "rechten Ufer" zur Staatsgrenze und umgekehrt erheblich beschleunigt, ist

die Brücke als solche ein interessantes Landschaftselement und ein Kulturdenkmal der Tschechischen Republik.

Die anspruchsvolle und ungewöhnliche Rekonstruktion der Eisenbahnstrecke für Güterzüge zwischen Děčín Ost und Prostřední Žleb, die seit vielen Jahren erwartet wurde, wurde in mehreren Etappen Ende 2021 und dann 2022 durchgeführt. Sie umfasste den Ersatz der bereits erwähnten, fast 100 Jahre alten Stahlbrücke über die Elbe und die Sanierung des 400 Meter langen Tunnels direkt neben der Brücke. Die Instandsetzung hat die Sicherheit und die Geschwindigkeit auf der Strecke, die Teil des Korridors des transeuropäischen Verkehrsnetzes ist, erhöht.

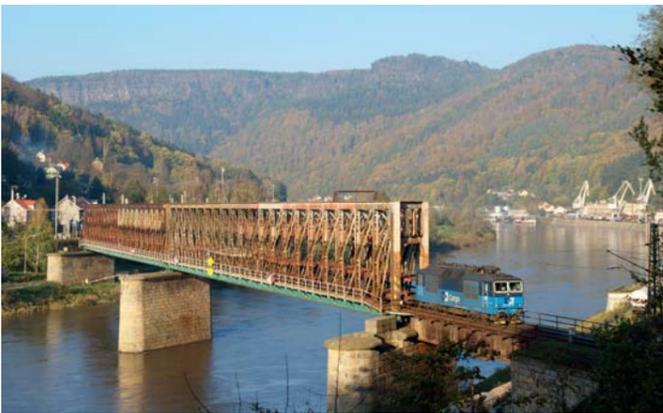
Die Kosten für den Wiederaufbau dieses Teils der vielbefahrenen Güterzugstrecke beliefen sich auf über 1 Mrd. CZK, wovon 80 % durch europäische

Fördermittel gedeckt wurden. Bei der Erneuerung der Stahlbrücke nutzten und nutzen die Bauleute die Elbe, auf der sich einzelne Teile des alten Brückendecks sehr leicht schwimmen lassen. Der Neubau selbst kam in Einzelteilen als übergroße Fracht von Prostějov nach Děčín. Das über 200 Meter lange und 1.741 Tonnen schwere Bauwerk wurde am 16. September mit Hilfe von Hydraulik und einem gut geschmierten Bett auf einzelnen Pfeilern über den Fluss geschoben. Im Vergleich zur ursprünglichen Brücke sind die Gleise auf der neuen Brücke in klassischem Schotter verlegt.

Die langjährige Dauersperrung in Děčín wurde schließlich am 23. Februar 2023 erfolgreich beendet, so dass der Bahnverkehr auf die Güterstrecke zurückkehren konnte. In den nächsten 24 Stunden nach der Eröffnung der Strecke wurden mehrere Dutzend Züge verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen, darunter auch ČD Cargo, über die modernisierte Verbindung rangiert.

Abschließend sei noch erwähnt, dass während der Aussperrung ein Teil der Züge zwischen dem Hauptgüterbahnhof Děčín und dem oberen Bahnhof Děčín Ost mit Hilfe einer rund um die Uhr besetzten Aussperrungslokomotive zwangsweise umgebaut wurde. Der Einsatz der als "Bügeleisen" bezeichneten Rangierlokomotiven der Baureihe 111 war eine interessante Besonderheit bei diesen Rangierfahrten. Obwohl diese Baureihe bei der ČD Cargo seit langem auf dem Rückzug ist, gibt es immer noch einige spezifische Anwendungen, bei denen diese elektrischen Rangierlokomotiven ihre Aufgabe erfüllen können.

TEXT UND FOTO: NT



Alte Brücke mit alter Lokomotive: "Bastard" 372.007 ČD Cargo mit Autozug NEx 48303 überquert die alte Eisenbahnbrücke zwischen Prostřední Žleb und Děčín Ost an einem sonnigen Nachmittag im Oktober.

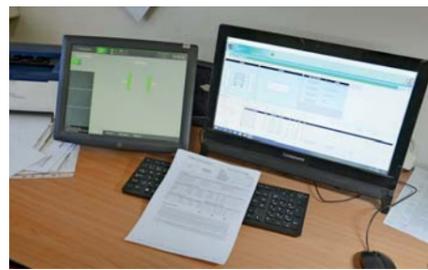


Eine moderne ČD Cargo-Lok 383.001 mit dem Container Nex 44387 fährt über die neue Eisenbahnbrücke. Das alte Bauwerk, das zur Seite geschoben wurde, wird nach und nach abgebaut und zur Entsorgung abtransportiert.

## Radioaktivitätsmessungen in Horní Dvořiště

**D**ie ČD Cargo bietet ihren Kunden nicht nur die Beförderung von A nach B an, sondern auch eine breite Palette von zusätzlichen Dienstleistungen. Zu den bekannteren gehören die Ladungssicherung von Gütern, ihre Befestigung auf dem Eisenbahnwagen oder Zolldienstleistungen. Unter den weniger bekannten sind sicherlich die Radioaktivitätsmessungen zu erwähnen, die wir in zwei Bahnhöfen - in Břeclav und Horní Dvořiště - anbieten. Diese Dienstleistung bieten wir in Zusammenarbeit mit Firemet.

Die Messungen werden mit dem hochwertigen Portalsystem Thermo Scientific FHT 1388 S durchgeführt, das zur Erkennung, Messung und Bewertung der Grenzwerte für die radioaktive Kontamination von Frachtgut und zur Kontrolle des Vorhandenseins illegaler Strahlungsquellen in Ei-



Arbeitsplatz des Bedieners von Radioaktivitätsmessgeräten in Horní Dvořiště.

senbahngüterwagen eingesetzt wird. Das Gerät wird hauptsächlich für den Transport von Metallabfällen verwendet. Im Bahnhof Horní Dvořiště ist das Gerät am Eingangstransportgleis Nr. 4 installiert. Die Informationen aus dem Gerät werden per Kabel an den Arbeitsplatz des Wagendisponenten im Bahnhofsgebäude weitergeleitet, der die Informationen auswertet und die Bescheini-

gung dem Frachtbrief der zu kontrollierenden Sendung beifügt. Das Gerät ist sehr empfindlich. Im Falle der Entdeckung zulässiger Werte, was bereits mehrmals vorgekommen ist, folgen die Arbeitnehmer der ČD Cargo einem festgelegten Plan und informieren Firemet, die eine physische Inspektion des Wagens und eine eventuelle Entsorgung des radioaktiven Materials veranlasst. Auf demselben Gleis befindet sich auch eine dynamische Gleiswaage, so dass die Arbeitnehmer der ČD Cargo auch einen Überblick über überladene Wagen haben oder auf Kundenwunsch Gewichtsmessungen durchführen.

Über den Grenzübergang Horní Dvořiště gehen jährlich rund 200.000 Tonnen Eisenschrott ins Ausland, wobei die Voestalpine-Stahlwerke in Linz wohl der wichtigste Abnehmer sind, weiterer Schrott geht an italienische Stahlwerke. In Anbetracht der Tatsache, dass in Schrottsendungen gelegentlich eine Komponente enthalten sein kann,



Durchfahrt des Zuges Pn 44503 (České Budějovice n. n. - Linz Vbf Ost) durch die Radioaktivitätsmessanlage im Bahnhof Horní Dvořiště.

die Strahlung aufweist, ist es notwendig, solche Fälle auszuschließen und die negativen Auswirkungen solcher Sendungen auf die Umwelt durch rechtzeitiges Eingreifen zu verhindern. Die meisten ausländischen Käufer verlangen inzwischen auch Sicherheitszertifikate für die Sendungen.

TEXT UND FOTO: MICHAL ROH

## Europäischer Eisenbahnpreis für das Jahr 2023

**A**m Dienstag, den 31. Januar 2023, fand eine der wichtigsten europäischen Eisenbahnveranstaltungen statt - die Verleihung des Europäischen Eisenbahnpreises durch zwei internationale Organisationen - CER (Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturbetreiber) und UNIFE (Verband der Europäischen Eisenbahnindustrie). Es handelte sich um die 16. jährliche Verleihung.

Die Teilnehmer wurden von Alberto Mazzola, Exekutivdirektor der CER, und Philippe Citroën, Generaldirektor der UNIFE, begrüßt, gefolgt von einer Videobotschaft von Roberta Metsola, Präsidentin des Europäischen Parlaments, und Andreas Carlson, schwedischer Minister für Infrastruktur und Wohnungsbau. Es folgte ein Runder Tisch zum Aufbau von Kapazitäten für krisenresistente Eisenbahnen, an

dem Vertreter der Europäischen Kommission, des Europäischen Parlaments, der UNIFE und der CER teilnahmen.

Die Auszeichnung "Rail Champion 2023" wurde der Ukrainischen Eisenbahn (UZ) verliehen. Damit wurde die bemerkenswerte Widerstandsfähigkeit bei der Bereitstellung ununterbrochener Verkehrsdienste und die Härte in Kriegszeiten gewürdigt. Die Auszeichnung wurde von Oleksandr Pertsovskiy, einem Mitglied des UZ-Verwaltungsrats, entgegengenommen. Der Preis "Bahntransportpionier 2023" wurde an Eglé Šimé (CEO von LTG Cargo) für ihre Bemühungen um die Stärkung der Rolle der Frau bei der Bahn und ihre geschickte Führung von LTG Cargo in turbulenten Zeiten verliehen. Schließlich wurde Carlo Borghini, der scheidende Generaldirektor des gemeinsamen europäischen Eisenbahnunternehmens "ERJU", gewürdigt.

TEXT UND FOTO: MICHAL VÍTĚZ



# Mit dem Dampfzug ins Zittauer Gebirge



Die Reisebeschränkungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie haben hoffentlich ein Ende gefunden, und wir können wieder nicht nur die Schönheit

unseres Landes erkunden, sondern natürlich auch verschiedene interessante Orte im Ausland entdecken. Der heutige Reisebericht führt uns in das Zittauer Gebirge, ein Gebirge mit bemerkenswerten Sandsteinformationen, Felsenstädten und Überresten vulkanischer Aktivität. Wenn man dieses malerische Gebiet an der Nordseite des Lausitzer Gebirges besuchen will, kann man einen der Wanderwege nehmen, die von Tschechien aus führen, zum Beispiel von Krompach aus. Man kann aber auch ein ebenso romantisches Verkehrsmittel für die Reise ins romantische Zittauer Gebirge wählen, nämlich eine Dampfschmalspurbahn.

## Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes

Der erste Zug aus Löbau kam 1848 in Zittau an. Wichtig war auch die Verbindung mit Liberec im Jahr 1859, die auf der Grundlage eines zwischen Österreich und Sachsen im Jahr 1853 geschlossenen Staatsvertrags realisiert wurde. Im Zusammenhang mit dieser Bahn ist zu erwähnen, dass die Strecke von der Zittau-Reichenberger Eisenbahn gebaut und betrieben wurde. 1905 übernahmen die Sächsischen Staatseisenbahnen und später die Deutsche Reichsbahn den Betrieb einschließlich des tschechischen Abschnitts. Der



Ein Personenzug aus Zittau, gezogen von der Dampflok 99 749, fährt in den Endbahnhof Kurort Oybin ein. FOTO: MICHAL ROH ML.

Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen durchgeführt. Es gab sogar einmal den Plan, die Bahn nach Böhmen zu verlängern. Im Jahr 1906 wurde die Schmalspurbahn verstaatlicht. Die Zahl der Fahrgäste nahm zu, vor allem an Sonn- und Feiertagen und in der Sommersaison. Die Elektrifizierung der Strecke und die Umstellung auf eine elektrische Straßenbahn wurden in Erwägung gezogen, aber schließlich wurde der Abschnitt Zittauer Vorstadt - Bertsdorf - Kurort Oybin 1913 zweigleisig ausgebaut, was die Kapazität deutlich erhöhte. Zur gleichen Zeit wurde ein Teil der Strecke in Olbersdorf verlegt. Im Jahr 1945 wurde das zweite Gleis abgebaut. Der Betrieb auf der

Im Jahr 2006 wurde die SOEG mbH (Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH) gegründet, die auch heute noch tätig ist. Sie stehen an den Zittauer Schmalspurbahnen für Touristen aus der Tschechischen Republik bereit. Der Fahrplan und viele andere Werbematerialien sind in tschechischer Sprache, so dass man sich keine Sorgen um die Sprachbarriere machen muss. Der Fahrpreis ist trotz des sehr günstigen Wechselkurses der Krone nicht der billigste. In Anbetracht des Kohlepreises ist das aber auch nicht verwunderlich. Für eine Hin- und Rückfahrkarte von Zittau nach Jonsdorf oder Oybin zahlt ein Erwachsener 18

Euro, ein Kind 10 Euro. Es ist jedoch auch möglich, eine günstige Tageskarte für 19 oder 13 Euro zu erwerben. In der Nebensaison, die bis zum 31. März dauert, ist der Verkehr auf 2 Zugpaare beschränkt, aber in der Hochsaison sind beide Zweige der Schmalspurbahn stark frequentiert. Auf ausgewählten Strecken wird ein offener Aussichtswagen eingesetzt und neben den üblichen Dampf- und Diesellokomotiven sind auch historische "Dampflokomotiven" zu sehen. Der sogenannte "Sachsenzug" ist in der Regel mit der Lokomotive IV K Nr. 145 ausgestattet, die 1908 für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen gebaut wurde. Eine weitere interessante Verbindung ist der "Reichszug", in dem man die Atmosphäre des Reisens in den 1930er Jahren genießen kann. An der Spitze befindet sich normalerweise die 99

731 aus dem Jahr 1928. Sehr interessant ist auch eine Fahrt in einem Triebwagen VT 137 322 aus dem Jahr 1937. Die SOEG hat ihn nach 40 Jahren der Stilllegung wieder in Betrieb genommen und 2016 einen Zughänger hinzugefügt.

Aber das ist nicht alles. In der Eisenbahnstation Kurort Oybin kann man ein kleines Eisenbahnmuseum besichtigen, und der Abzweigbahnhof Bertsdorf ist ebenfalls im Retrostil gehalten und bietet einen Blick in das Depot oder eine Wohnung im Bahnhofsgelände. Die Liste der Eisenbahnattraktionen könnte man mit einer Einladung zu einer Fahrt mit der Grubenbahn in Olbersdorf abschließen. Dabei handelt es sich nicht nur um eine Erinnerung an den Kohleabbau in einem nahegelegenen Steinbruch, sondern eher um eine Kinderattraktion. In der Nähe der Strecke sind drei Schienenfahrzeuge ausgestellt - eine elektrische Abraumlokomotive der Baureihe EL-3 aus dem Jahr 1955 mit einer Spurweite von 900 mm (Lokomotiven dieser Baureihe wurden auch auf dem Grubengleis im Steinbruch Olbersdorf eingesetzt), eine Bergbau-Motorlokomotive der Baureihe V10C



In der Nähe des Olbersdorfer Sees, der durch die Flutung eines Kohlebergwerks entstanden ist, sind Fahrzeuge ausgestellt, die zum Transport von Kohle und Abraum verwendet wurden. FOTO: MICHAL ROH

und ein Kippwagen zum Transport von Kohle und Abraum. Im nahegelegenen Tagebau Olbersdorf wurde bis 1991 Braunkohle abgebaut und als Brennstoff für die nahegelegenen Kraftwerke Hirschfelde und Hagenwerder verwendet.

TEXT: MICHAL ROH



In der Nebensaison werden einige Personenzüge mit der Diesellok 199 018 (Faur L45H) gefahren. Einer der "Personenzüge" hat gerade die Haltestelle Kurort Jonsdorf verlassen. FOTO: MICHAL ROH ML.

tschechische Abschnitt wurde erst 1945 von der ČSD übernommen. Aber kehren wir zurück nach Zittau. Im Jahr 1875 erhielt die Stadt einen Anschluss an Zhořelec (Görlitz), und die Einwohner mussten noch fast 10 Jahre auf eine weitere Eisenbahn warten. Ausschlaggebend für den Bau der Eisenbahn nach Reichenau (dem heutigen Bogatynia) waren die Kohlevorkommen und die Industrieunternehmen in der Region. Der Betrieb auf der Strecke von Zittau nach Reichenau und Markersdorf wurde am 11. November 1884 aufgenommen. Die Strecke wurde als Schmalspurbahn mit einer in Sachsen üblichen Spurweite von 750 mm gebaut und im Jahr 1900 wurde die Weiterführung bis zum Grenzübergangsbahnhof Heřmanice fertiggestellt. Diese verband sich mit der Strecke der Frýdlant Bezirksbahnen von Frýdlant in Böhmen.

Die Entwicklung des Eisenbahnknotens Zittau wurde mit dem Bau der Schmalspurbahnen nach Kurort Oybin und Kurort Jonsdorf abgeschlossen. Diese wurde 1889 von der ZOJE (Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn Gesellschaft) in Betrieb genommen, und am 15. Dezember 1890 begann der regelmäßige Verkehr zwischen Zittau und den beiden Endstationen. Der Betrieb wurde von den

"Schmalen" sollte in den 1990er Jahren im Zusammenhang mit der Erschließung des Kohlebergbaus eingestellt werden. Der Bau einer Verlegung westlich von Olbersdorf wurde erwogen. Nach der Veränderung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse wurde beschlossen, den Bergbau aufzugeben und den Betrieb aufrechtzuerhalten.



An den einst relativ starken Güterverkehr auf der Zittauer Schmalspurbahn erinnert die historische Güterwagengarnitur auf Schwellen im Bahnhof Zittau Vorstadt. FOTO: MICHAL ROH

## Weitere Attraktionen in der Umgebung der Zittauer Schmalspurbahnen

**Zittau** - im Stadtmuseum befinden sich zwei Fastenbilder. Das große Zittauer Fastenbild von 1472 zeigt 90 Szenen aus dem Alten und Neuen Testament von der Erschaffung der Welt bis zum jüngsten Gericht. Das kleine Zittauer Fastenbild von 1573 stellt eine monumentale Kreuzigungsszene dar. In der Stadt gibt es zahlreiche weitere historische Denkmäler.

**Olbersdorf** - ein See zum Schwimmen und für andere sportliche Aktivitäten; um den See führt ein Radweg

**Kurort Jonsdorf** - ein Luftkurort mit einem interessanten Park. In der Felsenstadt oder auf dem Naturlehrpfad kann man sich über die Geschichte des Bergbaus und der Mühlensteinproduktion informieren. Das Schmetterlingshaus kann das ganze Jahr über besichtigt werden.

**Kurort Oybin** - eine Burg und ein Kloster, erbaut von Karl IV. in der Zeit, als die Lausitz zu Böhmen gehörte.