



Cargovák



Eröffnungsspalte

Wir hören zu, wir erklären, wir teilen

Die ČD Cargo durchläuft große Veränderungen - und wir wissen, dass jede Veränderung viele Fragen mit sich bringt. Damit wir sie nicht unbeantwortet lassen, wollen wir so nah wie möglich bei Ihnen sein. Aus diesem Grund wurde in der SharePoint-Umgebung des Arbeitnehmerportals eine neue Seite mit der Bezeichnung "Änderungen bei ČD Cargo" erstellt, auf der Sie alles Wichtige an einer Stelle finden können. Auf Grundlage der im Mai abgehaltenen Diskussionsforen der Unternehmensleitung mit den Sozialpartnern, den Bereichsleitern und JOS sowie den Leitern der Betriebseinheiten und den Lokomotivbesatzungen wurde deutlich, dass mehr und besser kommuniziert werden muss. Ziel war es nicht nur, aktuelle Informationen über den Schienengüterverkehrsmarkt und die Entwicklungen bei der ČD Cargo weiterzugeben, sondern auch einen Weg zu finden, um Ihnen, den Arbeit-

nehmern, alles auf eine klare und faire Weise zu vermitteln.

Die neue Seite "Änderungen bei ČD Cargo" bietet:

- aktuelle Informationen über die Situation im Schienengüterverkehr und die Auswirkungen auf unser Unternehmen,
 - die Übersicht der Medienartikel,
 - die Rubrik "Fragen und Antworten" nach Themenbereichen,
 - die Möglichkeit, eure eigene Frage zu stellen.
- Wir veröffentlichen die Antworten an einem zentralen Ort – weil wir möchten, dass jeder von euch Zugang zu denselben Informationen hat. Viele Fragen wiederholen sich nämlich und interessieren gleichzeitig mehrere Kolleginnen und Kollegen. Euer Feedback ist uns wichtig. Fragen zu stellen bedeutet, Interesse zu zeigen – und das schätzen wir sehr. Dadurch bauen wir eine ČD Cargo auf, die offen, stark und bereit für die Zukunft ist. Die Welt verändert sich - und wir verändern uns mit ihr.

ANETA MIKLÁŠOVÁ

Inhalt

Transport eines Transformators nach Všestary

04 Der Transport eines mehrere hundert Tonnen schweren Transformators ist nicht einfach, und dem Transport selbst gehen detaillierte und sorgfältige Vorbereitungen voraus, unter Berücksichtigung einer Reihe technischer Einschränkungen. Am 3. Mai traf der 240 Tonnen schwere Transformator im Bahnhof Všestary bei Hradec Králové ein.



Ausstellungen, Messen und Schienenverkehr

07 Der Wunsch, seine Dienstleistungen oder Produkte zu präsentieren und anzubieten, ist ganz natürlich. Er war der Ursprung der Organisation von Märkten und später auch von Messen und Ausstellungen. Die Juni-Ausgabe von Cargovák bietet nicht nur Berichte von den aktuellen Transport- und Logistikkessen, sondern auch einen kurzen Einblick in die reiche Geschichte der Transportmessen.



Als letzte Zugmaschine aus der zehnteiligen Vectron-Lieferung des vergangenen Jahres erhielt nun die Maschine mit der Nummer 022 ihre Beklebung. Seine Dekoration erinnert an die enge Verbindung zwischen Industrie und Schienengüterverkehr. In Anwesenheit des Verkehrsministers Martin Kupka, des Präsidenten des Verbandes der Industrie und des Verkehrs der Tschechischen Republik Jan Rafaj, des Vorstandsvorsitzenden von ČD Cargo Tomáš Tóth sowie Jan Kokšal von Siemens Mobility haben wir sie feierlich auf der Messe Rail Business Days in Ostrava getauft. FOTO: MICHAL ROH JR.

Neuigkeiten im Transport von Einzelwagenladungen

Angesichts der langfristig rückläufigen Nachfrage nach Einzelwagenladungen hat die Gesellschaft ČD Cargo eine Anpassung der flächendeckend angebotenen Transportdienstleistungen vorgenommen, indem sie das bediente Netz in ein "Grundnetz" und ein "Ergänzungsnetz" unterteilt hat. Im Grundnetz gewährleisten wir eine regelmäßige Bedienung ohne Einschränkungen. Im Ergänzungsnetz stehen keine stabilen Kapazitäten für eine 100%-ige Bedienung dieses Netzes zur Verfügung, bedingt durch die geringe Transportfrequenz.

Der Kunde arbeitet daher stets mit dem Wagen-Disponenten am Bahnhof zusammen, an dem er die Ladeanmeldung einreicht und die Bedienung des Umschlagplatzes (Auftrag) bestellt. Die Bestellung muss immer mindestens 7 Kalendertage im Voraus erfolgen. Der Wagen-Disponent bestätigt auf Grundlage einer Vereinbarung mit dem Koordinator der jeweiligen Betriebsstelle (PP) die Verladung bzw. passt den Verladetermin an. Ohne die Rückbestätigung des Auftrags seitens ČD Cargo gilt die Sendung nicht als abgegeben.

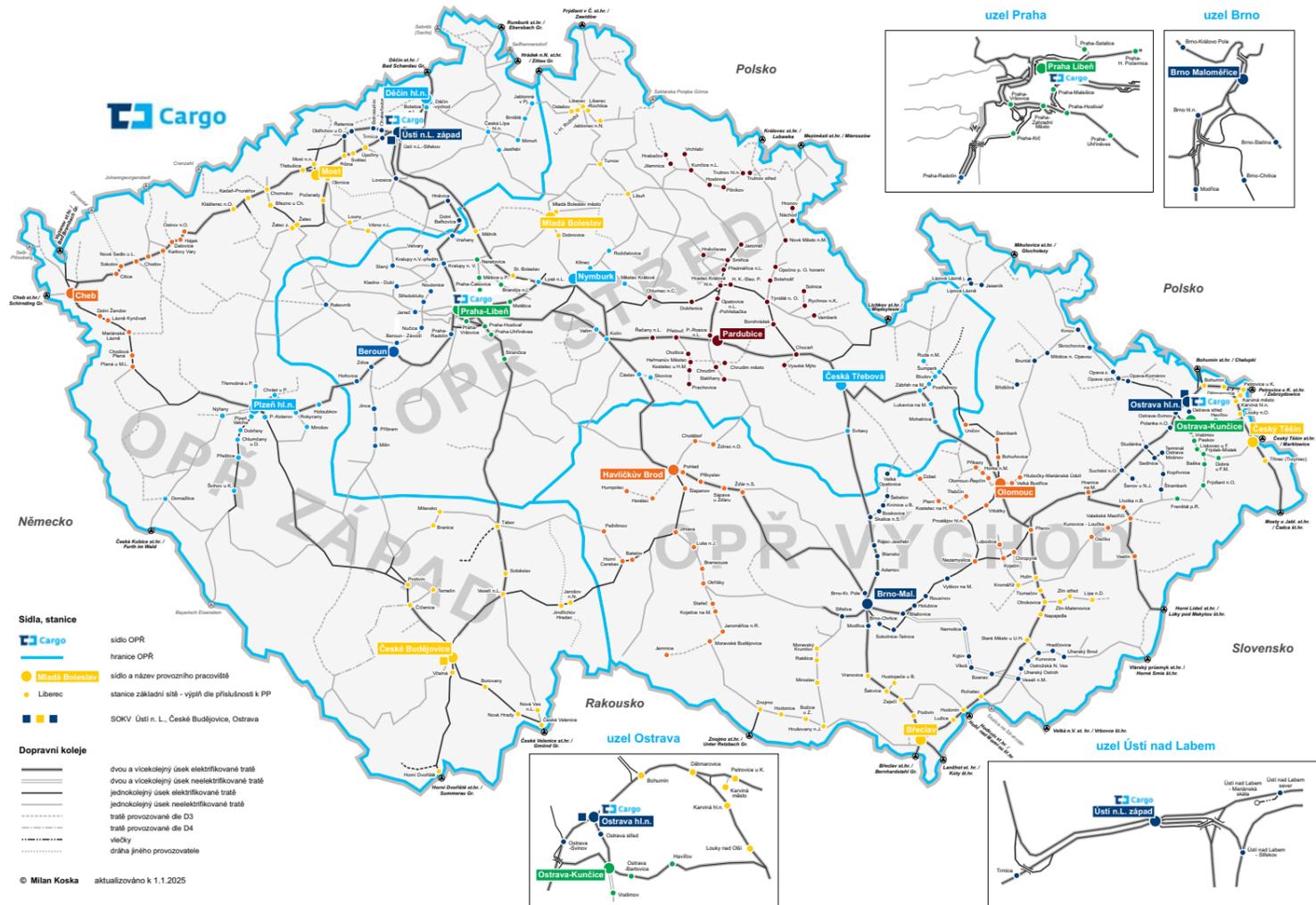
Befindet sich die Ladeanmeldung in einem Bahnhof des Grundnetzes, der Bestimmungsbahnhof jedoch im Ergänzungsnetz, müssen die Koordinatoren der betreffenden PPs einen Termin finden, an dem der Wagen zur Entladung bereitgestellt werden kann, und diesen Termin dem Disponenten des Ladebahnhofs mitteilen. Der Kunde steht stets ausschließlich mit dem Wagen-Disponenten des Ladebahnhofs in Kontakt.

Falls eine Einigung schwierig ist oder der Kunde eine Beschwerde hat, kann er sich entweder an seinen Vertriebsmanager oder an Frau Zuzana Skopalová wenden (zuzana.skopalova@cdcargo.cz; Tel.: +420 607 039 910). Voraussetzung für eine erfolgreiche Zusammenarbeit ist die notwendige Synergie zwischen den Beteiligten - je früher die Ladetermine an den Bahnhöfen des Ergänzungsnetzes bekannt sind, desto besser ist die Ausgangsbasis für die Planung und Koordination.

ZUZANA SKOPALOVÁ

Der Transport einzelner Autotransporte ist sehr kostspielig

FOTO: JAKUB HASÁK



Karte der Tarifpunkte des Basisnetzes für die Beförderung von Einzelwagenladungen KARTe: MILAN KOSKA



ČD Cargo in 2024

Das Jahr 2024 war ein äußerst herausforderndes Jahr für den gesamten europäischen Schienengüterverkehrsmarkt. Der starke Rückgang der Transportmengen traditioneller, per Bahn beförderter Güter setzte sich fort, und viele große Eisenbahnverkehrsunternehmen in der gesamten EU melden massive Verluste, Entlassungen und Liquiditätsprobleme.

Trotz des weiteren Wachstums der Transportleistungen der Niederlassungen und Tochtergesellschaften von ČD Cargo im Ausland verringerte sich das gesamte Transportvolumen im Jahr 2024 auf 56,7 Mio. Tonnen. „Der Rückgang der Transport-

mengen erfolgte vor allem auf dem heimischen Verkehrsmarkt, insbesondere infolge der schrittweisen Reduzierung der Transporte von Braunkohle zu Kraftwerken und Heizwerken. In der Hüttenindustrie kam es zu einem deutlichen Rückgang der Produktion von Liberty Ostrava und auch die Nachfrage nach Holztransporten auf der Schiene war geringer“, kommentiert Tomáš Tóth, Vorstandsvorsitzender der ČD Cargo, a.s. Die ČD Cargo reagierte auf den kontinuierlichen Leistungsrückgang und begann rechtzeitig mit ihrer Umgestaltung, um das Unternehmen an die neue Realität anzupassen und sich auf die Zukunft vorzubereiten. **„Die Veränderung der Struktur der beförderten Güter und der allgemeine Leistungsrückgang auf dem Schienengüterverkehrsmarkt in der Tschechischen Republik führen zu einem notwendigen Abbau von Kapazitäten, für die wir keine Verwendung haben. Wir reduzieren systematisch die Zahl der Güterwagen, Lokomotiven und Mitarbeiter. Auch das Produkt der einzelnen Autotransporte befindet sich in einem grundlegenden Wandel, der in seiner jet-**

zigen Form wirtschaftlich nicht tragbar ist“, fügt Tomáš Tóth hinzu.

Allein das Segment Güterverkehr verzeichnete einen Verlust von 945 Mio. CZK. **„Das wirtschaftliche Ergebnis wurde vor allem durch Transaktionen im Zusammenhang mit dem fortschreitenden Restrukturierungsprozess des Unternehmens negativ beeinflusst – Rückstellungen für Abfindungen der Mitarbeiter und eine einmalige Neubewertung des Vermögens, d. h. überschüssiger Schienenfahrzeuge**“, erklärt Tomáš Tóth. Insgesamt überstiegen diese buchhalterischen Transaktionen den Betrag von einer Milliarde Kronen. Bei der Neubewertung des Vermögens handelt es sich nicht um eine tatsächliche Auszahlung von Geldmitteln, sondern um eine notwendige und verantwortungsvolle buchhalterische Anpassung, die eine transparente Wirtschaftsführung und die langfristige Nachhaltigkeit des Unternehmens unterstützt.

MICHAL ROH

Sicherheit im Eisenbahnbetrieb

Eine Auswahl der schwerwiegendsten Vorfälle (MU) für das 1. Quartal 2025

• Am 30. Januar 2025 ereignete sich ein Unfall auf dem Bahnhof Brno-Maloměřice (Strecke Brno hl. n. - Česká Třebová). Beim Fahren eines geschobenen Rangierteils entgleisten zwei Wagen aufgrund eines nicht entfernten Anschlags und wurden dabei beschädigt. Bei diesem außergewöhnlichen Vorfall entstand ein erheblicher Schaden, der auf etwa 1.300.000 CZK geschätzt wurde.



• Am 14. Februar 2025 ereignete sich im Bahnhof Česká Třebová (Strecke Třebovice v Čechách – Česká Třebová Anknüpfungsgleis – Česká Třebová Abfahrtsgleis) ein Vorfall. Beim Zusammenführen von 34 Wagen zu den Bremsständen der Kompressionsstation entgleiste der erste Wagen an der Spitze über den sogenannten Sicherheitsanschlag, d. h. eine Vorrichtung, die ein Entgleiten der Wagen von den Richtungsgleisen verhindert. Bei diesem außergewöhnlichen Ereignis entstand ein Schaden am Oberbau der Eisenbahn in Höhe von geschätzten 80.000 CZK.



• Am 6. März und am 11. März 2025 kam es im Bahnhof Roudnice nad Labem (Strecke Weiche Prag-Bubeneč – Děčín Hauptbahnhof) zu zwei identischen Vorfällen, die durch Abriss und Beschädigung der Stromabnehmer von Triebfahrzeugen an der Hakenleiste, d. h. einem Sicherheitselement, das an der Fahrleitung angebracht ist, verursacht wurden. Dieses Element fängt bei Nichtbeachtung des Signals „Stromabnehmer absenken“ die Schiene des Stromabnehmers einer Elektrolokomotive ab und verhindert so die leitfähige Verbindung zwischen dem unter Spannung stehenden Abschnitt und dem spannungsfreien Abschnitt. Der Gesamtschaden wurde auf 600.000 CZK ausgerechnet.



FOTO: ERMITTLUNGSAKTEN
MILAN MAŠEK

Aktuelles zu Vorschriften, internen Richtlinien und Maßnahmen

Am 23. April 2025 wurde die geänderte **Verkehrs- und Signalisierungsvorschrift SŽ D1** unterzeichnet.

- Die Vorschrift tritt am Tag der Unterzeichnung (23. April 2025) in Kraft
 - Die Vorschrift wird ab dem 14. 12. 2025 gültig („Ab diesem Datum gelten für die Mitarbeiter die geänderten Vorschriften“)
- Neben den formalen sprachlichen, stilistischen und grafischen Änderungen wurden in der geänderten Fassung dieser Vorschrift folgende inhaltliche und sachliche Änderungen vorgenommen:
- Bestimmungen zum Europäischen Zugsicherungssystem (ETCS) hinzugefügt,
 - Die Bestimmungen über schriftliche Befehle wurden aufgehoben und werden künftig in der Vorschrift SŽ D1/1, Buch der europäischen und

nationalen schriftlichen Befehle geregelt (derzeit befindet sich diese Vorschrift im Anhörungsverfahren),

- eine wesentliche Änderung der Zugabfertigung,
- das Signal **Rangieren hinter dem Begrenzungspunkt** aufgehoben,
- das Signal **Handruffsignal** aufgehoben

Den Arbeitnehmern mit Fachkenntnissen der Vorschrift **SŽ D1 Verkehrs- und Signalisierungsvorschrift** wurde die Information Nr. 10/2025 des Direktors der O22 ČDC Implementierung der Vorschrift SŽ D1 im Umfeld der ČD Cargo, a.s. erteilt. Dieses Dokument beschreibt den Schulungsplan, die Unterstützung zur Sicherstellung der Kenntnis der geänderten Vorschriften und legt den Umfang der Kenntnisse für jeden Beruf fest (ZOZ, DD-4, DP-3 und DO-1).

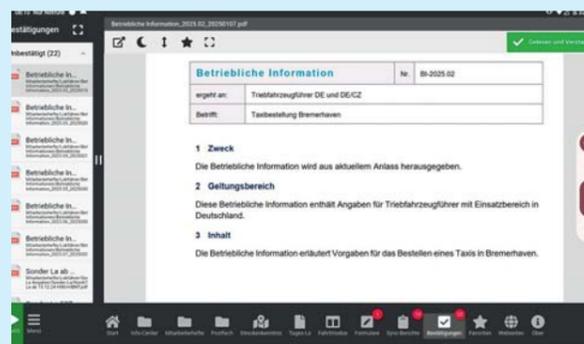
MIROSLAVA RAŠKOVÁ

Sicherstellung der digitalen Weitergabe von Informationen an die Arbeitnehmer

Lösungen in der deutschen Niederlassung Deutschland

Die Weitergabe und der Austausch von Informationen sind von grundlegender Bedeutung für den Erfolg des Unternehmens. Viele Fehler in der operativen Planung und im Betrieb werden häufig durch mangelnde Kommunikation oder unbewusstes Zurückhalten von Informationen verursacht. Diese Tatsache wurde auch von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) anerkannt, und in der Verordnung (EU) 2018/762 „Gemeinsame Sicherheitsmethoden“ zu den Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme wird den Eisenbahnunternehmen die Verpflichtung auferlegt, geeignete Kommunikationskanäle einzurichten, um sicherheitsrelevante Informationen zwischen verschiedenen Organisationsebenen und externen Beteiligten auszutauschen. Unsere deutsche Niederlassung nutzt auf den dienstlichen Tablets der Betriebsmitarbeiter in den Berufen Lokführer, Wagenmeister und Rangierer das System DiLocSync. DiLocSync ist eine Informationsplattform in Form einer App, die in bekannten App-Stores heruntergeladen werden kann. Sie bietet Funktionen wie Dokumentenverwaltung, Streckenkenntnis, Formularversand und dynamische Fahrplananzeige.

Die Systemadministratoren bearbeiten und stellen im Rahmen der Dokumentenverwaltung aktiv wichtige Unterlagen bereit, wie Betriebsanweisungen, tägliche La (Zusammenstellung von Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten), Änderungen und Anpassungen von Fahrplänen, Anweisungen oder betriebliche Informationen. Die Dokumente stehen nach der ersten Synchronisation des Tablets mit DiLocSync und dem Internet auch offline zur Verfügung und können daher jederzeit unabhängig von der Netzabdeckung abgerufen werden. Dokumente, die kurz vor Inkrafttreten veröffentlicht werden und sicherheitsrelevant sind, können mit einer Bestätigungsnachricht bereitgestellt werden. Diese legt fest, dass der Mitarbeiter über das neue Do-

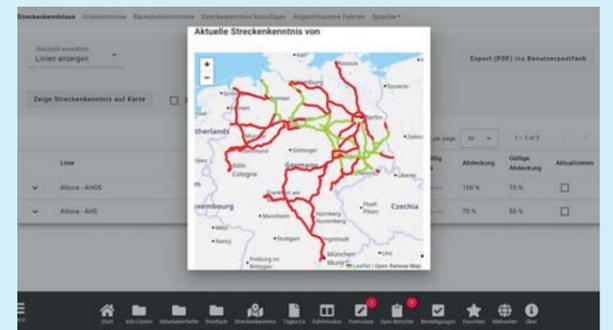


Dokument mit Bestätigungsbutton oben rechts

kument informiert wird und das Lesen sowie das Verständnis des Dokuments durch bewusste Bestätigung auf dem Tablet bestätigen muss. Damit erhält die Leitung der Niederlassung ČD Cargo Rückmeldung über die Informationsverteilung. Wenn keine Antwort erfolgt, wird der Mitarbeiter wiederholt aufgefordert, das Dokument zu lesen und die Bestätigung abzugeben.

Eine weitere Funktion ist die automatische Bereitstellung von Fahrplandokumenten durch DiLocSync, wie z. B. das tägliche La. Der Dienstleister greift über die Schnittstelle des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO AG darauf zu und versendet es automatisch an alle Lizenzinhaber von DiLocSync. Seitens des Eisenbahnunternehmens (Mitarbeiter der deutschen Niederlassung) sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Darüber hinaus werden über diese Schnittstelle automatisch Fahrplanänderungen (Fplo) für regelmäßige Zugverbindungen bereitgestellt. Die Fahrplangestaltung beinhaltet z.B. geänderte Abfahrts-/Ankunftszeiten oder geänderte Zugtrassen aufgrund von Sperrungen oder anderen Streckeneinschränkungen. Die Fahrpläne werden vom Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Infra GO AG herausgegeben und müssen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen an die Lokführer der betreffenden Züge verteilt werden. Die Verteilung von Fahrplänen über DiLocSync erfordert keine Mitwirkung weiterer Mitarbeiter.

Die Dokumentation und Überwachung der Streckenkenntnisse stellt für alle Eisenbahnunternehmen in Deutschland eine große bürokratische Belastung



Modul „Routenwissen“.

dar. Gemäß der Richtlinie über Streckenkenntnisse (VDV-Schrift 755) sind Lokführer verpflichtet, ihre Streckenkenntnisse aktiv zu überwachen. Zu diesem Zweck muss der Eisenbahnverkehrsunternehmer Prozesse und Verfahren in das Sicherheitsmanagementsystem integrieren, die es dem Lokführer ermöglichen, die Strecken regelmäßig abzufahren, was zudem ein wichtiger Bestandteil der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs ist. Der Verkehrsbetreiber muss die Ablaufdaten der Streckenkenntnisse so schnell wie möglich erfassen und gleichzeitig sicherstellen, dass der Lokführer auf diesen Strecken nicht eingesetzt wird. Zur Umsetzung dieser sicherheitsrelevanten Anforderung verfügt DiLocSync über ein Modul zur Dokumentation der Streckenkenntnisse. Der Lokführer hat zwei Möglichkeiten: Die erste Möglichkeit besteht darin, die Position des Zuges während der Fahrt über GPS zu erfassen. Das Programm erkennt die befahrene Strecke automatisch und trägt das Datum der Zugfahrt in das Streckenkenntnisprotokoll ein. Der Lokführer muss die erfassten Strecken anschließend nach der Zugfahrt überprüfen. Die zweite Möglichkeit ist die manuelle Eingabe der Strecken und Zeitangaben. Hierfür muss der Lokführer lediglich die erforderlichen Strecken im System DiLocSync eintragen und anschließend das Datum der letzten Fahrt angeben. Beide Verfahren werden auch von der Bundesnetzagentur (Sicherheitsbehörde für Eisenbahnunternehmen in Deutschland) anerkannt. Mitarbeiter der Dispositions- oder Planungsabteilung haben so Zugriff auf Übersichten über die Streckenkenntnisse der Lokführer und können prüfen, ob diese über die notwendigen Kenntnisse verfügen.

Eine weitere Funktion ist der Formular-Manager von DiLocSync. Mit diesem Tool können die Leitungsmitarbeiter der deutschen Niederlassung (Niederlassung Deutschland) ihre eigenen Formulare in digitaler Form im System hinterlegen, die zuvor in Papierform verwendet wurden. Diese Funktion wird für folgende Zwecke genutzt: Empfang von Meldungen über Zwangsbremssungen PZB, Störungen/Beschädigungen von Zugmaschinen, Meldungen über Ankünfte und Abfahrten von Zügen sowie Hinweise zur Verbesserung von Mitarbeitern. Jedes Formular ist einer fest definierten Empfängergruppe zugeordnet. Beispielsweise werden Meldungen über Störungen/Beschädigungen von Zugmaschinen an Disponenten in Deutschland und Tschechien, das SOKV in Ústí nad Labem sowie an die Unternehmensleitung in Deutschland verteilt. Die klar definierte Empfängergruppe stellt sicher, dass alle betroffenen Stellen dieselben Informationen erhalten. Dieser standardisierte Ansatz bietet eine höhere Zuverlässigkeit bei der Informationsübertragung im Vergleich zur E-Mail. Letztlich bietet er dem Betriebspersonal eine einfache und handhabbare Möglichkeit, wichtige Informationen so schnell wie möglich zu verteilen.

Die Einweisung in das System DiLocSync erfolgt im Rahmen der Schulung des Betriebspersonals. Die Arbeit mit dem Programm sowie verschiedene Situationen beim Versenden von Formularen werden sowohl theoretisch als auch praktisch geübt. Darüber hinaus wird die korrekte Bedienung von DiLocSync während des Simulatortrainings oder als Teil der Betriebskontrolle bei der Durchführung von Eisenbahnbetriebstätigkeiten überprüft (z. B. während der Zugfahrt).

OLIVER ROCH, SICHERHEITSMANAGER UND SICHERHEITSBERATER FÜR DEN TRANSPORT GEFÄHRLICHER GÜTER DER NIEDERLASSUNG DEUTSCHLAND

Transport eines Transformators nach Všestary

D Der Transport von übergroßen oder anderweitig außergewöhnlichen Sendungen lässt sich in vielen Fällen nicht anders als per Eisenbahn realisieren.

Der Grund dafür sind vor allem technische Schwierigkeiten bei Langstreckentransporten, die mit Straßensperrungen u. Ä. verbunden wären. Für die Firma Felbermayr Transport- und Hebetchnik, spol. s r.o. (im Folgenden nur Felbermayr) führte ČD Cargo in diesem Jahr den Transport von drei Transformatoren mit dem



Gesamtblick auf den Umschlagplatz im Bahnhof Všestary FOTO: MICHAL ROH

Ziel in Umspannwerke des Unternehmens ČEPS durch. Konkret handelte es sich um Transporte vom Siemens-Werk in Zagreb (Kroatien) zu den Bahnhöfen Milín (Umspannwerk Milín), Čelákovice (Umspannwerk Čechy střed) und Všestary (Umspannwerk Neznášov). Letzteres wollen wir uns etwas genauer ansehen. Das Umspannwerk Neznášov wurde Anfang der achtziger Jahre des 20. Jahrhunderts an der 400-kV-Leitung Krasíkov – Bezděčín – Výškov errichtet. Es gehört zu den bedeutendsten Umspannwerken in Ostböhmen. Genau dieses Umspannwerk war das Ziel für einen 240 Tonnen schweren Siemens-Transformator. Sein Transport vom Werk in Zagreb wurde schrittweise von den Bahngesellschaften HŽ Cargo (Kroatien), GySEV Cargo (Ungarn) und ZSSK Cargo übernommen. An der Grenzstation Kúty übernahm am 30. April 2025 schließlich ČD

Cargo die außergewöhnliche Sendung und stellte sie am 3. Mai in den frühen Morgenstunden auf ein Nebengleis im Bahnhof Všestary zu. Der Bahnhof verfügt zwar nicht über eine eigene Abfertigungsbefugnis, doch die Betriebsstelle Pardubice sorgte für eine besondere Bedienung. Die Fahrt erfolgte in den Nachtstunden auf der Strecke Kúty – Břeclav – Brno – Havlíčkův Brod – Kolín – Velký Osek – Hradec Králové – Všestary. Die schwierigste Passage war die nächtliche Durchfahrt durch Brno, wo wegen Bauarbeiten eine Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h vorgeschrieben war –

einschließlich Ausweichmanöver vor provisorischen Signalen, Geländern u. Ä. Die Transportstrecke muss dabei nicht nur in Hinblick auf das Lichtraumprofil, sondern auch auf die



Nächtlicher Transport des Transformators zur Umspannstation Neznášov FOTO: MARCEL HUBENÝ

Anzahl der Kehrfahrten exakt geplant werden. Demnach muss der Transformator bereits im Werk verladen werden, um die Ankunft in der richtigen Position am Bestimmungsort garantieren zu können.

Der Transformator wurde auf einem speziellen 24-achsigen Tiefbettwagen Uaai mit Längsträgern der Firma Felbermayr verladen; zum Zug gehörten außerdem zwei Begleit- bzw. Schutzwagen.

Im Bahnhof Všestary wurde der Transformator am Dienstag, den 6. Mai, auf einen Tieflader umgesetzt. „Die eigentliche Umladung erfolgte mit vier hydraulischen Hebevorrichtungen, die über zwei Querträger verbunden waren. Alles war auf zwei parallelen Fahrbahnen platziert, und diese Anordnung wurde auf 50 mm starken Lastverteilungsplatten aufgelegt“, erklärt Marcel Hubený von der Firma Felbermayr und ergänzt: „Diese Art der Umladung gilt allgemein als sicherste Methode für den Umgang mit schweren Lasten. Darüber hinaus wird diese Arbeitsweise von den Versicherungen gefordert, da sie als versicherungsfähige Methode bevorzugt wird.“ Aufgrund der Umladung war der Betrieb der Personenzüge in Všestary teilweise eingeschränkt. Die Verlagerung von Gleis Nr. 1 auf das Nebengleis Nr. 5 war nur über das Weichenkopf-Bereich Hněvčeves möglich. Um das Kreuzen von Personenzügen auf den Gleisen 1 und 3 weiterhin zu ermöglichen, musste die Ladung zunächst

über Querbahnen auf die Umladefläche verschoben werden, anschließend die hydraulischen Hebevorrichtungen aufgebaut und erst danach die Ladung auf den Tieflader umgesetzt werden. Aufgrund des Eingriffs in das Lichtraumprofil des benachbarten Gleises 3 wurde mit der Eisenbahnverwaltung eine dreistündige Pause vereinbart, während der kein Zug über das Nachbargleis fuhr. Letztlich konnte die



Die Umladung des Transformators führte zu leichten Einschränkungen des Personenverkehrs im Bahnhof Všestary. FOTO: MICHAL ROH

Verschiebung der Ladung innerhalb von einhalb Stunden erfolgreich abgeschlossen werden, und der Verkehr auf dem Nachbargleis wurde wieder aufgenommen. Um keine gefährliche Situation zu verursachen, fuhren alle Lokführer auf Gleis 3 mit maximal 10 km/h am Arbeitsbereich vorbei und unter Verwendung des Signals „Achtung“.

Die Abfahrt des Straßenkonvois war für Mitternacht vom 6. auf den 7. Mai geplant. Interessant war, dass der Straßenkonvoi auf die D11 bei km 95 auf fuhr und die Autobahn bei km 108 wieder verließ. Das bedeutet, dass die gesamte Strecke auf der D11 gegen die normale Fahrtrichtung führte, um die erforderliche Durchfahrts Höhe unter den Überführungen zu gewährleisten. Selbstverständlich wurde die Aktion von der Tschechischen Polizei begleitet, die für die notwendige Zeit die D11 in Fahrtrichtung von Jaroměř sperrte. Am 8. Mai 2025 wurde der Transformator schließlich auf der vorgesehenen Position aufgestellt und dem Kunden übergeben.

„Wir setzen die Tradition der Zusammenarbeit mit ČD Cargo fort. Alles ist gut verlaufen und nach Plan umgesetzt worden. Vielen Dank an alle, die an der Vorbereitung und Durchführung aller drei gemeinsamen Transporte in diesem Jahr beteiligt waren“, schließt Marcel Hubený diesen Geschäftsvorgang ab.

MICHAL ROH

ein besonderer Dank für die Zusammenarbeit gilt Marcel Hubený von der Firma Felbermayr Transport- und Hebetchnik, spol. s r.o.

Betriebliche Besonderheiten

Transport einer Zugmaschine ins Depot des Nationalen Technischen Museums

Am 15. und 16. April 2025 führte ČD Cargo einen interessanten Transport eines Schienenfahrzeugs auf eigenen Rädern durch. Diesmal handelte es sich jedoch nicht um eine moderne

Zugmaschine oder einen Wagen, sondern um eine über 40 Jahre alte Maschine der Baureihe V 60 D. Konkret war es die Zugmaschine mit der bei uns gebräuchlichen Bezeichnung 716.510, die 1983 von der damaligen ostdeutschen Lokomotivfabrik LEW (Serien-Nr. 18106) hergestellt und im selben Jahr an das Werkgleis von Benzina in Šlapanov geliefert wurde. Von dort wurde sie später, bereits innerhalb der Firma ČEPRO, zum Anschlussgleis Cerekvice (Anschlussbahnhof Hněvčeves) verlegt. Nach einer Vereinbarung zwischen ČEPRO und dem Nationalen Technischen Museum wurden wir gebeten, diese Zugmaschine von Hněvčevo zum Anschlussgleis des Nationalen Technischen Museums in Chomutov zu transportieren. Die technische Inspektion der Zugmaschine fand am 25. März 2025 statt. Anschließend wurden die Transportbedingungen für diese außergewöhnliche Sendung besprochen. Am 15. April holte der „Kater“ 742.083 die Zugmaschine in Hradec Králové ab und transportierte die historische Zugmaschine zusammen mit der üb-



lichen Last in Form leerer Tankwagen. Trotz der auf 60 km/h begrenzten Transportgeschwindigkeit wurde die Zugmaschine am nächsten Nachmittag auf dem Anschlussgleis in Chomutov abgeliefert. Der Transport verlief zur vollen Zufriedenheit des Empfängers sowie des Absenders.

Zweiachsiger Kohlezug auf Schmalspur

Das Interesse an Transporten mit zweiachsigen Wagen der Baureihe Es nimmt dauerhaft ab, und heute werden sie im Wesentlichen nur noch für den Transport von sortierter Kohle an kleinere Abnehmer genutzt. Mit einem dieser Wagen kann man jedoch auch im nahegelegenen deutschen Grenzgebiet in Kontakt kommen. Von Zeit zu Zeit wird er auf besonderen Fotogüterzügen eingesetzt, deren Fahrten für Interessierte von der Gesellschaft organisiert werden, die die Schmalspurbahn Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal betreibt, oder wenn Material auf der Schmalspurbahn gemäß den Anforderungen des zuständigen Streckenmeisters oder des Depots in Kurort Oberwiesen-



FOTO: SVEN OETTEL

thal transportiert werden muss. Seit August 2017 war der Wagen der ČD Cargo an eine private Partei vermietet, der Verkauf erfolgte dann im Mai 2020. Das letzte Mal war der Wagen am Sonntag, dem 30. März 2025, auf der Veranstaltung zu sehen. Derzeit bemühen sich Interessenten darum, den Wagenpark um einen gedeckten zweiachsigen „Z“-Wagen zu erweitern. Dieser könnte somit zu einem weiteren historischen, aber weiterhin betriebsfähigen Fahrzeug werden.

MICHAL ROH



FOTO: MICHAL ROH

Rail Business Days Ostrava 2025

D Das Ostrauer Gelände Trojháň beherbergte vom 10. bis zum 12. Juni 2025 die nächste Ausgabe der internationalen Eisenbahnmessung Rail Business Days (RBD).



Sie knüpft an die Tradition ähnlicher Eisenbahner-Treffen an, die seit vielen Jahren unter dem Namen Tschechische Eisenbahntage in den Räumlichkeiten des Ostrauer Gewerbegebietes stattgefunden hatten. Warum gerade in dieser Stadt, betonte bei der feierlichen Eröffnung Tomáš Ignačák, Vorsitzender des Präsidiums des Verbandes ACRI, der die tschechischen Hersteller von Schienenfahrzeugtechnik vereint: Hier werden Züge nicht nur für Tschechien, sondern auch

maschine 383.022 und ein Präsentationswagen – aufgestellt. Dessen Besuch erfreute sich traditionell großen Interesses. Am 10. Juni 2025 um 12 Uhr fand im Freien die Taufe unserer Vectron statt. Diese ist zwar nicht ganz neu, neu ist jedoch ihre Beschichtung als Symbol einer engen Verbindung zwischen Schienengüterverkehr und Industrie. Daher wurde Jan Rafaj, Vorsitzender des Industrieverbands der Tschechischen Republik, zu einem der Paten. „Mit dieser Lokomotive können wir vor allem auf Strecken in Deutschland und den Niederlanden begegnen. Seit ihrer Lieferung Ende Oktober letzten Jahres hat sie insgesamt 104 Tausend Kilometer zurückgelegt“, erklärte Ondřej Kubala, der Moderator der Taufe, dem Publikum.

Integraler Bestandteil der Messe ist die Fachkonferenz, die in diesem Jahr erstmals als zweitägige Veranstaltung durchgeführt wurde. Tomáš Tóth, Vorsitzender des Vorstands der ČD Cargo, nahm an zwei Diskussionsrunden teil. Am ersten Tag der Konferenz diskutierte er



Feierliche Taufe der Zugmaschine 383.022

schulen zu ermöglichen, die eine ganze Reihe neuer Ideen und Impulse einbringen könnten. An der RBD-Messe nahmen Aussteller teil, darunter auch Unternehmen aus dem benachbarten Polen. Es stand ihnen eine überdachte Fläche von 5.400 m² und 750 m Gleis zur Verfügung. Auf dem Freigelände waren mehr als zwanzig verschiedene Schienenfahrzeuge der weltweit führenden Hersteller ausgestellt. Es fehlte somit auch nicht der modernste Zug ComfortJet der Unternehmen Siemens Mobility und Škoda Group. Ebenfalls interessant war der Batteriezug RegioPanter der Baureihe 690.2, der eine ökologische und flexible Alternative zu Dieseltriebwagen darstellt, sowie die Einheit mit alternativem Antrieb RS ZERO des Herstellers Stadler Rail, die den Weg in Richtung emissionsfreien Verkehrs weist. Im Bereich Güterverkehr waren auf dem Außengelände moderne Diesellokomotiven EffiShunter 1000 von CZ LOKO in den Farben der Unternehmen Subterra und DB Cargo zu sehen, sowie die modernisierte Lokomotive EffiShunter 1000M des Betreibers CZ Logistics, die als erste in der Tschechischen Republik überhaupt mit einem Alkohol-Immobilizer ausgestattet ist. Von weiteren Exponaten

ist die leistungsstarke sechssachsige Güterlokomotive Dragon 2 des Unternehmens NEWAG zu erwähnen. Ausgestellt war zudem eine ganze Reihe von Maschinen zur Instandhaltung von Gleisen und Oberleitungen. Eine Neuheit der diesjährigen Messeausgabe war die Möglichkeit, mit der Dampflokomotive der Baureihe 475.0 auf den Grubenanschlussbahnen des Unternehmens PKP Cargo International zu fahren. „Nur eine Woche nach der renommierten Münchner Messe Transport Logistic präsentierte sich ČD Cargo auf heimischem Boden auf der internationalen Eisenbahnmesse RBD. Die Vorbereitungen für diese eng miteinander verbundenen Veranstaltungen waren umso anspruchsvoller“, sagt Zdeněk Šiler von der Abteilung Sales Support, die die Messedisplays organisiert und geliefert hat: „Die gemeinsame Handels- und Personalausstellung brachte Belebung in den Stand. Für mich persönlich war das Konzept einer zweitägigen Konferenz nicht sehr erfolgreich. Traditionell waren die freundlichen und fleißigen Hostessen großartig, und die neue Spielkonsole im Präsentationswagen zog viel Aufmerksamkeit und Interesse auf sich.“

TEXT UND FOTO: MICHAL ROH



HR-Team der ČD Cargo in Aktion



Ein 80-Fuß-Wagen der Reihe Sggnss 80´ mit interessanten „Containern“ für den Autotransport in der Ausstellung des Frachtführers METTRANS Rail

für andere europäische Länder hergestellt. Hier haben auch weitere Zugpferde der Bahnindustrie ihren Sitz, wie etwa die Třinecké železářny, führend in der Schienenproduktion, Bonatrans, die Nummer eins in der Herstellung von Eisenbahnwagensätzen, oder zum Beispiel Borcad, das aus Fryčovice Sitze für Züge in die ganze Welt liefert.“

Bei einem so bedeutenden Ereignis wie der RBD durfte ČD Cargo selbstverständlich nicht fehlen, wenn auch im Vergleich zu den Vorjahren in etwas bescheidenerem Umfang, mit Blick auf die Notwendigkeit, Kosten – einschließlich der Marketingausgaben – zu senken. In der Halle 1 befand sich der Stand Nr. 1B01, der dieses Mal für die Geschäftsmanager und das HR-Team der ČD Cargo gemeinsam war. Dank dieser Kombination wurde unser Stand beinahe während der gesamten Messe von kleinen und großen Besuchern intensiv aufgesucht. Auf den Gleisen des Freigeländes wurden zwei Exponate – die Zug-

gemeinsam mit Jiří Svoboda von der Eisenbahnverwaltung und Michal Krapince von České dráhy über seine Erfahrungen mit dem abschließlichen Betrieb von ETCS und kritisierte die Inkonsistenz der einzelnen Versionen dieses Signalsystems und die Notwendigkeit häufiger Upgrades. Am zweiten Tag nahm er an einer Diskussion zum Thema "Harte Zeiten für die Industrie in der Tschechischen Republik und ihre Auswirkungen auf den Güterverkehr" teil. Trotz der Brisanz dieses Themas war das Interesse der Zuhörer leider deutlich geringer, und auch die Teilnahme weiterer interessanter Diskutanten – wie Oldřich Sládek vom Verband ŽESNAD.CZ oder Kateřina Kupková vom Verband der Industrie und des Verkehrs der Tschechischen Republik – konnte daran nichts ändern. In dieser Hinsicht wäre es sinnvoll, den Zugang zur Konferenz einer breiteren Öffentlichkeit oder beispielsweise auch Studierenden der Hoch-



Zugmaschine Dragon 2 von Rail STM



RS ZERO-Einheit

Transport Logistic München 2025

Der Übergang von Mai zu Juni in jedem ungeraden Jahr gehört in der Fachbranche des Güterverkehrs und der Logistik traditionell der Messe Transport Logistic in München. Auch in diesem Jahr, vom 2. bis 6. Juni, bot diese etablierte Veranstaltung Ausstellungen und Exponate aus allen Bereichen rund um Güterverkehr und Logistik.

Wie immer konzentrierte sich die Präsentation der Aussteller nicht nur auf die Stände in den Hallen, sondern auch auf das Außengelände, das von Schienenfahrzeugen – Triebfahrzeugen und Waggons – sowie LKW, Aufliegern und Umschlagtechnik dominiert wurde. Dieser Jahrgang war in vie-

transport logistic

Arbeit der Fahrer übernehmen, mit deutlich positiven Auswirkungen auf Sicherheit, Verkehrsfluss und Effizienz.

Im Vergleich zu den Vorjahren war in München in diesem Jahr die Luftfracht sehr stark vertreten, die gleich zwei Ausstellungshallen belegte. Dies bestätigt das kontinuierliche Wachstum dieses Transportsegments, das eng mit Gütern mit hoher Wertschöpfung verbunden ist – etwa medizinische Produkte, Online-Retail oder terminsensible Waren.



Elektrische Batteriezugmaschinen beim Logistikdienstleister Dachser im Einsatz. Eine von MAN und eine von Mercedes.



Am Stand der ČD Cargo fand eine Reihe von Geschäftstreffen statt. FOTO: ZDENĚK ŠILER

lerlei Hinsicht rekordverdächtig. Die Messe wurde von über 77 Tausend Besuchern aus 130 Ländern besucht, rund zwei Tausend mehr als im Jahr 2023. Auch die Zahl der Aussteller wuchs deutlich – es waren 2.722 aus 73 Ländern.

Was die Bahn betrifft, lässt sich – wie schon vor zwei Jahren – feststellen, dass auf der Messe keine bahnbrechenden Neuheiten vorgestellt wurden, sondern dass die Aussteller mit ihren Produkten und Lösungen eher evolutionär die langfristige Entwicklung fortführen. Nach wie vor stehen Nachhaltigkeit, Klimaschutz und gesellschaftliche Verantwortung im Vordergrund – gerade in dieser für Industrie und Güterverkehr schwierigen Zeit. An der Messe nahmen die meisten traditionellen Aussteller teil. Auch ČD Cargo war mit einem markanten Stand in zentraler Lage der Halle B6 vertreten, der unser Unternehmen würdig repräsentierte und bewarb und Ziel zahlreicher Besuche bestehender wie auch neuer Geschäftspartner und Messebesucher war. Das Fernbleiben einiger großer Unternehmen, wie etwa DB Cargo oder PKP Cargo, war leider keine Überraschung und verdeutlicht nur die schwierige Lage, in der sich der gesamte Markt des europäischen Schienengüterverkehrs derzeit befindet.

Der Straßengüterverkehr – Konkurrent, aber zugleich auch Partner des europäischen Schienengüterverkehrs – präsentierte sich einerseits mit konventionellen Fahrzeugen, mit einem deutlichen Hinweis auf Wasserstoff als Alternative, andererseits aber auch bereits mit batterieelektrischen Antrieben für schwere Fernverkehrs-Lkw, jedoch – wie schon in der letzten Ausgabe – mit nur minimalem Fokus auf autonomes Fahren. Das ist etwas bemerkenswert, da sich diese Technologien – insbesondere auf Basis von KI und neuronalen Netzen – derzeit rasant entwickeln. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis autonome Systeme einen Großteil der anspruchsvollen und gefährlichen

Was die geografische Verteilung der Aussteller betrifft, dominierten erwartungsgemäß die europäischen Teilnehmer. Sehr stark vertreten waren aber auch chinesische Unternehmen, vor allem solche mit Schwerpunkt auf dem intermodalen Transport zwischen China und Europa – sowohl maritim als auch auf dem Landweg –, daneben aber auch Hersteller nahezu aller Produkte, die mit dem Güter-



Stadler EuroDual-Lokomotive, auf der Messe an die Firma TransFLEX übergeben



Umladung eines Wielton-Sattelauflegers mit einem Korb in einen Tatra-vagónka Poprad-LKW



Duale Siemens Vectron-Zugmaschine mit batteriegestütztem Hilfsantrieb

verkehr in allen Modi in Zusammenhang stehen. Jedenfalls stammten 65 % der Aussteller aus einem anderen Land als dem Gastgeber Deutschland. Der Schienenverkehr wurde durch Güterwagen und Zugmaschinen repräsentiert. Die Rail Cargo Group, bzw. ihre Tochtergesellschaft TransFLEX, übernahm hier ihre dritte Hybridlokomotive vom Typ Stadler EuroDual, die nach deutschem Schema als 159.269 bezeichnet wird. Mit zwei weiteren Zugmaschinen war auch Siemens vertreten. Dabei handelte es sich erneut um Maschinen aus der Vectron-Familie – um die reguläre elektrische (Oberleitungs-)Zugmaschine 193.997, betrieben vom Eisenbahnverkehrsunternehmen Rail Tractition Company, das sich vor allem auf Güterzüge

über den Brennerpass spezialisiert, sowie um die Zugmaschine 193.780, eine elektrische Version für beide europäischen Wechselstromsysteme, ergänzt durch eine Batterie mit einer nutzbaren Energie von 218 kWh. Diese ermöglicht die Zugförderung und -rangierung auf kurzen, nicht elektrifizierten Abschnitten und Anschlussgleisen. In diesem Bereich ist jedoch zweifellos ein rascher Fortschritt zu erwarten, verbunden mit den Entwicklungen in der Konstruktion und Produktion von Batterien für die Straßenelektromobilität – und es wäre überhaupt keine Überraschung, wenn auf der nächsten Messe bereits eine vollwertige Doppellokomotive mit leistungsfähiger Batterie anstelle des doch schon etwas überholten Dieselantriebs vorgestellt würde. Am Mittwoch, dem 4. Juni, gab das Leasingunternehmen Akiem auf der Messe den Abschluss eines Kontrakts über fünfzig Hybridlokomotiven des Typs Vectron

DualMode bekannt. Der Festanteil des Vertrags umfasst zunächst zehn Zugmaschinen in der Variante 15 kV/Diesel; im weiteren Verlauf sollen auch Lokomotiven in der Version 15 kV/25 kV/Diesel folgen.

Wie bereits eingangs erwähnt, wurde im Bereich der Güterwagen keine bahnbrechende Neuheit präsentiert. Ausgestellt waren mehrere optimierte Varianten konventioneller Bauarten, insbesondere Kesselwagen für den Transport verschiedener Chemikalien. Besonders interessant war hier ein „Tankwagen“ des Nymburger Unternehmens Nymwag – der erste in der Firmengeschichte mit einem Kessel aus rostfreiem Stahl. Am stärksten vertreten war (wieder einmal) das Segment des kombinierten Verkehrs, und zwar mit mehreren unterschiedlichen Lösungen. Gezeigt wurden verschiedene Wagenvarianten für den Transport von konventionellen Aufliegern, umgeschlagen mittels Taschen, Containerwagen sowie nicht zuletzt auch Wagen für den Transport unterschiedlicher spezieller Wechselaufbauten. Dieser Teil der Ausstellung wurde von der Tatravagónka Poprad dominiert, die Waggons aller genannten Varianten ausstellte, in einigen Fällen ergänzt durch Präsentationen von Umladungen und dem Umschlag von intermodalen Einheiten. So wurde der Umschlag eines konventionellen Wielton-Sattelauflegers mittels eines Korbes von der Pritsche auf den Eisenbahnwaggon und zurück regelmäßig zweimal am Tag demonstriert, oder der Umschlag eines speziellen intermodalen Aufbaus für den Transport von Metallschrott. Eher konservativ gestaltete Containerfahrzeuge wurden auch von türkischen Herstellern ausgestellt, die auf dem europäischen Markt noch mehr oder weniger unbekannt sind.

Insgesamt kann man sagen, dass die diesjährige Transportlogistik-Messe ein genaues Spiegelbild der gegenwärtigen schwierigen Zeiten war, die auch von vielen technischen und technologischen Veränderungen geprägt sind, nicht nur im Bereich der Mobilität und des Güterverkehrs.

TEXT UND NICHT GEKENNZEICHNETES FOTO: MARTIN BOHÁČ

Eisenbahnveränderungen

Ausstellungen, Messen und Schienenverkehr

D Der Wunsch des Menschen, seine Werke, Erfindungen und Dienstleistungen zu präsentieren, ist sehr alt. Bereits 1791 fand in Prag die Prager Industrieausstellung statt, die beweisen sollte, dass das Königreich Böhmen nach dem Verlust Schlesiens infolge erfolgloser Kriege wieder auf Augenhöhe mit anderen stand.

Für die Unterbringung aller Exponate reichte ein einziger Saal im Klementinum in Prag aus. Bedeutender war jedoch die Jubiläum-Landesausstellung, deren Tore sich erstmals am 15. Mai 1891 öffneten. Sie knüpfte an ähnliche Ausstellungen in ganz Europa an. Alle verfolgten dasselbe Ziel – die Präsentation der Nation, industrieller Produkte, Kunst usw. Besonders Industrie und damit auch Verkehr waren sehr schnell wachsende Sektoren.

Kehren wir zurück nach Prag im Jahr 1890, wo die Landes-Jubiläumsausstellung vorbereitet wurde. Eines der Mitglieder des Vorbereitungsausschusses war František Křížík. Das neue Ausstellungsgelände begann im Frühjahr desselben Jahres im Prager Stromovka-Park zu entstehen. Bereits beim Bau fand die Eisenbahn Verwendung – die Bauarbeiter verfügten über eine transportable Bahn mit Kippwagen, die bei Erdarbeiten eingesetzt wurden. Nach der verheerenden Septemberflut, bei der einige fast fertige Pavillons weggespült wurden, kam die Schmalspurbahn ebenfalls zum Einsatz. Eine weitere Schmalspurbahn diente zur

Installation der Exponate im Industriepalast. Gleichzeitig wurde vom Bahnhof der Buštěhrad-Bahn in Buben eine provisorische Anschlussbahn eingerichtet, die sowohl für den Transport „besonders schwerer Gegenstände“ zum Ausstellungsgelände als auch zur Versorgung des Heizhauses und der Maschinenhalle (Pavillon für Maschinenausstellungen) mit Kohle und Holz genutzt wurde.

Ein eigenes Kapitel wäre die Organisation des Besucherverkehrs zum Ausstellungsgelände. An einem der Seiteneingänge wurde zwar auf der Strecke der k. k. priv. Österreichisch-Ungarischen Staatsbahnen eine provisorische Haltestelle „Stromovka“ eingerichtet, doch die Hauptlast lag bei der damaligen Pferdestraßenbahn. Das Ausstellungsgelände war im Wesentlichen von zwei Richtungen zugänglich – mit der Pferdestraßenbahn aus Prag über die Franz-Josef-Brücke und von der anderen Seite über Letná. Auf dieser zweiten Route konnten die Fahrgäste die Kombination modernster Verkehrsmittel nutzen – Seilbahn und elektrische Straßenbahn. Um die steile Böschung vom Fluss zur Letná-Ebene zu überwinden, errichtete die Prager Gemeinde eine Seilbahn mit Wasserantrieb und zwei Wagen. Der Betrieb wurde am 30. Mai 1891 aufgenommen. Von Letná war es jedoch noch ein recht weiter Weg zum Ausstellungsgelände. Hier ergriff František Křížík die Initiative und baute eine 800 m lange Strecke der ersten elektrischen Bahn bei uns vom Seilbahn-Bahnhof durch die Ověnecká-Straße zum Ausstellungsgelände. Es sei nicht unerwähnt,



Die Škoda-Werke, einer der bedeutendsten Lokomotivenhersteller, präsentierten ihre Produkte auch auf den Prager Mustermessen an der Wende der 1920er zu den 1930er Jahren. Hierbei handelt es sich um einen „Doppelkuppler“, Typ Bs 12 – Fabriktyp 9 Lo. Nur der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass die Prager Mustermessen von 1920–1951 stattfanden, danach verlegte der Staat die Ausstellungstätigkeiten nach Brünn. FOTO: SAMMLUNG MICHAL ROH

Martinka a spol.

V PRAZE VII.

Továrna na stroje a kotlárna.

Jediné provozovací právo v Rakousko-Uhersku

Decauville-ových přenosných dráh.

Hotové kolejnice, křižovatky, výhybky, točnice,

rozličné druhy vozíků vždy na skladě.

Dráhy do krechtů, visuté dráhy.

Točnice kulovité patent Weickum.

Váhy mostové.

Rožpočty zdarma a frauko.




Hersteller von Schmalspurbahnen und transportablen Eisenbahnen gehörten zu den traditionellen Ausstellern. FOTO: SAMMLUNG MICHAL ROH



Beispiel historischer Werbedrucksachen FOTO: SAMMLUNG MICHAL ROH



Im Bemühen, den Maschinenexport zu erweitern, beschloss die Regierung 1955, dass das Ministerium für Außenhandel in Zusammenarbeit mit der Tschechoslowakischen Handelskammer eine Maschinenbau-Ausstellung auf dem Brünnner Messegelände veranstalten sollte. Diese fand im September desselben Jahres statt. Ausgestellt wurden nicht nur Grubenlokomotiven, Akkumulator- und Druckluftlokomotiven, sondern auch Schmalspurmaschinen der Baureihe TU 47.0 FOTO: SAMMLUNG RADIM ŠNÁBL

dass auch der bedeutendste Besucher der Ausstellung – Erzherzog Karl Ludwig – mit der „Eisenbahn“ nach Prag anreiste. Der Salonzug mit Erzherzog Karl Ludwig und seiner Frau Maria Theresia erreichte Prag am heutigen Masaryk-Bahnhof am 14. Mai kurz vor 16 Uhr. Auf der Landes-Jubiläumsausstellung präsentierten zahlreiche Aussteller ihre Produkte, nahezu alle Branchen waren vertreten, einschließlich des Verkehrssektors. Auch die Firma František Ringhoffer zeigte ihre Produkte; seit 1852 stellte sie in Smíchov Eisenbahnwagen her. Besonders interessant für Besucher waren die im Maschinenpavillon ausgestellten Wagen – Tender, Bierwagen, Normalspur-Salonwagen oder Kesselwagen für Schwefelsäure. Die Firma A. & F. Klucký aus Štěpánov bei Kladno präsentierte „Patentierete, selbsttätige, sichere Kupplungen für Eisenbahnwagen der Klucký-Anlage, die auch außerhalb der Gleise bedient werden können“, die Firma J. Kudlicze aus Bubny wiederum Räder für Eisenbahn-Bergwerkswagen. Besonders interessant war das Angebot der Prager Aktien-Maschinenfabrik, die u. a. „Transportable Bahnen nach Dolberg-Patent für Forst-, Wirtschafts- und Industriezwecke“ anbot. Ein ähnliches Schienensystem (transportable Decauville-Bahnen) bot auch die Firma Martinka & Co. aus Prag an. Die Prager Eisen- und Industriegesellschaft warb mit Stahlgleisen, die Firma František Wiesner aus Chrudim mit Wagenwaagen. Ein eigenes Kapitel bildet die Ausstellungstätigkeit in der südmährischen Metropole Brünn. Seit 1821 fanden hier Wirtschaftsausstellungen statt, die jedoch erst nach Fertigstellung der Dampfeisenbahn im Jahr 1839 größere Bedeutung erlangten. In den Jahren 1922–1927 wurden die Brünnner Messeveranstaltungen abgehalten, die jährlich auf einen bestimmten Industriezweig spezialisiert waren. In Brünn fehlte jedoch ein ständiges Ausstellungsgelände, weshalb 1923 beschlossen wurde, das Gelände der Bauer-

Rampe zu erwerben. Unmittelbar darauf wurden auch die Bauarbeiten aufgenommen, bei denen selbstverständlich eine schmalspurige, transportable Baubahn zum Einsatz kam. 1928 wurde hier die erste Ausstellung zeitgenössischer Kultur in der Tschechoslowakei veranstaltet. Auf Vorschlag der Firma Koloferra, Werke für Industriebedarfe und schmal- sowie normalspurige Eisenbahnen in Modřice bei Brünn, wurde noch 1928 ein Projekt für eine 1.424 m lange Bahn mit 381 mm Spurweite und Dampfantrieb erstellt. Eine kleine zweiachsige Dampflokomotive wurde bei der Lokomotivfabrik Krauss bestellt, während sämtliches übriges Material von heimischen Herstellern geliefert werden sollte. Der Betrieb auf der Bahn begann am 4. Juni 1928 und endete im November desselben Jahres. Nachweislich war die Bahn jedoch noch 1929 in Betrieb. Die Dampflokomotive zog über das Ausstellungsgelände einen sechswagigen Personenzug mit einer Geschwindigkeit von 15 km/h; beim Passieren von Panoramen, Bögen, Weichen und Kreuzungen wurde die Geschwindigkeit auf 6 km/h reduziert. Was waren Panoramen? Es handelte sich um beleuchtete Holztunnel mit eingedecktem Dach aus Blech. Innen befanden sich auf beiden Seiten der Gleise Plattformen mit Produkten und Werbetafeln verschiedener Firmen. Eine weitere ähnliche Bahn von etwa 500 m Länge mit 600 mm Spurweite existierte in den Jahren 1950–1956 an der Stelle des heutigen Pavillons Z. Eine weitere Besonderheit war ein fast 3,5 km langer Anschlussgleis, das vom unteren Bahnhof Brünn direkt auf das Ausstellungsgelände führte, genutzt nicht nur für den Transport „gleisgebundener“ Exponate, sondern auch für Propagandafahrten, bei denen die Besucher mit Dampflokomotiven direkt auf das Gelände gebracht wurden.

MICHAL ROH