



# Cargovák



## Eröffnungsspalte

### Emissionsrechtehandel

**D**er Verlauf des diesjährigen Winters legt nahe, dass Informationen über den Klimawandel nicht nur leeres Gerede sind und ernst genommen werden sollten. Die Frage ist allerdings, ob wir in der Lage sind, diesen Trend umzukehren oder zumindest zu verlangsamen. Um den Klimawandel zu stoppen, ist es entscheidend, weltweit die sog. **Klimaneutralität** zu erreichen – also einen Zustand, in dem die Menschheit durch ihre Aktivitäten keine Treibhausgase mehr in die Atmosphäre abgibt. Entscheidend ist die Menge an CO<sub>2</sub>-Emissionen, die vor allem durch die Verbrennung fossiler Brennstoffe bei der Stromerzeugung, in der Schwerindustrie, aber auch beim Autofahren oder im Flugverkehr entstehen. Die Kohlendioxid-Emissionen stiegen von 16 Milliarden Tonnen im Jahr 1959 auf 41,1 Milliarden Tonnen im Jahr 2021 an. Die Produktion weiterer Emissionen ist mit der Entwaldung und veränderten Bodennutzung verbunden. Sie fragen sich

möglicherweise, warum ich hier davon schreibe. Eines der Instrumente zur Dekarbonisierung sind Emissionszertifikate. Und diese beeinflussen die Aktivitäten unseres Unternehmens auf erhebliche Weise und dies gleich doppelt. Sie wirken sich auf das Volumen der Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen aus und bewirken so letztlich einen Rückgang der Braunkohletransporte, was unter dem Gesichtspunkt der Dekarbonisierung richtig ist, und es liegt an uns, wie wir es uns gelingt, die verlorenen Mengen zu ersetzen. Emissionszertifikate führen zudem zu einer Verringerung unserer Wettbewerbsfähigkeit und dies infolge der hohen Strompreise, in denen sich der Preis der Zertifikate niederschlägt. Und ČD Cargo realisiert etwa 90 % seiner Leistung in elektrischer Traktion. Dies ist eine offensichtliche Deformierung des Transportmarktes, da Straßen erst ab 2027 im Rahmen des ETS2-Programmes Emissionszertifikaten unterliegen. So kriegt der umweltfreundliche Schienengüterverkehr wieder mal auf den Frack...

MICHAL ROH

## Inhalt

### Organisationswechsel

**03** Gültig ab 1. April 2024 wird in der Organisationsstruktur auftreten ČD Cargo zu wesentlichen Änderungen. Mit dem Umfang und den Gründen für ihre Umsetzung sowie mit den erwarteten Zielen des Lesers vorgestellt von Vorstandsmitglied Martin Svojanovský.



### Rübenkampagne 2023

**04** Transport von Rüben zur Zuckerfabrik in Hrušovany nad Jevišovkou sind der Beweis dafür, dass Eisenbahnen hat während des Transports dieser landwirtschaftlichen Nutzpflanzen haben noch viel zu bieten. Die Rüben vom letzten Jahr Die Kampagne war äußerst erfolgreich. Urteile selbst.



Die Lokomotive 186.367 auf dem Bild von Michal Roh Jr. fuhr mit dem NEx-Zug 41337 durch den Bahnhof Kurort Rathen und durch das Elbtal, nähert sie sich der Staatsgrenze und erreicht bald den Zielbahnhof Lovosice. Der Zug, der das im Magazin erwähnte Terminal ČD-DUSS in Lovosice mit den Terminals in Lehrte und Rotterdam verbindet, wird 4-mal pro Woche abgefertigt und legt dabei eine Strecke von ca. 950 km in ca. 24 Stunden zurück, einschließlich der Manipulationen im MegaHub Lehrte. Auf ganzer Strecke wird der Zug von einer Lok der ČD Cargo und nach Lehrte von den Lokführern der ČD Cargo geführt. In den Niederlanden wird seine Fahrt von einem kooperierenden Spediteur sichergestellt. Die Benelux-Länder stellen ein großes Potential für ČD Cargo dar.

**I** Im traditionellen Januar-Beitrag werfen wir einen Blick darauf, wie sich nicht nur das Unternehmen, sondern die gesamte ČD Cargo-Gruppe im vergangenen Jahr entwickelt hat. Es war ein Jahr voller großer globaler Veränderungen, die sich natürlich stark auf unsere Tätigkeit ausgewirkt haben. Von den wichtigsten Faktoren sei zumindest der andauernde Krieg in der Ukraine erwähnt, der durch den Kriegskonflikt in Israel noch verschärft wurde. Als sei dies nicht genug, kam es zu Angriffen militanter Huthis, die die Durchfahrt von Schiffen durch den Suezkanal bedrohen. Weitere Faktoren waren die fortschreitende industrielle Rezession, der Rückgang der Bauproduktion, die hohen Energiepreise und die Inflation.

Wir leben nicht im Vakuum, daher waren die Folgen der oben genannten Faktoren für das gesamte Segment des Schienengüterverkehrs wirklich erheblich. Ein Blick auf die Statistik zeigt, dass die Transportleistung aller Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Tschechischen Republik im Jahre 2022 35.201 Mio. Btkm betrug, im vergangenen Jahr waren es nur noch 32.009 Mio. Btkm. Auch ČD Cargo verzeichnete einen Leistungsrückgang von etwa 15 %. Warum? Das erfahren wir auf den folgenden Zeilen. Auch weitere Transportunternehmen wiesen einen Leistungsrückgang aus – PKP Cargo International (-34 %) und METTRANS (-10 %). Andererseits stiegen beispielsweise die Leistung des Spediteurs ORLEN Unipetrol Doprava (+18%), der einige Transporte „unter seine Fittiche“ nahm, die zuvor von anderen Spediteuren, darunter auch von ČD Cargo, realisiert wurden. Der Marktanteil von ČD Cargo betrug zu Jahresende 2023 54,62 % und in der imaginären Rangliste stehen wir im Vergleich zu anderen Spediteuren immer noch an erster Stelle.

2023 beförderten wir 53,9 Millionen Tonnen Waren auf dem Inlandsmarkt, also ca. 7 Millionen Tonnen weniger als im Jahr 2022. Positiv ist jedoch, dass die Leistungen und das Volumen der im Ausland transportierten Güter stetig steigen. Beispiele hierfür sind unsere Niederlassungen in Österreich und Deutschland. Im Rahmen eigener Geschäfte, in denen die Volumen der Partizipationstransporte nicht enthalten sind, transportierten die Niederlassungen im Vergleich zum Vorjahr mehr als eine halbe Million Tonnen Waren und im Vergleich zu 2021 fast eine Million Tonnen mehr. Ähnlich erfolgreich waren im Jahr 2023 auch unsere ausländischen Tochtergesellschaften. Auf ihre Ergebnisse kommen wir in einer der nächsten Ausgaben des Cargovák zurück.

Den größten Rückgang im Vergleich zum Vorjahr verzeichnete mit 1,7 Mio. t der Handelsartikel Braunkohle. Während im Jahr 2022 das Interesse am Transport dieses Brennstoffs enorm war und

# Wie haben wir uns 2023 geschlagen?

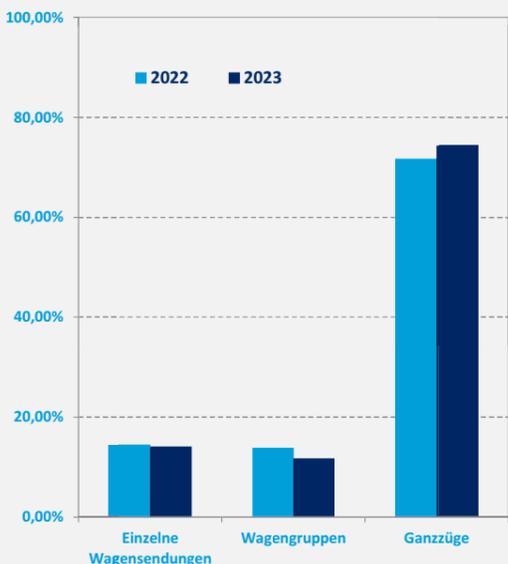
wir die Forderungen unserer Kunden kaum erfüllen konnten, war das vergangene Jahr von einem markanten Rückgang geprägt. Die Situation auf dem Markt mit Erdgas stabilisierte sich teilweise und das ungewöhnlich warme Wetter im Frühjahr und zum Jahresende trugen zu einer Einschränkung der Brennstofftransporte in die meisten Heizwerke bei. Die Deponien der meisten Kraftwerke waren im Laufe des Jahres übervoll von Brennstoffen. Negativ wirkte sich auch die Übernahme der Kohletransporte zum Kraftwerk Hodonín durch den Beförderer SD-KD aus; hierbei ging es jedoch um keine großen Umfänge. Aus den Statistiken geht weiter hervor, dass die Stromproduktion aus Kohleressourcen auf 27 % gesunken ist und so ihr historisch niedrigstes Niveau erreichte. In Zusammenarbeit mit CD Cargo Slovakia realisierten wir erfolgreich Braunkohletransporte ins Kraftwerk Nováky. Dieses wurde jedoch Ende 2023 stillgelegt. Seit Anfang des Jahres sorgen unsere Mitarbeiter für die Entladung von Kohle im Heizwerk Krnov. Im Dezember transportierten wir auch die ersten drei Testzüge mit Braunkohle von Počeradý ins Chemiewerk ORLEN in Most. Natürlich wirkten sich die hohen Strompreise auch auf andere Industriebranchen aus, beispielsweise auf die Metallurgie. Im Laufe des Jahres geriet das Unternehmen Liberty Steel Ostrava in ernsthafte finanzielle Schwierigkeiten, samt Schließung zweier Hochöfen und eines großen Teils der Kokerei mit allen daraus resultierenden Folgen. So gingen die Lieferungen von Eisenerz, Steinkohle, Koks, Kalkstein und infolge der Produktionsdrosselung natürlich auch die Produktion selbst zurück. Allein bei den Handelsartikeln Eisen und Maschinenbauezeugnisse machte dies einen Verlust von 1,2 Millionen Tonnen Ware aus. Leider erreichen die neu beschafften Transporte diese Leistungen bei weitem nicht. Der Rückgang der Handelsartikel Steinkohle und Koks im Vergleich zum Vorjahr war nicht so signifikant, dessen ungeachtet schlug sich die schlechte Lage jedoch in der Hüttenindustrie und auch das mangelnde Interesse an der Lieferung dieses Brennstoffes in die Kraftwerke, insbesondere nach Dětmarovice, auch hier nieder. So endete der Geschäftsfall zur Lieferung von Steinkohle aus Indonesien über den Hafen von Plöče. Auch die unklare Situation nach den Wahlen im benachbarten Polen beeinträchtigte den Markt mit dieser Handelsware. Zu Beginn des Jahres 2023 wurde unsere Tochtergesellschaft CD Cargo Poland zum Spediteur auf dem polnischen Abschnitt für Transporte für das Stahlwerk Třinecké železářny. Die Lage bei den Baustoffen ist im Laufe des Jahres kaum besser geworden. Die schlechten Ergebnisse

bei diesem Rohstoff sind das Resultat des geringeren Verbrauchs von Kalkstein für die Entschwefelung aufgrund der Reduzierung der Kohleenergie, des geringeren Interesses an Kalkstein für die Hüttenwerke und auch die Bauproduktion im Laufe des Jahres ging zurück. Auch unsere Bemühungen um Transporte für Streckensperrungen waren wenig erfolgreich. In einer Reihe von Fällen waren wir jedoch erfolgreich und fürs nächste Jahr haben wir Maßnahmen ergriffen, um einen größeren Anteil an diesen Transporten zu gewinnen. Von den erfolgreich realisierten seien beispielsweise die Anfuhr und Anschüttung von Schotter auf der Streckensperrung im Abschnitt Jihlava – Veselí nad Lužnicí und die Anfuhr und Anschüttung von Schotter bei der Modernisierung von Eisenbahnstrecken in der Slowakei erwähnt. Selbstverständlich war die Tochtergesellschaft CD Cargo Slovakia maßgeblich an diesem Geschäftsfall beteiligt. Sehr schlecht war die Situation auf dem Holzmarkt. Die Borkenkäferkalamität neigte sich langsam dem Ende zu und der Markt zeigte kein Interesse an teurem Holz. Eine Reihe von Verarbeitungsbetrieben nicht nur in der Tschechischen Republik, sondern auch in Österreich haben die Abnahme von Faserstoffen und Rundholz reduziert. Beim Transport von Fertigprodukten standen wir in starker Konkurrenz zur „Straße“, die mit Überkapazitäten zu kämpfen hatte. Der Einsatz von großvolumigen GigaWood-Waggons darf als Wettbewerbsvorteil angesehen werden. In der zweiten Jahreshälfte verbesserte sich die Situation leicht, dennoch mussten wir mit konkurrierenden Transportunternehmen, die sehr niedrige Preise anbieten, um die Transporte kämpfen. Erwähnenswert ist die Realisierung eines Testzugs mit Schnittholz aus Rumänien nach Cheb oder die Inbetriebnahme eines externen Holzlagers in Lovosice. Positiv zu bewerten ist die Entwicklung im Bereich der Warengruppen Chemieprodukte und Flüssigbrennstoffe, die unter anderem dank der intensiven Geschäftszusammenarbeit mit ČEPRO erfolgreich war. Möglich wurde dies unter anderem durch den Einsatz eigener Kesselwagen für Importtransporte sowie durch eine eigene Lizenz in Deutschland. Im April gelang es uns zudem, den Transittransport von Kraftstoffen aus der Slowakei nach Polen zu übernehmen, der zuvor vom privaten Spediteur PKP Cargo International durchgeführt wurde. Neu waren auch Benzintransporte aus Deutschland. Im Gegensatz hierzu verzeichneten Minerale Dünger und das Segment der schweren organischen Chemie einen deutlichen Rückgang. Beim Handelsartikel Lebensmittel und landwirtschaftliche Produkte gelang es, den Jah-

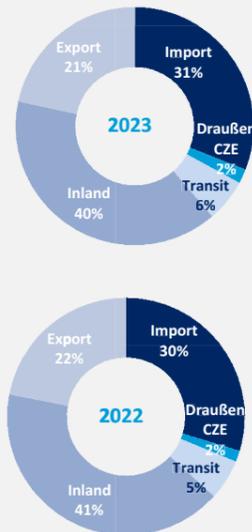
resplan um 12 Tausend Tonnen zu überschreiten. Über den Rahmen des Plans hinaus ist es uns gelungen, auch in einem hart umkämpften Umfeld eine Reihe von Spot-Transporten von Getreide zu realisieren und die Zusammenarbeit mit einem neuen Kunden, Millet, aufzunehmen. Erfolgreich war auch die Rübenherbstkampagne – wir transportierten Rüben nicht nur aus Mittelmähren, sondern zu einem großen Teil auch aus der Slowakei in die Zuckerraffinerie in Hrušovany nad Jevišovkou. 2023 wurden nicht so viele Militärtransporte realisiert wie im Vorjahr. Dies schlug sich natürlich auch in den Ergebnissen der Warengruppe „Sonstiges“ nieder. Diese kann sich jedoch der ganzjährig erfolgreichen Realisierung von Transporten von Einheiten für die Warschauer U-Bahn in Zusammenarbeit mit CD Cargo Poland, des Transports der modernsten TGV-Einheit für Tests in Velim oder des Transports neuer RegioFox-Dieseleinheiten für die Bahngesellschaft České dráhy rühmen. Nach Jahren erfolgreicher Zusammenarbeit wurden Ende April drei Paare von Post-Expresszügen gestrichen und seit Mai erfolgen Postsendungen nur noch eingeschränkt in Form von Einzelwagensendungen. Wir beförderten auch weiterhin humanitäre Güter für die Diakonie Broumov, eine interessante Herausforderung war auch das Projekt mit Lemkin-Zügen. Trotz eines relativ negativen Jahresauftakts, als die Automobilindustrie mit einem Mangel an Komponenten zu kämpfen hatte, gelang es, den Stand von 2022 im Segment Automotive um fast 100 Tausend Tonnen zu übertreffen. Die unerfreuliche Situation im Hafen von Koper führte dazu, dass ein Teil der Autotransporte in diesen Hafen auf die Straße in verlagert wurde. Der kombinierte Verkehr hat sich immer noch nicht von der Covid-Pandemie erholt, was sich in einem Rückgang der Leistungen bei nahezu allen Operatoren widerspiegelt. Die ehrgeizigen Pläne in Bezug auf das Mošnov-Terminal konnten bisher nicht umgesetzt werden. Trotz der Tatsache, dass die Anzahl der Züge für METTRANS auf der gesamten Strecke auch in Deutschland mit eigenen Lokomotiven und Lokführern Schwankungen unterlag, kann dieses Projekt als Erfolg gewertet werden. Ebenso wichtig ist die Zugförderung im intermodalen Verkehr aus Lovosice über Lehrte nach Rotterdam mit Lokomotiven der ČD Cargo. Auch die Transporte für den Betreiber MSC wuchsen, wo wir beispielsweise mit dem Fahrbetrieb auf einer neuen Linie von Bremerhaven nach Mělník begannen, usw.

MICHAL ROH  
GRAFIK: LEONA PECKOVÁ

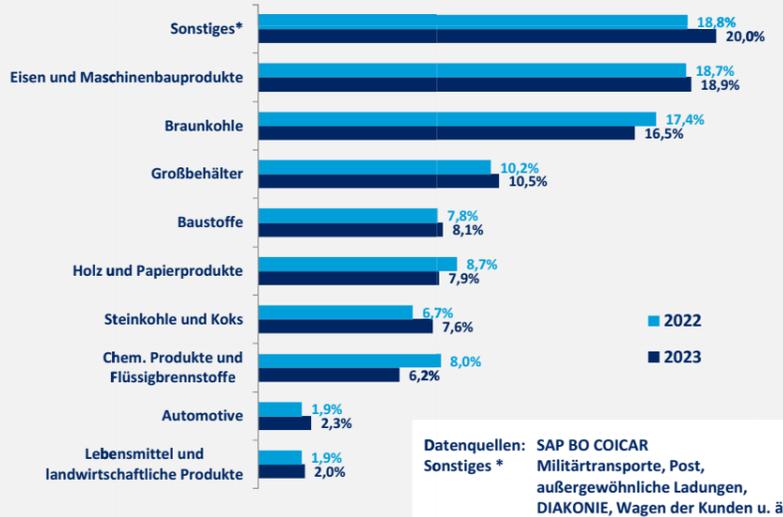
## Nach den Sendungsarten



## Nach der Transportart



## Nach einzelnen Warenarten



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

# Änderung der Organisationsstruktur von ČD Cargo

**S**ehr verehrte Kolleginnen und Kollegen, Zum Stichtag des 31. März 2024 wurde die Tätigkeit der bestehenden Betriebseinheiten (BE) eingestellt und zum 1. April 2024 wurden durch Zusammenlegung der bestehenden BEs, jeweils paarweise entsprechend der regionalen Gliederung, drei neue größere Organisationsgruppen mit gleichem Tätigkeitsumfang geschaffen.

So entstanden drei neue Regionale Betriebsdirektionen (im Folgenden „OPŘ“ zu Deutsch „RBD“, genannt):

- **OPŘ (RBD) West** (durch Zusammenlegung der bestehenden Betriebseinheiten České Budějovice und Ústí nad Labem) mit Sitz in Ústí nad Labem, Direktor Ing. Petr Vejs
- **OPŘ (RBD) Střed** (durch Zusammenlegung der bestehenden Betriebseinheiten Prag und Česká Třebová) mit Sitz in Prag, Direktor Ing. Martin Kašpar
- **OPŘ (RBD) Východ** (durch Zusammenlegung der bestehenden Betriebseinheiten Brno und Ostrava) mit Sitz in Ostrava, Direktor Ing. Ivan Čimborá

Die Änderung wurde vom Verwaltungsrat in der 408. Vorstandssitzung von ČD Cargo am 24. Oktober 2023 erörtert und gebilligt und anschließend den Vertretern aller Gewerkschaftsorganisationen und allen leitenden Angestellten der bestehenden Betriebseinheiten und Betriebsstätten unterbreitet. In diesem Zusammenhang möchte ich auf die zu erwartenden sozialen Auswirkungen der geplanten organisatorischen Änderung eingehen. Sie wird nur eine sehr begrenzte Anzahl von Mitarbeitern in der Leitung der bestehenden Betriebseinheiten direkt betreffen. Die Verschlingung der neu organisierten Arbeitsstätten betrifft nur einen geringen

Prozentsatz von BE-Leitungskräften, bei denen es in erster Linie um deren mögliche Weiterbeschäftigung in unserem Unternehmen und im Extremfall leider auch um Personalabbau geht. Die sonstigen Mitarbeiter in den bestehenden Strukturen der Betriebseinheiten sind von den personellen Veränderungen nicht betroffen und ihre Positionen bleiben unverändert erhalten. Gleichzeitig muss aber auch gesagt werden, dass es in den folgenden Etappen zu gewissen Veränderungen in der Systematisierung der Arbeitspositionen kommen kann. Diese Änderungen ergeben sich aus den sich ändernden Erfordernissen zur Realisierung der betrieblichen Leistung innerhalb der einzelnen Betriebsstellen als Reaktion auf die sich wandelnden Transportbedürfnisse und die Organisation des Betriebs in den einzelnen Regionen. Diese Änderungen gehen nicht aus organisatorischen Veränderungen, sondern aus der aktuellen Situation in einzelnen Regionen hervor und werden in beide Richtungen umgesetzt (mögliche Erhöhung oder Streichung von Positionen). Diese möglichen Änderungen fallen dann bereits voll und ganz in den Zuständigkeitsbereich der neuen Arbeitsstätten. Folgen für die Beschäftigungslage werden jedoch immer nur das letzte Mittel sein. Wir werden unser Bestes tun, um unsere Mitarbeiter im Rahmen von ČD Cargo zu beschäftigen, z.B. an einem anderen Ort, an dem der betriebliche Bedarf zum gegebenen Zeitpunkt höher sein wird.

In den folgenden Zeilen möchte ich die Gründe skizzieren, die mich zu dieser Änderung bewegen haben, einschließlich dessen, was ich von diesen Zusammenschlüssen erwarte. Seit mehr als anderthalb Jahren bin ich für den betrieblichen Bereich unseres Unternehmens verantwortlich. Meine Pflicht ist es, den aktuellen Stand und das System der Organisation der betrieblichen Arbeit kontinuierlich zu evaluieren. Gerade aufgrund die

ser Auswertung habe ich vorgeschlagen, diese organisatorische Änderung vorzunehmen.

Unter dem Gesichtspunkt der grundlegenden Zielsetzung erwarte ich von dieser Änderung die Einhaltung und Vereinfachung eines einheitlichen Managementkonzepts durch die einzelnen Direktoren der neu gegründeten Einheiten, die an der Spitze der einzelnen RBDs im Sinne der operativen und wirtschaftlichen Effizienz verantwortlich sein werden. Gleichzeitig erwarte ich ein hohes Maß an Eigenständigkeit und Verantwortung der einzelnen Leiter der Betriebsstätten für die betriebliche Effizienz der zugewiesenen Region. Dieses neu konzipierte System ermöglicht eine einfachere und angemessenere Bewertung der Arbeitsqualität einzelner leitender Mitarbeiter und einen schnelleren Diskurs oder mögliche Umsetzung aller relevanten Anmerkungen der Mitarbeiter von ČD Cargo. Ich erwarte, dass jeder Mitarbeiter die Möglichkeit haben wird, sich zu den Möglichkeiten einer Verbesserung der Arbeitsorganisation in seiner Region zu äußern und dass diese Vorschläge im Zusammenhang mit der beruflichen Weiterentwicklung geprüft werden.

Als grundlegendes Problem für ČD Cargo im gegenwärtigen harten Wettbewerb im Segment des Güterverkehrs (nicht nur in Schienenverkehr, denn leider stellt auch der Straßengüterverkehr eine sehr starke Konkurrenz dar) sehe ich eine gewisse Inflexibilität, schnellstmöglich auf notwendige Veränderungen in der Technologie der betrieblichen Arbeit an einigen Standorten bei der Absicherung der sich ändernden Kundenanforderungen zu reagieren. Leider gibt es auf dem Niveau der bestehenden Betriebseinheiten viele Einschränkungen, die es nicht ermöglichen, Sofortmaßnahmen zur Gewährleistung der Bedürfnisse des Betriebs durch- und umzusetzen, insbesondere die schnellere Zusammensetzung und Abfer-

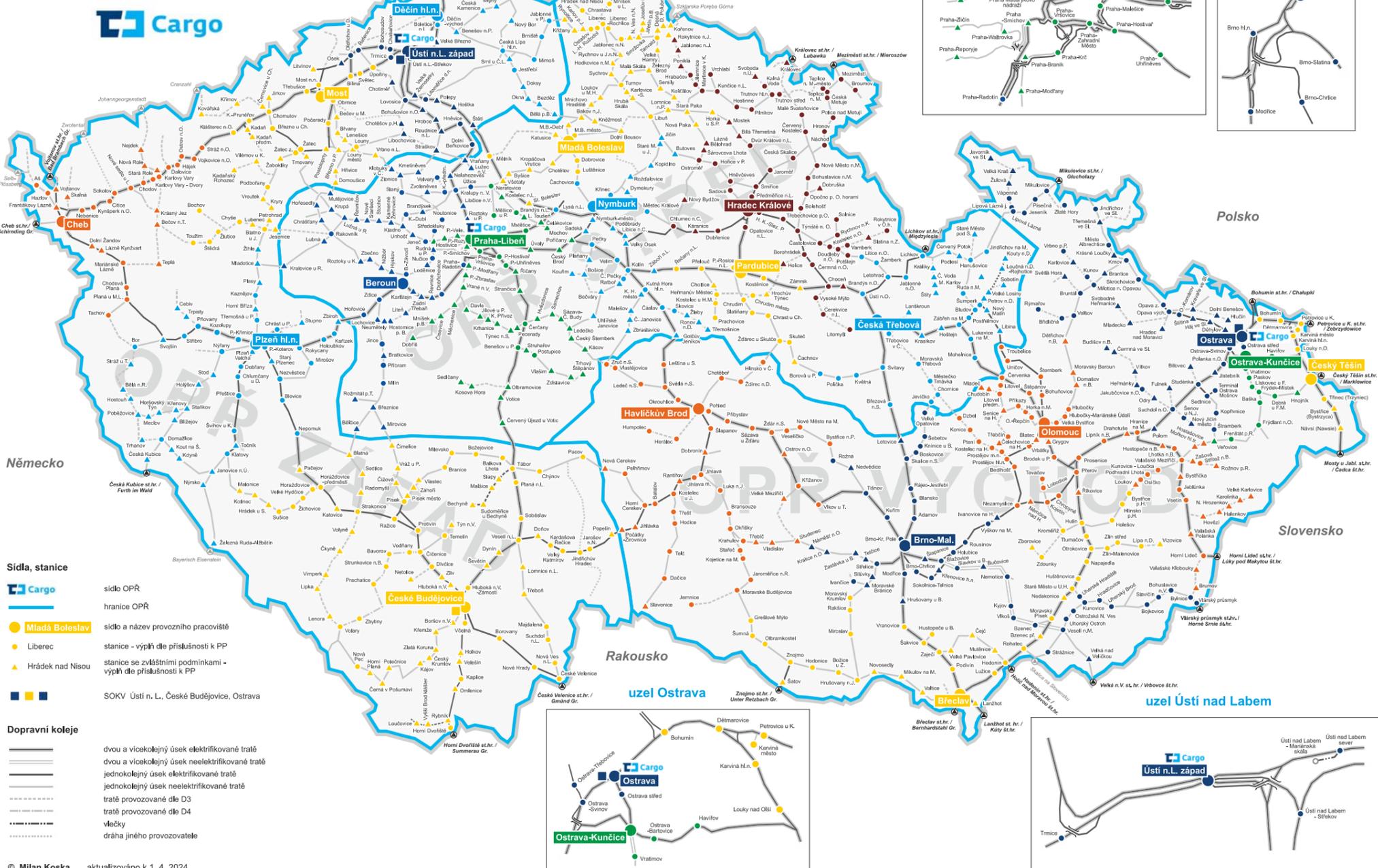
tigung der Züge. Gleichzeitig soll die neue Struktur der geschäftsführenden Komponente eine direktere und schnellere Kommunikation zwischen den neu gegründeten RBDs, den Betriebsstätten, den Abteilungen der Generaldirektion des Betriebsbereichs und nicht zuletzt mit der Betriebsleitung Česká Třebová ermöglichen.

Mein Ziel ist es, die untere Führungsebene zu stärken und die betrieblich-technologischen Kompetenzen in maximalem Umfang auf die Ebene der bestehenden Betriebsstätten zu übertragen. Gerade die derzeitigen Leiter dieser 20 Arbeitsstätten erhalten nun entsprechenden Raum, um schnell auf die Bedürfnisse des Betriebs zu reagieren, natürlich mit einem angemessenen Anteil an persönlicher Verantwortung für die vorgeschlagenen und beschlossenen Maßnahmen. Sempel gesagt werden sie, wenn sie etwas für wichtig und nützlich halten, in der Lage sein, ihre Absichten schnell und ohne unnötige Verzögerungen umzusetzen. Gleichzeitig müssen sie aber damit rechnen, dass die Ergebnisse ihrer Tätigkeit nach gewisser Zeit ökonomisch und betrieblich bewertet werden. Ein weiteres Ziel dieser organisatorischen Veränderung ist der Bereich der Arbeit mit dem Lokpersonal. In diesem Segment ist mein Ziel eine entgegengesetzte Bewegung, d.h. die Überführung der Lokführer in die direkte Leitung von der Ebene der Leiter der Lokführergruppen und ihrer Stellvertreter in den künftigen RBDs. Ziel dieser Änderung ist es, ein hochqualitatives, komplexes Feedback und die Optimierung der Leistung der Lokführer entsprechend den aktuellen betrieblichen Anforderungen auf dem jeweiligen Gebiet zu erreichen.

Das Hauptziel dieser Änderung ist ein flexibleres, effizienteres und stärkeres ČD Cargo, von dem ich glaube, dass wir es Tag für Tag mit gemeinsamen Kräften systematisch aufbauen.

MARTIN SVOJANOVSKÝ  
VORSTANDSMITGLIED DER ČD CARGO, A.S.  
BEAUFTRAGTER FÜR DIE LEITUNG DES BETRIEBSBEREICHS

## Mapa tarifních bodů a obvodů OPŘ a PP ČD Cargo, a.s.



# Die Rübenkampagne endete im Januar

**D**ie Zuckerindustrie und Eisenbahn waren schon immer untrennbar miteinander verbunden. In der Vergangenheit war die Notwendigkeit, die Rübenenernte von den Feldern zu den Verarbeitungsstandorten zu transportieren, einer der Gründe für die Gründung einer Reihe von Orts- oder Schmalspurbahnen. Leider nahm die Bedeutung des Schienenverkehrs durch die Entwicklung der Automobilindustrie in den 1950er Jahren ab und die imaginären Zügel wurden später komplett von Lkws übernommen.

Die letzte Zuckerraffinerie in Tschechien, die in der Gegenwart den Schienenverkehr für die Versorgung mit Rüben nutzt, ist die Zuckerfabrik in Hrušovany nad Jevišovkou, die dem österreichischen Industriekonzern Agrana angehört. Sie wurde 1851 von Graf Khuen-Bellasi gegründet und verarbeitete 30 Tonnen Rüben pro Tag. Später wurde die Kapazität auf 500 Tonnen pro Tag erhöht, sie transformierte zur Aktiengesellschaft und 1948 zum Volksbetrieb, der Teil der Südmährischen Zuckerfabriken



Verladung von Zuckerrüben in Přikazy in der Region Olomouc FOTO: TOMÁŠ KUČHTA

Gruppe in der Tschechischen Republik zwei Zuckerfabriken – in Hrušovany nad Jevišovkou und in Palhanec (Opava-Vávrovce). Ihre Produkte sind beispielsweise unter dem Namen „Korunní cukr“ bekannt. Die ersten Rübenlieferungen im neuen Jahrtausend fanden im Jahr 2011 statt, als fast 30.000 Tonnen Zuckerrüben von Opava nach Hrušovany transportiert wurden. Dabei ging es jedoch nur um den Transport von Rohstoffen zwischen zwei Produktionswerken. 2015 gingen die Rüben Transporte nach Hrušovany nad Jevišovkou los. Etwa 120.000 Tonnen Rüben wurden von den Verladebahnhöfen in Haná sowie aus Strážnice und Uherský Ostroh befördert. Ein Jahr später wurden bereits 200.000 Tonnen Rüben transportiert, zu den inländischen Verladestellen kamen die österreichischen Bahnhöfe Enns und Tulln sowie Verladestellen in der Slowakei hinzu. Dieser Logistikkette schloss sich auch unsere Tochtergesellschaft CD Cargo Slovakia an. Es sei hinzugefügt, dass es sich bei den Ein-

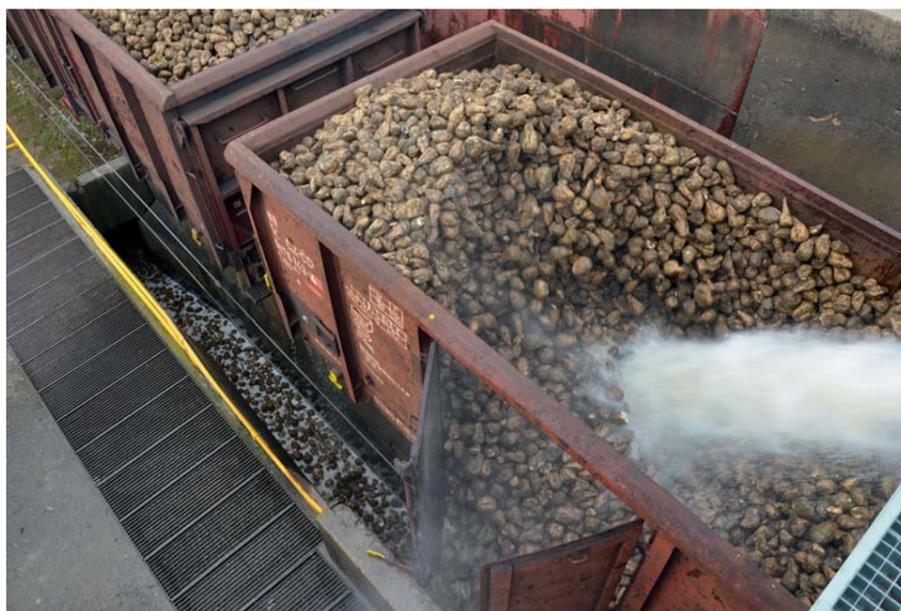
fuhren aus Österreich um Bio-Rüben handelte, die für die Herstellung von Bio-Zucker bestimmt waren. Das Transportvolumen oszilliert je nach Ernte zwischen 150 und 200 Tausend Tonnen pro Jahr. Im vergangenen Jahr begann die Rübenverladung am 3. Oktober in Přerov, der letzte Zug mit Rüben verließ den Bahnhof Malacky am Silvesterabend 2023. Im Inland wurden Zuckerrüben in Přerov, Přikazy und neuerdings auch

per Wasserstrahl – der sog. sogenannten Elfa. Die Zustellung, das Rangieren und Öffnen der Waggons erfolgen ebenfalls durch ČD Cargo. Die Entladung eines Waggons dauert ca. 12 Minuten. „Aus der Sicht eines langjährigen Kunden von ČD Cargo bewerten wir die Zusammenarbeit mit diesem Unternehmen positiv und auf hohem professionellem Niveau. Der Auftragnehmer ist in der Lage, sehr flexibel auf unsere Anforderungen zu reagieren und gegebenenfalls unerwartete Situationen bei der Entladung, aber auch bei der Verladung von Rüben mit einem hohen Maß an Flexibilität zu managen. Die



KARTE: MILAN KOSKA

war. In den Jahren 1968 bis 1970 wurde in Hrušovany nad Jevišovkou eine neue Zuckerraffinerie mit einer Tageskapazität von bis zu 4.000 Tonnen Rüben pro Tag gebaut. 1992 wurde dann die Aktiengesellschaft Cukrovar Hrušovany nad Jevišovkou gegründet, in die 1994 ausländisches Kapital – Agrana International – eintrat. Heute besitzt die Agrana-



Entladen von Rüben mithilfe eines starken Wasserstrahls (Elfa) FOTO: MICHAL ROH



Das Rangieren der Waggons auf der Anschlussbahn der Zuckerraffinerie in Hrušovany nad Jevišovkou erfolgte in der Regel durch zwei moderne Loks der Baureihe 744. FOTO: MARTIN ŠEVČÍK

in Bolehošť verladen, in der Slowakei erfolgte die Verladung auf den Bahnhöfen Malacky, Senec und Skalica in der Slowakei. Insgesamt wurden 192.000 Tonnen Rüben mit 157 Zügen der ČD Cargo nach Hrušovany nad Jevišovkou gebracht. Insgesamt eine sehr erfolgreiche Kampagne. Die Rüben werden in Ganzgarnituren von jeweils 24 Waggons der Eas-Reihe mit Metallböden transportiert. Die Entladung erfolgt an der Anschlussbahn der Zuckerfabrik

Entladung der Ganzzüge in unserem Werk erfolgt nach einem im Voraus abgestimmten Zeitplan.“ So bewertet Jiří Sedliský von xxx die Zusammenarbeit mit ČD Cargo. Wir sind froh, dass der Kunde mit den Dienstleistungen von ČD Cargo zufrieden ist und beginnen in Kürze mit der Vorbereitung der Technologie für die neue Rübenkampagne.

MICHAL ROH

## Wir haben unseren eigenen Simulator!

20. Am 20. Februar 2024 nahmen wir feierlich einen Zugsteuerungssimulator für die Lokführer von ČD Cargo in Betrieb. Er befindet sich an einem Ort, den die meisten Lokführer sehr gut kennen – am Institut für Verkehrserziehung (DVI) in Česká Třebová.

Die Anschaffung eines eigenen Simulators zum Bedarf von ČD Cargo wurde von der Personalabteilung mit ihrer Bitte um die Lieferung eines modernen Kabinensimulators der Lokomotive Siemens Vectron ausgelöst. Die eigentliche Realisierung begann Mitte 2022 mit der Vertragsunterzeichnung zwischen ČD Cargo und dem Gewinner der Ausschreibung für die Lieferung des betreffenden Simulators, der fachlich qualifizierten Firma Sim Factor mit Sitz in Warschau. Für das Liefermanagement wurde in Übereinstimmung mit der internen Methodik ein Implementierungsprojekt eröffnet. Die Rolle des Projektleiters übernahm Bc. David Veselý aus der Abteilung Verfahrenstechnik. Den Kern des Projektteams bildeten zwei Arbeitsgruppen, die die Entwicklungsarbeit seitens des Zulieferers intensiv fachlich unterstützten. Die erste Gruppe unter der Leitung von Jan Valový konzentrierte sich auf die Logik des Simulators selbst, einschließlich der Anordnung der einzelnen Steuerelemente. Eine zweite Gruppe unter der Leitung von Ing. Jan Hnilica spezialisierte sich auf die Erstellung von Gleisvisualisierungen, um die Qualität der Inhalte mit maximaler Realitätsnähe zu gewährleisten. Das Projektbüro

sorgte für die Unterstützung der Projektleitung, Projektsponsor war Mgr. Aneta Miklášová.

### Vom Hauptkorridor bis zur Lokalbahn nach Vítkov

Die Strecken, auf denen man Simulator fährt, basieren auf realen Vorlagen. Nach langen Diskussionen und Überlegungen wurden sie so ausgewählt, dass sie ein möglichst breites Spektrum an Möglichkeiten zur Sicherung von Zugfahrten auf den Strecken der Eisenbahnverwaltung abdecken. D.h. samt automatischem Block, automatischer Blockeinrichtung und Strecken mit vereinfachter Steuerung des Schienenverkehrs gemäß der Vorschrift SŽ D3. Konkret handelt es sich dabei um folgende Streckenabschnitte: Chaťpki – Bohumín (Bohumín Vrbice) – Ostrava hl. n. – Suchdol nad Odrou – Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Frýdlant nad Ostravicí. Eine nach der Vorschrift SŽ D3 gesteuerte Strecke führt von Suchdol nad Odrou nach Vítkov. Die Gesamtlänge der Strecken beträgt nahezu 158 km, auch ohne die angrenzenden und zum Teil ausgedehnten Gleisanlagen und Gleisanschlüsse, z.B. im Bahnhof Hranice na Moravě. Die Strecken sind bis ins kleinste Detail ausgearbeitet, unter Berücksichtigung der Kennzeichnung und Situierung der Signale, einschließlich der umliegenden Gebäude entsprechend ihrem tatsächlichen Standort, samt Wasserläufen, Wäldern und anderen Elementen, die der Auftragnehmer auf der Grundlage der übermittelten Unterlagen (TTP, Bahnhofspläne, Videos) erstellt hat. Nicht zuletzt



An der feierlichen Banddurchschneidung nahmen der Verkehrsminister Martin Kupka, der Vorstandsvorsitzende von ČD Cargo Tomáš Tóth, das Vorstandsmitglied der ČD Blanka Havelková und der Direktor der Eisenbahnbehörde Jiří Kolář teil.

war erforderlich, die Logik der Signale und ihrer Abhängigkeiten zu schaffen.

Der Simulator ist mit dem European Train Control System (ETCS) ausgestattet. Darüber hinaus mit den nationalen Zugbeeinflussungssystemen Mirel vz4, LS O6, SHP+CA, PZB/LZB+SIFA. Für die Kommunikation zwischen dem Lokführer und dem „Fahrdienstleiter“ bzw. dem Simulatorlektor kann zu Beginn der Lektion aus vier Funksendern gewählt werden, mit denen die Triebfahrzeuge ausgestattet sind. Dabei geht es um Mesa 26, VO 67, VO 79 und Lena 5.

Der Simulator ist außerdem mit einem Tablet mit der Applikation Nav Train ausgestattet, die unsere Lokführer standardmäßig verwenden. Die Nav Train App zeigt einen tabellarischen Fahrplan des ausgewählten Zuges und die aktuelle Position des simulierten Zuges an. Diese Anforderung war für unseren Auftragnehmer eine knifflige Sache, da er ein völlig neues Anwenderprogramm entwickeln musste, damit die Nav Train App mit der simulierten GPS-Position des Zuges kommunizieren konnte. Also, dass die Navigation „denkt“, dass sie sich an dem Ort befindet, an dem die Simulation stattfindet, z.B. in Jistebník.

### Vorsicht! Der Simulator ist sehr real

Wenn es regnet und dazu Herbst ist, muss mit weniger Haftung gerechnet werden. Wenn es schneit, vergessen Sie nicht, die durchgehende Bremse regelmäßig auszuprobieren und die Scheibenwischer einzuschalten. Wenn Sie einen Eisenbahner auf der Gleisanlage sehen, der Ihnen ein manuelles Signal gibt, dann halten Sie sich daran. Wenn Sie ein fragwürdiges Signal bemerken, melden Sie dies dem Fahrdienstleiter und reagieren Sie entsprechend der gültigen SŽ D1-Vorschrift.

### Wie verläuft die Schulung?

Der Simulator dient zum regelmäßigen Training der als Lokführer tätigen Mitarbeiter, die es ihnen ermöglicht, vorgeschriebene spezifische Abläufe in vordefinierten geläufigen, aber auch riskanten Betriebssituationen praktisch auszuprobieren. Gleichzeitig wird es zu Zwecken weiterer Aktivitäten betrieben, zum Beispiel als Instrument zur Schulung von Lokführern im ZOZ-Kurs.

Die Zeit für eine Simulator-Lektion ist auf zwei Stunden festgelegt. Das Training beginnt mit einer Einführung in die Steuerung des Simulators, gefolgt von ca. eineinhalb Stunden Fahrzeit. Nach Beendigung der Simulationslektion folgt eine kurze Auswertung und ein Feedback mit dem Dozenten. Ziel ist es, den Lokführer die Möglichkeit zu geben, außergewöhnliche Verkehrssituationen zu erleben und zu bewältigen, die im Normalbetrieb nur selten vorkommen. Wann haben Sie das letzte Mal den Befehl Z erhalten oder er wurde Ihnen diktiert? Und das PMD für einen steckengebliebenen Zug? Haben Sie die D-ETCS-Prüfung, wann haben Sie das letzte Mal die Funktion „Unterdrückung“ verwendet oder sind durch eine defekte Wegübergangssicherungsanlage gefahren?

Ich bin froh, dass das Projekt zur Anschaffung eines Simulators für Lokführer planmäßig durchgeführt werden konnte. Wir bedanken uns vor allem bei den Mitgliedern des Projektteams für ihren hohen Arbeitseinsatz, aber auch bei anderen Kollegen aus den BE Ústí nad Labem und Ostrava, die uns entgegengekommen sind, z.B. durch die Bereitstellung von Triebfahrzeugen, auf denen wir die Reaktionen der einzelnen Signalanlagen, Abstellgleise und Bahnhofsnebengleise gefilmt haben.

DAVID VESELÝ

FOTO: VLASTIMIL STANĚK



Auch Verkehrsminister Martin Kupka nahm den „Knüppel“ des Simulators in die Hand und versuchte sich auf Fahrt nach Hranice na Moravě.

## Ziemlich frostige Rotationen



In der ersten Dekade dieses Jahres fanden regelmäßige Rotationen von Soldaten und Militärtechnik statt, die im Ausland eingesetzt wird. Ein Zug fuhr aus Hluboček-Marjánského Údolí in die Slowakei, zum Bahnhof Sása-Pliešovce. Nach dem Entladen brach am nächsten Tag ein weiterer Zug von Sása nach Bučovice auf. Zwei Züge wurden von Jince nach Kaunas in Litauen geschickt, und nach ihrer Entladung fuhr der Zug am nächsten Tag von Litauen nach Chrastava.

Nach Kaunas führt ein Gleis mit einer Spurweite von 1.435 mm, so dass wir die Technik nicht auf Breitspur umladen müssen. Dies gilt nicht für Sendungen nach Lettland, wohin ein weiterer Zug abgefertigt wurde, diesmal aus Náměšť nad Oslavou. Dieser musste im litauischen Bahnhof Šeštokaj auf der Breitspur auf Breitspur umgeladen werden, worauf er über Nacht zum lettischen Bahnhof Garkalne fuhr. Nach seiner Entladung wurde am nächsten Tag ein weiterer Zug von Garkalne nach Bečnyň beladen, wieder mit Umladung in Šeštokaj. Aufgrund eines Vertrags mit dem Verteidigungsministerium muss ČD Cargo bei diesen Auslandstransporten sowohl die kommerzielle Abfertigung im In- und Ausland, als auch kompletten Service im Zusammenhang mit der Be- und Entladung übernehmen. Meistens geht es um die Bereitstellung von Hilfsmitteln zum Be- und Entladen und um Bestellungen von Kränen. Diese müssen bei jeder Be- und Entladung als Bereitschaftstechnik für den Fall von Unfällen bereitstehen und dienen gleichzeitig für den Umschlag von Containern oder stationärer Technik. Angesichts der Temperaturen, die in Lettland fast den ganzen Tag über -27 °C erreichten, mussten die Kräne für Technik einspringen, die nicht gestartet werden konnten. Diesmal überschritten sich die Entlade-, Umschlags- und Verladetermine oder folgten dicht aufeinander, so dass es für uns recht schwierig war, zwischen Litauen und Lettland zu überfahren.

Leider können die begleitenden Personenwagen ab dem polnischen Białystok nicht mit der Spannung der Lokomotive beheizt werden, und in zwei der Waggons hatten wir bei diesem extremen Wetter einen Defekt an der unabhängigen Heizung. Dennoch kann die diesjährige Winterrotation als erfolgreich bewertet werden.

TEXT UND FOTO: MICHAEL ANDRLE

# Sicherheit im Eisenbahnverkehr

## Auswahl der schwerwiegendsten außergewöhnlichen Ereignisse (AE) im 4. Quartal des Jahres 2023

• Am 27. November 2023 entgleiste eine selbstrangierende Lokomotive der Baureihe 742 der ČD Cargo in Zábřeh na Moravě (Strecke Přerov – Česká Třebová) an einem nicht herabgelassenen Entgleisungsschuh mit allen vier Achsen, nachdem sie das Rangiersignal Se 22 mit Rangierverbotssignal überfahren hatte, ohne Gefährdung des erlaubten Fahrweges eines anderen Eisenbahnfahrzeuges. Beim AE kam es zu keinen Gesundheitsschäden, es entstand jedoch größerer Schaden am Fahrzeug und am Bahnoberbau.



• Am 3. Dezember 2023 kam es im Bahnhof Česká Třebová (Strecke Abzweigung Zádulka – Česká Třebová) während der Fahrt des Zuges Pn 54812 des Beförderers IDS CARGO zum Überfahren des Einfahrtsignal ZL der Einfahrtsgruppe Česká Třebová, zur gewaltsamen Umstellung der Weiche Nr. 103b und anschließenden Kollision mit dem haltenden Zug Pn 62102 des Beförderers ČD Cargo auf dem Bahnhofsgleis Nr. 102. Bei diesem AE entgleisten insgesamt 21 Waggons und beschädigten den Oberbau, die Oberleitung und die Ladung. Glücklicherweise kam es bei diesem AR zu keinen gesundheitlichen Schäden für die beteiligten Mitarbeiter, aber an beiden Zügen, aber am Bahnoberbau und an den Bahnbaustellen kam es zu erheblichen Schäden.



• Am 9. Dezember 2023 kam es in Zábřeh na Moravě (Strecke Přerov – Česká Třebová) bei der Fahrt eines gezogenen Rangierteils des Beförderers ČD Cargo am Herzstück der Weiche Nr. 21 zum Entgleisen eines Waggons der Faccs-Reihe mit allen Achse, worauf dieser umstürzte. Beim AE kam es zu keinen Gesundheitsschäden, es entstand jedoch größerer Schaden am umgestürzten Fahrzeug und am Bahnoberbau.



• Am 8. Januar 2024 kam es in Břeclav (Strecke Přerov – Břeclav) zur unbefugten Fahrt einer selbst rangierenden Lokomotive der Baureihe 731 des Beförderers ČD Cargo hinter das Niveau des Rangiersignals Se242 mit Rangierverbotssignal, zum gewaltsamen Umstellen der Weiche Nr. 252 und zur Einfahrt auf die Zugstrecke Lv 54395. Die ETCS-Funkblockzentrale sendete den Not-Halt-Befehl zum Not-Halt des Lv 54395 (der bereits das Einfahrtsignal 2HS überfahren hatte) nur eine Sekunde, nachdem das Rangierteil das Signal Se242 passiert hatte. Zwei Sekunden später nahm der Zug Lv 54395 den Befehl auf, leitete eine Vollbremsung ein und kam 572 m vor der Weiche Nr. 252 sicher zum Stehen. **Dank der Implementierung des**

**einheitlichen interoperablen ETCS-Signalsystems konnten so bei diesem AE Gesundheitsschäden und Sachschäden vermieden werden.**



## News im Bereich Normen, interne Normen und Maßnahmen

Im letzten Beitrag informierten wir Sie über die Arbeitsgruppe zur Erarbeitung der Vorschrift „SŽ D1 Verkehrs- und Signalvorschrift“, über den neuen Namen der vorbereiteten Vorschrift und über ihre Wirksamkeit am 1. Januar 2025. Aufgrund der erheblichen Komple-

xität der Implementierung der ETCS-Problematik bat die Arbeitsgruppe um eine Verschiebung des Inkrafttretens, die ihr auch gewährt wurde. Die Verordnung tritt so erst am 1. Januar 2026 in Kraft.

• Im November 2023 wurde eine Änderung der Vorschrift der Eisenbahnverwaltung, staatliche Organisation „SŽ D33 Militärtransporte“ erlassen (gültig ab 30. November 2023).

• Im Jahr 2023 wurde das Anmerkungsverfahren zu folgenden Vorschriften abgeschlossen: „SŽDC (ČD) Z2 Vorschrift für die Bedienung von Bahnübergangs-Sicherungsanlagen“, „SŽDC (ČD) Z1 Vorschrift für die Bedienung von Bahnhofs- und Streckensignalanlagen“. Das Datum ihrer Ausgabe und des Inkrafttretens wird von der Eisenbahnverwaltung festgelegt.

• Derzeit werden die PPD 6/2022 – Anweisung des Eisenbahnbetreibers zur Gewährleistung eines reibungslosen und sicheren Schienenverkehrs „Zusätzliche Bestimmungen zur Vorschrift SŽ D1 TEIL EINS“ und die Vorschrift „SŽ Z8 Teil IV (vorläufig) für Strecken, die mit europäischen Zugsicherungssystemen ausgestattet sind“ aktualisiert. Das Datum des Inkrafttretens wird von der Eisenbahnverwaltung festgelegt.

MILAN MAŠEK, MIROSLAVA RAŠKOVÁ

FOTO: ERMITTLUNGSAKTEN

## Thema Sicherheit – Ausschließlicher ETCS-Betrieb

**D**ie Inbetriebnahme des ausschließlichen ETCS-Betriebs, also des Europäischen Zugsicherungssystem auf tschechischen Schienen, steht kurz bevor. Ab dem 1. Januar 2025 betrifft dies vor allem die Korridorstrecken Prag – Česká Třebová – Brunn – Břeclav, Bohumín – Břeclav und Česká Třebová – Přerov. Um das ETCS im Detail zu beschreiben, wäre eine ganze Artikelserie erforderlich, daher möchten wir heute sein Prinzip nur in aller Kürze beschreiben.

ETCS (Abkürzung für European Train Control System) ist ein einheitliches, neu aufgebautes System im Bereich der Steuerung und Absicherung des Eisenbahnverkehrs in allen europäischen Ländern und ist zusammen mit dem GSM-R-Funksystem Teil des ERTMS-Projekts. Es verfügt über einen eigenen Infrastrukturteil (Streckenteil) und einen mobilen Teil. Der Infrastrukturteil umfasst die sogenannten Balisen (Informationspunkte), die sich zwischen den Gleisen und den Funkblockzentralen befinden. Der mobile Teil beinhaltet die Ausrüstung der Lokomotive. Aus tschechischer Sicht ist es historisch gesehen das erste Zugsicherungssystem, das den Zug im Falle eines Fehlverhaltens des Lokführers oder in einer den Betrieb des Zuges gefährdenden Situation aktiv stoppen kann, indem es Informationen an den mobilen Teil der Lokomotive übermittelt.

Viele von Ihnen fragen sich sicher, worin sich der ausschließliche Betrieb vom bestehenden, sogenannten Mischbetrieb unterscheidet. Der grundlegende Unterschied besteht darin, dass im Rahmen des ausschließlichen Betriebs auf diesen Strecken nur Lokomotiven mit eingeschaltetem mobilem Teil des ETCS betrieben werden können, im Gegensatz zum Mischbetrieb, bei dem es möglich war, gleichzeitig auch Lokomotiven zu betreiben, die nicht mit dem mobilen Teil oder abgeschaltetem mobilem Teil ausgerüstet waren.

Der Umfang des Projekts und die Auswirkungen auf die Tätigkeit von ČD Cargo sind enorm. Seit 2015 arbeiten unsere Kolleginnen und Kollegen intensiv daran, eine ausreichende Anzahl von Lokomotiven zu beschaffen, die mit dem mobilen Teil des ETCS ausgerüstet sind, sei es in Form der Anschaffung neuer interoperabler Lokomotiven oder der Umrüstung bestehender Lokbaureihen, oft im Rahmen ihrer Rekonstruktion, sogenannter Retrofits. Aktuell ist der Einbau der mobilen Teile bei allen Fahrzeugen der Baureihen 163, 363 und 130 nahezu abgeschlossen und der vom Eisenbahnamt genehmigte Testbetrieb unter Betriebsbedingungen neigt sich seinem Ende zu. Dabei handelt es sich um Baureihen von Retrofit-Fahrzeugen, die mit Komponenten von mobilen Teilen verschiedener Hersteller und in Koordination mit mehreren Hauptzulieferern ausgerüstet werden. Parallel dazu findet der Einbau mobiler Teile des ETCS in Triebwagen der Baureihen 742.71, 744 und 753.7 statt, bei denen seitens des Zulieferers die Fahrzeugproduktion samt Einbau des mobilen Teils weniger intensiv ist. Bei den Projekten zur Umrüstung von Fahrzeugen der Baureihen 240 und 363.5 ist die technische Vorbereitung bereits abgeschlossen und der Zulieferer bereitet in seinen Werkstätten Prototypenfahrzeuge vor. Nun soll auch die Fahrzeugreihe von Elektrolokomotiven der Baureihe 242 folgen. Im Laufe dieses Jahres wird nach Abschluss der Vereinheitlichung der Softwareausstattung auch der ETCS-Betrieb für neue Siemens-Fahrzeuge, also der Baureihe 383, abgeschlossen werden.

Beim Einbau ist es notwendig, alle Elemente, die als Schnittstelle für den ETCS-Einbau dienen, in die vorhandenen Pulte der Lokführerstände zu integrieren. In der Regel geht es um die Platzierung der DMI-Anzeigeinheit und der sonstigen Bedienelemente des Systems.

ČD Cargo nutzte diese Situation und führte neben dem Einbau auch eine teilweise oder vollständige Rekonstruktion des gesamten Bedien- und Steuerpults bei allen nachgerüsteten Lokomotiven durch. Im Prinzip geht es um die größtmögliche Unifizierung der Position der Anzeige- und Bedienelemente der einzelnen Fahrzeuge und des gesamten Bedienbereichs zur Steuerung. Sinn und Zweck des Probebetriebes der einzelnen Baureihen ist zu überprüfen, ob das gesamte System des neuen europäischen Signalsystems in der erwarteten vorgeschriebenen Weise funktioniert und ob binnen dieses Zeitraums gegebenenfalls Status (ggf. Auswirkungen) seiner Funktionalitäten auftreten, die unvereinbar mit dem sicheren Betrieb des Schienenverkehrs wären. Als Beispiel hierfür mag die Durchführung von Sicherheitsbelastungstests dienen, an denen ČD Cargo mit ihren Lokomotiven teilgenommen hat. Anforderungen, die von den Lokführern oder anderen Mitarbeitern von ČD Cargo festgestellt wurden oder die Notwendigkeit der Änderung gewisser Teile der Einrichtung oder ihrer Funktion, werden dann dem Lieferanten übermittelt. In dieser Hinsicht setzen sich die Zulieferer bei allen Projekten beispielsweise mit der Helligkeitsregelung der Bedientasten und auch direkt der Bildschirme der neu hinzugekommenen DMI-Displays, mit zufälligen Verbindungsabbrüchen samt anschließender Zugsbremsung etc., sowie weiteren Modifizierungen der technischen Lösung des Einbaus auseinander, um den Bedienungskomfort der Fahrzeuge auf ein höheres Niveau zu bringen.

Mit dem mobilen Teil des ETCS ausgerüstete Lokomotiven sind jedoch nicht die einzige Bedingung, die im Rahmen des ausschließlichen Betriebs erfüllt sein muss. Ein ebenso wichtiger und zeitaufwendiger Teil der Vorbereitung auf den ausschließlichen Betrieb ist natürlich die Schulung und praktische Ausbildung unserer Lokführer für das Fahren im ETCS-Modus und die damit verbundene Bedienung des Triebfahrzeugs, die durch eine professionelle Prüfung mit der Bezeichnung D-ETCS abgeschlossen wird. Obwohl diese Tätigkeit bereits seit mehr als 2 Jahren verläuft, steht namentlich das Jahr 2024 im Zeichen einer intensiven Ausbildung und Schulung weiterer Lokführer, damit diese den Betrieb auf Strecken und Bahnhöfen mit ausschließlichem ETCS-Betrieb abdecken können. Und das ist längst noch nicht alles, was im Zusammenhang mit dem ausschließlichen Betrieb vorbereitet werden muss. Die ČD Cargo hat ihre Vertreter in der SŽ-Arbeitsgruppe für die Erstellung der Vorschrift SŽ D1 ETCS, in welcher die intensive Erarbeitung der Regeln für diesen Betrieb abläuft, wobei zudem erforderlich ist, diese Bestimmungen in die internen Normen der ČD Cargo zu implementieren. Eine weitere gewaltige Aufgabe steht vor einem Team von Planungsspezialisten, die im Rahmen der GVD-Vorbereitung Zugstrecken, Lokomotivumläufe und -turnusse unter Berücksichtigung der Anzahl der mit dem mobilen Teil des ETCS ausgerüsteten Triebfahrzeuge und der Lokführer mit ETCS-Fachkompetenz vorbereiten müssen.

Allen Schwierigkeiten zum Trotz arbeiten alle beteiligten Mitarbeiter von ČD Cargo, sei es im technischen oder im legislativen Teil, mit höchstmöglichem Einsatz und wir sind der festen Überzeugung, dass der entscheidende Meilenstein, also die Aufnahme des ausschließlichen Betriebs am 1. Januar 2025, nicht gefährdet wird. Wie bereits höher im Artikel über das außergewöhnliche Ereignis in Břeclav erwähnt, sind die Funktionen des ETCS ein wichtiger Beitrag, der Entstehung mancher außergewöhnlichen Ereignisse vorzubeugen und so deutlich zur Erhöhung der Sicherheit unserer Eisenbahn beizutragen.

MILAN HEŘMAN

# 18. REPRÄSENTATIVER BALL VON ČD CARGO

## „Wir tanzen durch Europa“

**F** Freitag, den 19. Januar 2024, fand im Hotel Clarion in Ostrava der 18. Jahrgang des Balls der Vertreter von ČD Cargo statt, diesmal mit dem Untertitel "Wir tanzen durch Europa". Dieser charakterisierte symbolisch eine der wichtigsten strategischen Säulen von ČD Cargo – dessen die Auslandsexpansion, und zog sich als Leitmotiv durch den ganzen Abend und das abwechslungsreiche Programm des Balls.

Danach stand dem Auftritt des Sängers Mirai und Hauptstars des Abends nichts mehr im Wege, diesmal nur mit einem begleitenden Gitarristen. Dies taten der Power und dem Effekt seines Auftritts jedoch keinen Abbruch. Wer eine außergewöhnliche Show erwartet hatte, wurde definitiv nicht enttäuscht, denn auf der Bühne und auf der Tanzfläche ging es so richtig ab... Nach dieser spannenden Einleitung war jedoch Zeit für ein wenig Entspannung und einen Snack. Das ausgezeichnete abendliche Hauptbankett wurde durch originelle nationale Verkostungen „Quer durch Europa“ und delikate italienische Weine aus dem Weingut Markuzzi ergänzt. Das Rahmenprogramm hatte aber noch viel mehr zu bieten. In einer speziellen Videoecke waren originelle Ballvariationen zu bekommen, im Cargo-Casino warteten mehrere interessante Spiele auf Liebhaber des moderaten Glücksspiels, es gab auch die Möglichkeit, Schnapsschüsse vom Ball zu machen, und dies sowohl an einer Fotowand, als auch mit einem originellen "Spiegeltanzpaar" und nicht zuletzt wartete die beliebte Wohltätigkeits-Tombola auf die Gäste. Diese lockte nicht nur mit dreihundert schönen Preisen, die von den Tombola-Partnern gestiftet wurden, sondern auch durch ihre karitative Dimension. Alljährlich kommt der Betrag von nahezu 100 Tausend. CZK bedürftigen Eisenbahnern zugute, sowohl direkt, als in den letzten Jahren auch über den Stiftungsfonds der ČD-Gruppe – ŽELEZNICE SRDCEM (EISENBahn MIT HERZ). Die Zeit eilte unaufhaltsam auf Mitter-



Der diesjährige Ball stand ganz im Zeichen des Untertitels "Wir tanzen durch Europa".

nacht und die Verlosung der Hauptgewinne zu. Im Rahmen des diesjährigen Ball-Mottos wurden sie von allen ausländischen Tochtergesellschaften und Filialen gewidmet, die Muttergesellschaft ČD Cargo nicht ausgenommen. Und so reisten wir bei der Tombola quer durch Europa. Und das nicht nur im übertragenen Sinne, denn manchen gelang dies völlig real, sofern sie einen der Aufenthaltsgutscheine gewannen. Um Mitternacht verabschiedeten sich nicht nur die Band Moondance, sondern auch die beiden Moderatoren. Anschließend gehörte die Bühne der erfolgreichsten Roxette Tribute Band Europas – The RockSet. Sie rief nicht nur Erinnerungen an die legendäre Sängerin der schwedischen Band Maria Fredriksson wach, sie spielte auch einen Hit einer anderen legendären schwedischen Band – von ABBA. Auch

mit dem Abgang der Band Roxette war der Abend noch nicht zu Ende. Die hartnäckigsten Tänzer konnten bei der Produktion des DJ Jakub Švager bis in die frühen Morgenstunden weitermachen. Obwohl es fast unmöglich erscheint, der 18. Repräsentative ČD Cargo Ball hat, an der Schwelle zu seiner imaginären Reife, die Messlatte seines Niveaus wieder eine Stufe höher gelegt. Es gab nur eines, was die meisten Teilnehmer bemängelten – dass die Zeit zu kurz war, um alles zu genießen. Auch dies zeugt vom hohen Niveau des Balls und der Vielfalt seines Programms.

Also dann – auf ein neues im nächsten Jahr in Ostrava!

ZDENĚK ŠILER  
FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Die herrlich dekorierten Ballräumlichkeiten begrüßten eine Rekordzahl von fast 500 Gästen, hauptsächlich aus den Reihen unserer Geschäftspartner und Kunden, denen der Ball in erster Linie gewidmet ist und gleichzeitig ein symbolisches Dankeschön für die bisherige Zusammenarbeit ist. Auch Vertreter von ČD Cargo fehlten nicht, und zwar nicht nur das Top-Management, sondern Vertreter aller Berufe und Abteilungen. Last but not least eine Vielzahl namhafter Gäste mit Verkehrsminister Martin Kupka an der Spitze aber auch den höchsten Vertretern großer Unternehmen aus den Bereichen Verkehr, Industrie und öffentliche Verwaltung. Kurz nach 19 Uhr füllten die ersten Töne der exzellenten Band Moondance Orchestra den Saal. Langsam kam die Eröffnungszeremonie des Balls näher, der nicht nur von der Moderatorin Iva Kubelková und dem Moderator Jan Čenský, sondern auch von einer originellen Ballanimation eingeleitet wurde. Dann exzellierte die Gruppe Postrpoi im bereits abgedunkelten Saal mit einer eindrucksvollen Lichtshow. Die atemberaubende und spektakuläre Show wurde kurz darauf von einem kurzen Video abgelöst, das alle 7 europäischen Länder vorstellte, in denen ČD Cargo tätig ist und durch welche an diesem Abend nicht nur die Besucher des Balls tanzten. Die Eröffnungsrede hielt traditionell der Vorstandsvorsitzende Tomáš Tóth.



# Kyotoer Eisenbahnmuseum



Japan ist Eisenbahnfans für sein Hochgeschwindigkeitsnetz Shinkansen sowie für die Pünktlichkeit seiner Züge bekannt. Darüber hinaus bietet es auch weitere Eisenbahn-Delikatessen, wie das Kyoto Railway Museum, das im Oktober 1972 zur 100-Jahrfeier des japanischen Eisenbahnverkehrs eröffnet wurde (29 km der Strecke Tokio – Yokohama, 14. Oktober 1872). Eine Modernisierung im Jahr 2016 machte es flächenmäßig und in der Anzahl seiner Exponate zum größten Museum im „Land der aufgehenden Sonne“. Auf 31.000 Quadratmetern bietet es eine Reihe von Eisenbahn-Highlights und Attraktionen, darunter 54 Schienenfahrzeuge. Das Museum befindet sich im Besitz der West Japan Railway Company (JR West) und wird von der Stiftung zur Förderung von Kultur und Verkehr betrieben.

Besonders interessant ist das Konzept des Museums, das darauf abzielt, diesen Ort zu einem Zentrum der Eisenbahnkultur zu machen, die sich mit der Gesellschaft weiterentwickelt. Besucher können hier nicht nur entspannen, sondern auch lernen, entdecken, ausprobieren und Geschichte berühren. Das Museum schützt einerseits die Exponate, andererseits auch die mit der Eisenbahn verbundenen Fähigkeiten und ihre Kultur und inspiriert die Besucher durch Ausstellungen und Bildungsaktivitäten. Großes Augenmerk widmet man Familien mit Kindern, und dies sowohl durch ein spezielles Umfeld, als auch anhand von Modellen, Simulatoren und Attraktionen, die direkt für Kinder bestimmt sind. Barrierefreier Zugang



Eintrittskarte für das Eisenbahnmuseum in Kyoto

ist selbstverständlich. Wie genau sieht das Museum aus und wie ist es aufgestellt? An das denkmalgeschützte Nijo Bahnhofsgebäude knüpft ein Lokschuppen mit Drehscheibe und 20 Dampflokomotiven an. Es folgt ein dreistöckiges Gebäude mit Terrasse und Blick auf Kyōto und die Shinkansen-Züge. Der zweite Stock ist Lokführersimulatoren, einem Kontrollzentrum, der Eisenbahnsicherheit, einem Kinderpark und der größte

Modelleisenbahn Japans (10 x 30 m) im Maßstab 1:80 gewidmet.

Japans Eisenbahnnetz ist 30.625 km lang, davon sind 21.600 km elektrifiziert. Der größte Teil des Netzes ist schmalspurig (1.067 mm) und nur die Hochgeschwindigkeitsstrecken des Shinkansen in Gesamtlänge von ca. 3.000 km sind für uns Europäer normalspurig (1.435 mm). Im ersten Obergeschoss des Museums werden Schienenfahrzeuge, einschließlich der modernsten, ausgestellt, weitere Themen sind Fahrzeugaufbauten und -zubehör, Kommunikations- und Signaltechnik, Brückenbauwerke und vieles mehr – alles in interaktiver Form. Japan rüstete beispielsweise im Jahre 1925 an einem einzigen Tag von der konventionellen Schraubenkupplung auf eine automatische Kupplung um – bei insgesamt 3.205 Lokomotiven, 8.544 Personenwagen und 51.552 Güterwagen. Die Besucher können auch eine Fahrt mit einer Dampfisenbahn (1 km) und einer Draisine unternehmen oder verschiedene Eisenbahnberufe ausprobieren. Untrennbarer Bestandteil des Museums ist eine Abteilung, die dem Schienengüterverkehr gewidmet ist – der Entwicklung von Güterwagen, Güterbahnhöfen und Logistiksystemen, einschließ-



Die erste große Gleichstrom-Elektrolokomotive, die EF52-1, wurde 1928 in Japan gebaut

von 100 – 110 km/h, Kategorie B mit einer Geschwindigkeit von 95 km/h und Kategorie C mit einer Geschwindigkeit von 85 km/h. Die Containerisierung erreicht ein hohes Niveau und die Vielfalt der transportierten Güter ist beachtlich (von Agrarprodukten, Lebensmitteln, Getränken bis hin zu Stückartikeln, Elektrogeräten, Autoteilen, Büchern, Kleidung, pharmazeutischen und chemischen Produkten). Beachtliche 78 % aller Containertransporte werden über Distanzen von mehr als 500 km transportiert.



Die älteste Dampflokomotive englischen Typs Nr. 233 aus dem Jahr 1903, die in Japan in Serie produziert wurde



Freiluftausstellung des Eisenbahnmuseums in Kyoto

lich des kombinierten Verkehrs und der Container selbst. In Japan werden täglich durchschnittlich 737 Güterzüge abgefertigt, davon 425 Containerzüge. Etwa 90 % des Güterverkehrs erfolgt nachts. Jährlich werden ca. 20 Millionen Tonnen Güter transportiert. Hier verkehren auch Hochgeschwindigkeits-Güterzüge, also Züge mit Geschwindigkeiten von mehr als 85 km/h. Hochgeschwindigkeitsgüterzüge sind in drei Kategorien eingeteilt – Kategorie A mit einer Geschwindigkeit

Das Museum ist täglich außer mittwochs von 10 bis 17 Uhr geöffnet und der Eintritt kostet 1500 Yen, also ca. 230 CZK. Eine Besonderheit des Museums ist sein Maskottchen, das 2015 von Kunststudenten entworfen wurde – das Bild einer Schwalbe, das Symbol der Koexistenz von Mensch und Natur. Die Schwalbe heißt übrigens Umetetsu.

MICHAL VÍTĚZ, ZBYSZEK WACLAWIK  
FOTO: ZBYSZEK WACLAWIK



In einer der Hallen des Eisenbahnmuseums sind nebeneinander eine Shinkansen-Einheit aus dem Jahr 1996, die eine Geschwindigkeit von 300 km/h erreichte und seinerzeit zu den schnellsten der Welt gehörte, die erste elektrische Express-Einheit KUHANE 581-35 mit Sitzen, die auch als Betten dienen können, und ganz rechts die ikonische japanische Express-Einheit KUHA 489-1 aus dem Jahr 1971 ausgestellt.



Ausstellung von Signalanlagen an Eisenbahnstrecken in Japan