

Der TGV in Tschechien

Nur selten löste in den letzten Jahren ein Ereignis so viele erhitzte Diskussionen und soviel Polemik aus, wie die Ankunft der ersten TGV-Einheit in der Tschechischen Republik. Ihre Ausleihe wurde von der Eisenbahnverwaltung (Správa železnic) organisiert, die auch prompt Kritik erntete – einesteils des Preises für die Ausleihe wegen, aber auch deswegen, weil es hier um keine supermoderne Einheit ging, sondern um ein Fahrzeug, das schon vor 40 Jahren vom Band lief. Andererseits ist verständlich, dass kein Transportunternehmen ein Fahrzeug für eine einwöchige Präsentation in der Tschechischen Republik bereitzustellen gewillt ist, das im gewöhnlichen kommerziellen Betrieb eingesetzt wird. Dann wäre der Preis für die Mietung entschieden höher ausgefallen.

Nun – sicher eine Meinungsache. Die Ausleihe der TGV-Einheit – für viele von und das Synonym für einen Hochgeschwindigkeitszug – verwandelte eine Nation von Eishockeytrainern und Köchen im Nu in eine Nation von Eisenbahn-Experten und Streckenbauern. Tatsache ist, dass mehr als die Hälfte der Mietkosten von kommerziellen Partnern getragen wurde und dass die Präsentation der Einheit enormes Interesse der Öffentlichkeit am Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken hervorrief. Und gerade darum ging hauptsächlich, wie Verkehrsminister Martin Kupka in seinem Auftritt für Berichterstattung des Tschechischen Fernsehens (ČT) betonte. So bleibt nur noch zu hoffen, dass wir in Tschechien in naher Zukunft auf konkreten Hochgeschwindigkeitsabschnitten auch moderneren Hochgeschwindigkeitszügen begegnen.

Michal Roh

INHALT

04

Kohletransporte nach Černožice

Die Aktiengesellschaft ČD Cargo sorgt nicht nur für den Transport der Kohle ins ostböhmische Heizkraftwerk in Černožice, sondern auch für die Bedienung der Anschlussbahn und die Entladung des Festbrennstoffs.

05

Rail Business Days

Nach einer zweijährigen Pause konnten sich Eisenbahnexperten und die breite Öffentlichkeit vom 7. bis 9. Juni 2022 wieder auf einer Verkehrsmesse treffen. Diesmal in Brno.



Das Portfolio der von der Tochtergesellschaft CD Cargo Slovakia realisierten Transporte wird ständig größer. Auf dem Foto von Milan Jakubec ist die Rückkehr einer Garnitur mit leeren Schüttgutwagen aus dem Zementwerk Rohožník zurück in die Tschechische Republik zu sehen. Vergangenes Jahr beförderten wir auf slowakischen Eisenbahnstrecken mehr als 1,7 mil. Tonnen Waren, in der symbolischen Rangliste der slowakischen Transportunternehmen belegt CD Cargo Slovakia mit einem Anteil von 3 % den fünften Rang.

ČD Cargo ist fester Bestandteil der ČD-Gruppe

Anfang April 2022 wurde Michal Krápec Generaldirektor unserer Muttergesellschaft, der Gesellschaft České dráhy. Wir stellten ihm ein paar Fragen – auch, aber nicht nur zum Güterverkehr.

In den Medien tauchen recht häufig Nachrichten auf, die Tschechische Bahn (České dráhy) sei nach der Covid-Flaute der Fahrgäste in keiner besonders guten Verfassung. Ist die Lage wirklich so ernst?

Es ist wahr, dass es im Laufe der COVID-Epidemie zu einem markanten Einbruch der Umsätze von den Fahrgästen kam, was sich auf die Wirtschaftslage unserer Gesellschaft auswirkte. Nichtsdestotrotz ist das nichts, was wir nicht bewältigen könnten. Die Finanzierung unseres Betriebs und auch unserer Investitionsabsichten sind gesichert. Aber wir müssen sparen, die Notwendigkeit mancher Investitionen neu überdenken und natürlich verwenden wir auch externe Ressourcen, wie die sog. Green Bonds, die wir im Juni zu emittieren gedenken. Eine gute Nachricht ist, dass die Reisenden in die Züge zurückkehren. Aktuell verzeichnen wir 85 bis 90 % des Stands vor der Covid-Epidemie.

Das Verkehrsministerium bereitet weitere Ausschreibungsverfahren für

Beförderer auf Schnellzuglinien vor. Rechnet sich die Tschechische Bahn Chancen aus?

Der letzte Wettbewerb um Fernverkehrsstrecken zeigte, dass wir durchaus einen wettbewerbsfähigen Preis anbieten können. In den Wettbewerb gehen

wir mit Angeboten, die uns im Erfolgsfall einen angemessenen Gewinn garantieren. Aber es ist klar, dass wir nicht alle Wettbewerbe gewinnen können und einen Teil des Marktes einbüßen. Ich gehe aber davon aus, dass wir letztendlich über 80% halten können.

Aber kommen wir zum Güterverkehr. Wie bewerten Sie die Position von ČD Cargo auf dem Güterverkehrsmarkt?

Der Marktanteil von ČD Cargo im Inland beträgt an die 60 % und die An-

Fortsetzung auf Seite 2



Intermodalität ist einer der Grundpfeiler von ČD Cargo und gleichzeitig auch der Weg zu einer möglichen Verschiebung der Waren von der Straße auf die Schiene.

Foto: Tomáš Ságner

ČD Cargo ist fester Bestandteil der ČD-Gruppe

Fortsetzung von Seite 1

teile der ausländischen Tochtergesellschaften an den dortigen Märkten wachsen ständig. Cargo gelingt es, operativ auf Marktveränderung, aber auch neue Chancen zu reagieren. Dank der Einführung von Spar- und Pro-Umsatz-Maßnahmen gelang es auch erfolgreich die Folgen der Covid-19-Epidemie zu überwinden und wieder Gewinn zu machen. Ich halte Cargo für einen der Pfeiler der ČD-Gruppe mit weiterem Wachstumspotenzial. Auch die Zahlen des ersten Quartals dieses Jahres sehen gut aus.

Glauben Sie, dass die Expansion in ausländische Märkte die richtige Richtung ist?

Auf jeden Fall. Die Wirtschaftsergebnisse und unsere ständig wachsenden Marktanteile im Ausland bestätigen dies.

Wie sehen Sie die Zukunft von ČD Cargo im Rahmen der ČD-Gruppe? Gedenken ČD und ČD Cargo enger zusammenzuarbeiten, beispielsweise im Reparaturwesen?

Allem voran – wir planen keinen Verkauf von ČD Cargo, wie hin und wieder spekuliert wurde. Moody's und auch alle anderen, die uns geliehen haben, rechnen damit, dass die Gruppe zusammen und stark bleibt. Was den Instandhaltungssektor betrifft, wissen Sie sicher, dass wir die enge Verbindung im Rahmen der Gruppe mit eventueller Gründung einer selbstständigen Tochtergesellschaft anstreben, die ihre Dienstleistungen auch außerhalb der Gruppe anbieten könnte. Zuerst muss aber alles gut vorbereitet und geprüft werden, ob solch eine Entität imstande ist, selbstständig zu funktionieren.

Unlängst waren Sie noch als Direktor des Unternehmens ČD – Telematika tätig, Sie haben also eine enge Verbindung zur Digitalisierung, Industrie 4.0 und ähnlichen Dingen. Auf welche Weise, glauben Sie, wird dies den Güterverkehr in naher Zukunft beeinflussen?

Die Digitalisierung und Industrie 4.0 sind große Themen, um die wir natürlich auch in unserer Branche nicht herumkommen. Im Konzept der Eisenbahn geht es bei der Digitalisierung vor allem um die Projekte GSM-R und ETCS. In beiden Fällen geht es um den Übergang aus der „analogen“ in die „digitale Welt“. Ein weiteres wichtiges Instrument ist die Digitalisierung von Dokumenten, die mit der Zugführung unserer Lokführer zusammenhängen – von der Papierform ins Tablet. Egal, ob es um die Navigation für Lokführer oder sonstige, zusammenhängende Dokumente geht. All diese Technologien haben hohes Potenzial, die Eisenbahn voran- und auf ein qualitativ höheres Niveau zu bringen, sie sicherer und so auch attraktiver für unsere Endkunden zu machen. Industrie 4.0 ist wiederum ein Thema für das Reparaturwesen und die Hersteller von Schienenfahrzeugen. In unserem Milieu wären beispielsweise die Unterflurradsatzdrehbänke zur Reprofilierung von Radsätzen im eingebauten Zustand zu erwähnen. Eine teilweise Robotisierung begleitet uns nun schon jahrelang, beispielsweise bei der Automatisierung interner Prozesse, und es besteht kein Grund, sich vor ihr zu fürchten.

Auf der Konferenz des Verbands ŽESNAD.CZ kam auch die Verlagerung von Waren von der Straße auf die Schiene zur Sprache. Sehen Sie das als real an?

Wenn es Europa ernst mit der Reduzierung von CO₂-Emissionen meint, ist dies unerlässlich. Die Frage ist, wie man die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber Lkws wirksam unterstützen kann. Ein reeller Weg wäre

die Befreiung von der Abgabe für erneuerbare Energien, wodurch ČD Cargo und auch der Personenverkehr keine geringen Mittel einspart. Die Kapazitätserhöhung der Strecken und die Errichtung von Logistikzentren für den kombinierten und intermodalen Verkehr ist noch ein langer Weg. Primär geht es jedoch darum, Prioritäten

zu setzen und anschließend die Regeln auf europäischer und Staatenebene einzustellen, welche die Position der Bahn als Rückgrat der Beförderung von Kommoditäten und Waren spezifiziert. Dann nämlich wandelt sich die reine Wettbewerbsbeziehung zwischen den Zügen und Lkws zur Zusammenarbeit.

Michal Krapinec

Der Jurist Michal Krapinec begann seine berufliche Laufbahn als Rechtsanwalt. Seit 2012 arbeitet er für die Gruppe České dráhy (Tsch. Bahn). Im Unternehmen ČD Cargo übte er die Funktion des Sekretärs der Geschäftsleitung der Firma aus und übernahm später den Bereich Leitung und Verwaltung von Vermögensbeteiligungen, in dem er für die Expansion ins Ausland verantwortlich war. Später war er als Vorstandsmitglied der Gesellschaft ČD Logistics, als Aufsichtsratsmitglied in ČD – Informationssysteme tätig, in der Muttergesellschaft leitete er den Bereich Strategie und Verwaltung von Vermögensbeteiligungen sowie den Bereich Projektbüro. Zur Jahresmitte 2020 wurde er Vorstandsmitglied in ČD-Telematika, im September 2021 dann zu deren Vorsitzenden. März dieses Jahres wurde er zum Vorstandsvorsitzenden der Tschechischen Bahn (ČD) gewählt. In seiner Freizeit widmet er sich gern dem Sport und Reisen.



Mgr. Michal Krapinec

Foto: Archiv ČD

Treffen von Schienengüterverkehrsunternehmen in Špindlerův Mlýn



xxxxxxx

Foto: xxx

Der Verband ŽESNAD.CZ in den Zahlen für 2021:
Leistung: 30 540 453 892 Brutto-Tonnenkilometer
Ersatz für die Fahrt von ca. 4,5 Mio. Lkws = dies stellt eine Einsparung von 565 Tsd. Tonnen von CO₂-Emissionen dar.

Im Hotel Harmony Club in Špindlerův Mlýn fand am 26. Mai 2022 der schon 5. Jahrgang der Konferenz der Schienengüterverkehrsunternehmen ŽESNAD.CZ statt. Der Verband zählt derzeit bereits 32 Mitglieder, ihre Tätigkeit wurde in einem kurzen einleitenden Video vorgestellt. Die Konferenz wurde vom Verbandspräsidenten Martin Hořínek eröffnet, an diesen knüpfte der Vizepräsident und Vorstandsvorsitzende von ČD Cargo, Tomáš Tóth an. Dieser leitete den ersten Programmblock mit dem Untertitel „Der Eisenbahngüterverkehr als Instrument der grünen Politik der Tsch. Republik“ ein. Sein Beitrag fokussierte auf die Vorteile der Eisenbahn und die Instrumente, welche die Verlagerung von Warentransporten von der Straße auf die Schiene ermöglichen.

Im ersten Konferenzblock trat noch Jiří Svoboda auf, der über die Unterstützung des Schienengüterverkehrs durch die Eisenbahnverwaltung sprach und als Generaldirektor dieser Organisation auch die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs ansprach. Konkreter widmete er sich dann der wachsenden Anzahl des unerlaubten Überfahrens von Signalen durch Lokführer. Ladislav Němec, stellvertretender Verkehrsminister der Tsch. Republik, sprach von der Unterstützung der Eisenbahn seitens staatlicher Behörden.

Im Mittelpunkt des zweiten Programmblocks stand die Einführung neuer Technologien im Schienenverkehr. Dabei wurde nicht nur über den aktuellen Zustand der Infrastruktur (Jaroslav Tyle – ŽESNAD.CZ) und verlaufende und geplante Streckensperrungen (Mojmír Nejezchleb – Eisenbahnverwaltung), aber auch über die Erziehung neuer Mitarbeiter (Jan Kovář – G. Habrman Fachschule für Technik und Verkehr Česká Třebová) gesprochen. Nach jedem Auftritt gab es Gelegenheit zur Diskussion.

Die Teilnahme des tschechischen Verkehrsministers Martin Kupka unterstrich die Bedeutung dieses Treffens. Dieser begrüßte die Gastteilnehmer nicht nur, sondern hatte auch sehr gute Nachrichten im Gepäck – bezüglich des neuen Förderprogramms Rokat, das die Befreiung von Abgaben für PoZE (Geförderte Energieressourcen) sowie über das Treffen mit dem sächsischen Verkehrsminister zum Thema Freigabe von Kapazitäten auf der Strecke Děčín-Dresden zu Gunsten des Güterverkehrs.

Text und Foto: Michal Roh

Neue Technik in Kalná Voda



Der große Vorteil des Radladers Mecalac ist sein Teleskopausleger.

Der Fahrzeugpark des Zentrums für Logistikdienstleistungen ČD Cargo (SLS) in Trutnov, bzw. Kalná Voda, wuchs Anfang dieses Jahres um weitere moderne Technik, konkret einen Radlader MECALAC an. Auf der Grundlage eines von den Mitarbeitern von SLS in Zusammenarbeit mit der Betriebseinheit Česká Třebová und O1 GŘ vorbereiteten Auswahlverfahrens wurde er von der Firma JMP – Stavební stroje s.r.o. geliefert. Die Gruppe Mecalac bietet eine breite

Skala moderner Baumaschinen. Die Tradition ihrer Produktion reicht bis ins Jahr 1952 zurück.

Der Einkauf des neuen Laders MECALAC AS 900 war eine lange geplante Investition. Er ersetzt nun den technisch veralteten Lader UNO-53, dessen weitere Instandhaltung und Reparaturen nicht mehr effektiv gewesen wären, ganz abgesehen von den heutigen technischen und sicherheitstechnischen Anforderungen. Der neue La-

der besticht mit einer ganzen Reihe von technischen Raffinessen. Zu nennen wären z.B. seine beiden lenkbaren Achsen, die seine gute Manövrierfähigkeit auf engstem Raum garantieren, oder auch der sog. „Krabbenang“, d.h. schräge Fahrt nach vorn oder zurück oder nach rechts bei gleichem Lenkeinschlag aller Räder. Der Lader ist mit einem um 180° drehbaren Teleskopausleger ausgestattet. Dank der Kombination zweier lenkbarer Achsen und dieses Auslegers kommt der Radlader mit einem 20 % geringeren Wendekreis als geläufige konventionelle Maschinen aus. Für diesen Teleskopausleger gibt es in Kalná Voda zudem eine gerade Schaufel, eine gezahnte Schaufel, mit der beispielsweise größerer Schotter beladen werden kann, sowie eine Kehrmachine. Die einzelnen Einrichtungen lassen sich effektiv und sicher austauschen. Mit dem Ausleger lässt sich jede Last in vollem Umfang von 180° handhaben und dies ohne den geringsten Stabilitätsverlust. Der Lader wird von einem Motor Deutz TCD 2.9 mit einer Leistung von 55 kW mit Zwischenkühler, Diesel-Oxidationskatalysator und Festkörperfilter angetrieben. Er erfüllt die strenge Norm Stage 5. Die Fahrerkabine bietet dem Fahrer ausreichend Komfort, die Bedienung des Laders ist intuitiv. Die Verwendung

des Laders ist wirklich vielseitig. Er bewährt sich im Winter bei der Schneeräumung, er wird zur Reinigung von Güterwaggons verwendet, usw. Wichtig ist, dass man ihn auf einen Lkw TATRA laden und an einen beliebigen Ort bringen kann. Dort lädt er das Substrat auf und macht mit Hilfe seiner Kehrmachine hinterher auch sauber.

Es sei hinzugefügt, dass das Zentrum für Logistikdienstleistungen in Trutnov seinen Kunden ein wirklich breites Dienstleistungsspektrum zu bieten hat.

Außer diesem Radlader sind hier auch zwei Lkws mit Aufliegern, ein Lkw TATRA, Kräne und nicht zuletzt auch ein Omnibus einsatzbereit. Über die verschiedenen erfolgreich realisierten Aufträge des SLS Trutnov haben wir im Cargovák schon mehrfach berichtet.

Text und Foto: Michal Roh



Der neue Lader ist ein wertvoller Helfer, beispielsweise beim Reinigen von Güterwaggons.

Ein zauberhafter Transport

Anfang Februar erhielt PP Praha-Libeň vom Manager Ing. Zeman die Anfrage zu einem ungewöhnlichen Transport. Der Wusch – der Transport von 40 Tonnen Schotter für einen Privatgarten. Die grundsätzliche Frage war, wie man solch einen Transport technisch absichern kann und natürlich, zu welchen Kosten. Nach Bestimmung des Zielortes war klar, falls es zu dieser Aktion kommen sollte, wird der Transport keine leichte Sache. Der Garten, für den der Schotter gedacht war, befand sich an der Stelle des Smíchover Kopfes der Bahnstation Praha-Žvahov, also an einer Strecke, die Prager Semmering genannt wird.

Diesen Namen hat sie wegen ihrer Ähnlichkeit mit der Semmeringbahn – der bekannten österreichischen Gebirgs-

bahn. Sie führt aus Smíchov nach Hostivice, wobei sie das Tal „Hlubočepské údolí“ in einer mehr als 180° großen Schleife überwindet, dazu mit großer Steigung. Sie führt über hohe Eisenbahnbrücken in sehr abschüssigem Gelände. Bei der Rekonstruktion der Bahnhofstation Praha-Bubny führen hier beispielsweise Sendungen aus Praha-Ruzyně nach Ostrava entlang, die so ganz Prag umfahren mussten. Die Strecke wurde zudem aktiv beim Bau der neuen Strecke Praha-Vršovice – Praha-Hostivař genutzt. Auf dieser Strecke führen von der erwähnten Baustelle Dutzende komplette, voll mit Erdschotter beladene Züge zur Deponierung nach Nový Strašec. Vor einigen Jahren wurde die Strecke modernisiert und an die zentrale Dispatcherstelle angeschlossen, auch beide Ausweichstellen wurden erneuert. Das Ergebnis – eine erhebliche

Erhöhung der Leistung und Kapazität der Strecke.

Die außerordentlich schöne Umgebung der Strecke bedeutet leider auch äußerst komplizierte Bedingungen für Bautätigkeiten in der Umgebung. Der Garten, für den der Schotter bestimmt war, breitet sich größtenteils an einem sehr steilen Hang aus, wobei der Schotter auf das obere Plateau des Grundstücks gebracht werden sollte. Beim Transport des Materials auf der Straße hätte man dieses an der Straße am Grundstückseingang abladen müssen. Zum oberen Teil des Gartens hätte man es mit Rücksicht auf das stellenweise nahezu senkrechte Gefälle manuell hinschaffen oder eine Materialseilbahn errichten müssen. Der Autor dieses Artikels konnte sich bei einem der gemeinsamen Gespräche persönlich von der Schroffheit des Hanges über-



zeugen, als unerwartet Schnee gefallen war und er auf allen Vieren zum oberen Plateau hinaufkriechen musste.

Bei Prüfung der Möglichkeiten erschien die Verwendung von Ua-Waggons die einzige Möglichkeit. Nach einem Treffen mit der Grundstückbesitzerin zeigte sich, dass im Bereich des Gartens Platz für annähernd einen Waggon war, wo die Strecke an der erforderlichen Stelle nicht von einer erhöhten Böschung begrenzt ist und wo es technisch möglich sein sollte, den Schotter zu entladen. Für Erfolg der Aktion war wichtig, dass für den März tägliche Gleissperren an der Strecke geplant waren, die genutzt werden mussten. Die Realisierung binnen der Zugpausen wäre in Hinblick auf die Materialmenge und den dichten Personenverkehr praktisch jeden Tag einschließlich der Wochenenden unrealistisch gewesen. Längere freie „Fenster“ gibt es an dieser Strecke praktisch nur nachts.

Nun musste nur noch die geschäftliche Seite gelöst werden, dieser Aufgabe nahm sich aufgrund ihrer Erfahrungen mit Ua-Waggons die Managerin Ing. Jolana Lišková an. Der Kunde kaufte den Schotter im Steinbruch Lomy Mořina. Gleichzeitig kam es zur Erhöhung der Anforderung auf 80 Tonnen, es waren also 2 Waggons auf einmal erforderlich. Nach ihrer Beladung warteten die Wag-

gons mehrere Tage in der Station Praha-Libeň auf den vereinbarten Liefertermin. Die Entladung fand Sonntag, den 13. März statt. Den Sonderzug begleitete einer der besten Rangierleiter des PP Praha-Libeň, Herr Marcel Červený mit Lokführer Martin Schneider. Nach der Ankunft in Smíchov stellten sie die Garnitur in erforderlicher Wagenreihung zusammen. Nach Beginn der Streckensperre und der Abfahrt der für die Gleissperre geplanten Baumaschinen fuhr die Garnitur in Reihenfolge 2x Ua + Lokomotive 742.7.7 + Dienstwagen ab. Diesen verwendeten wir vor allem für den Transport der Spannzangen zur Verankerung der Ua-Waggons an der Entladestelle. Angesichts des schwierigen Terrains wollte niemand irgendein Risiko eingehen. Wegen der Kompliziertheit der Aktion waren auch der Technologie von PJ Praha, Herr Marek Soukal und der Autor dieses Artikels anwesend. Nach der Entleerung des ersten Waggons, machte die Garnitur den Arbeitsplatz frei, um den Schotter wegräumen zu können. Dann kehrte die Garnitur an die Entladestelle zurück, und es erfolgte die Entladung des zweiten Waggons. Dann fuhr die Garnitur wieder weg, nun brauchte die zweite Fuhrer Schotter nur noch weggeräumt und die Entladestelle gereinigt werden.

Abschließend ist zu sagen, dass die Vorbereitung der Aktion keinesfalls einfach war, wir mussten „eingefahrene Gleise“ verlassen und aktiv nach besonderen Lösungen suchen. Das Resultat darf aber als wirklich gelungen angesehen werden. Die Grundstückbesitzerin darf sich schon bald auf ihren Steinteich auf ihrem Grundstück in hübscher Umgebung und mit märchenhaftem Blick auf Prag freuen.

Text und Foto: Martin Kašpar



Entladung des Schotters auf Streckenbreite vor der Ausweichstelle Praha-Žvahov

Kohle für Ostböhmen

Ostböhmen liegt verhältnismäßig weit weg von den Lagerstätten von Festbrennstoffen. Dennoch befinden sich hier ziemlich wichtige Energieversorger, die dieses Gebiet mit elektrischem Strom und Wärmeenergie versorgen. Zu den bedeutendsten gehört das Kraftwerk Chvaletice, das der Gruppe Sev.en Energy, Kraftwerk Opatovice angehört, das wiederum Teil des Energie- und Industrieholdings und Kraftwerks in Poříčí bei Trutnov des Unternehmens ČEZ ist. Hier gibt es aber auch kleinere Energieversorger, unter anderem auch das Heizkraftwerk in Černožice, unweit von Jaroměř.

Dabei geht es um einen relativ jungen Energieversorger, der 1989 unter dem Namen Tevex seinen Betrieb aufnahm. Das Heizkraftwerk ist heute Teil der Aktiengesellschaft HOLOUBEK ENERGO, seine Hauptaufgabe ist es, die Firma Danisco Czech Republic, a.s., im nahen Smiřice mit Prozess-

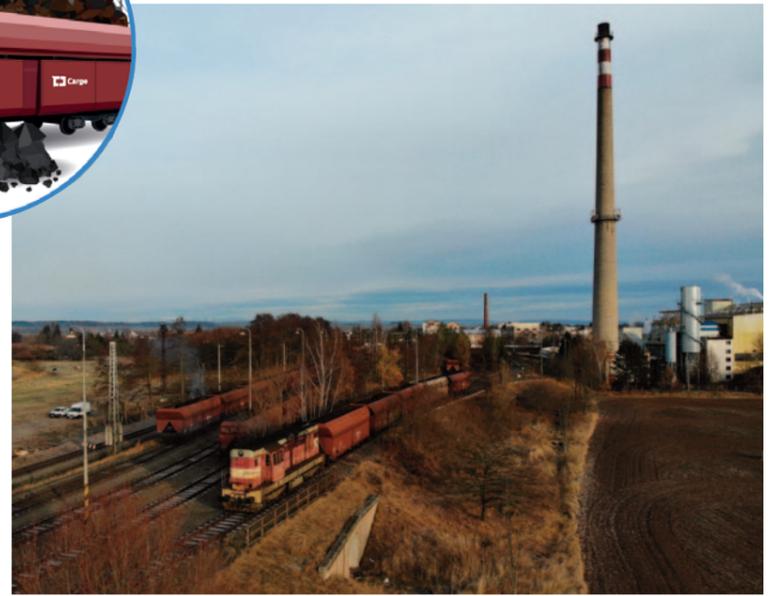
dampf zu versorgen. Die Firma ist ein bedeutender Produzent von Pektin – einem Geliermittel, das aus den Schalen von Zitrusfrüchten gewonnen wird. Der Großteil des produzierten Pektins wandert ins Ausland. Ein ähnliches Werk dieses Unternehmens befindet sich erst im weitentfernten Mexiko.

Aber zurück zum Thema – zum Betrieb des Heizkraftwerks. In Černožice sind drei Kohlekessel mit Rostfeuerung mit einer Nennleistung von 16 Tonnen Dampf pro Stunde und einer Feuerungswärmeleistung von 15 MW installiert. Als Brennstoff dient Braunkohle, die vor allem aus dem Tagebau Bílina geliefert wird. 2016 wurde das Heizwerk durch den Bau einer Einrichtung zur Rauchgasentschwefelung deutlich umweltfreundlicher. Aus Sicht der Brennstofflieferungen ist es wichtig, dass das Heizwerk über eine private Werksbahn mit Gleisanschluss verfügt. Dieser zweigt an der Weiche K1 in Kilometer km 34,679 im Abschnitt zwischen den Bahnhöfen Smiřice – Ja-

roměř ab.

Die Werks- bzw. Anschlussbahn knüpft an die Bahnsicherungsanlage der II. Kategorie an. Vor ihrer Bedienung müssen die Mitarbeiter, die für das Rangieren sorgen, beim Fahrdienstleiter in der Bahnhofsstation Smiřice den Streckenschlüssel abholen. Die Bedienung der Anschlussbahn ist zeitaufwendig und technologisch schwierig, denn am erwähnten Zwischenabschnitt herrscht reger Personenverkehr. Die Zustellung der Waggons muss daher in den Nachtstunden erfolgen. In Hradec Králové wird die „Straßenbahn“ vom Zug abgehängt, hier wartet der Zug dann ca. bis Mitternacht und wird von zwei Lokomotiven mit unabhängiger Traktion nach Smiřice gezogen und auf dem Anschluss- bzw. Übergabegleis abgestellt. Eine der Lokomotiven kehrt nach Hradec Králové zurück, die andere wird abgeschlossen und wartet die Entladung ab, die in der folgenden Tagsschicht erfolgt.

Wie schon gesagt, wird die Kohle in kompletten Zügen befördert, die in der Regel aus 30 Schüttgutwagen der Baureihe Falls bestehen. Diese werden vom Übergabegleis in Gruppen von jeweils fünf Waggons der oberirdischen Entladebrücke auf Gleis Nr. 16 zugestellt. Die Entladung erfolgt durch Mitarbeiter von ČD Cargo – außer dem Lokführer besteht die „Besatzung“ noch aus dem Rangierleiter, der für die Zustellung der Waggons sorgt sowie aus einem Rangierbegleiter, der die Waggons entsprechend den Anweisungen des Mitarbeiters des Heizkraftwerkes entlädt. In der darauffolgenden Nachtschicht wird die komplette Garnitur zurück nach Hradec Králové geführt. Der Jahresumfang dieser Transporte beträgt



Die Lokomotive 742.186 rangiert am 4. Dezember 2021 die beladenen Schüttgutwagen vom Übergabegleis zur Entladebrücke um **Foto: Michal Roh**



Entladung der Kohle auf der Entladebrücke des Wärmekraftwerks Černožice. In der Tschechischen Republik geht es um eine einmalige Technologie. **Foto: Michal Roh**

zwischen 10 – 15 Tsd. Tonnen Braunkohle. Seit 2018 sorgt ČD Cargo für die Bedienung der Anschlussbahn, aber Eisenbahnfans erinnern sich sicher noch an die beiden „Rotkäppchen“ [T444.0298 (T444.1034) und

T444.0294 (T444.1053)], die jahrelang auf dem hiesigen Gleisanschluss rangierten. Beide sind heute in Besitz des Museums für technische Sehenswürdigkeiten in Choceň.

Michal Roh



Erinnerung an Zeiten, als die Bereitstellung der Waggons zum Entladen im Heizkraftwerk noch durch einen eigenen Anschließer und mit eigenen Loks erfolgte. **Foto: Blahoslav Hrubý**

Transporte von U-Bahn-Garnituren nach Warschau

In der zweiten Aprilhälfte 2022 nahm ČD Cargo den Transport neuer Garnituren auf, die für die Warschauer Metro (U-Bahn) bestimmt sind. Insgesamt 37 6-Wagenzüge werden nach und nach im Pislner Škoda Transportation hergestellt. Die erste Garnitur transportierte ČD Cargo schon am 14. Februar 2022 aus Pilsen zu Tests auf den Eisenbahnversuchsring in Velim. Die zweite Garnitur ging am 23. April 2022 nach Polen, konkret zur Station Warszawa-Okęcie, die dritte machte sich am 30. April aus Pilsen nach Warschau auf die Reise.

tierte ČD Cargo schon am 14. Februar 2022 aus Pilsen zu Tests auf den Eisenbahnversuchsring in Velim. Die zweite Garnitur ging am 23. April 2022 nach Polen, konkret zur Station Warszawa-Okęcie, die dritte machte sich am 30. April aus Pilsen nach Warschau auf die Reise.



Detail der Metrogarnitur samt Verbindungswagen **Foto: Michal Roh**



Auf polnischem Gebiet nahmen sich des Betriebs der ersten Garnitur die beiden Triebfahrzeuge 163.044 und 753.775 an. Dominik Kuczob verewigte den Transport in der Station Kuźnia Raciborska. **Foto: Michal Roh**

Dem Transport waren zahlreiche Verhandlungen geschäftlicher, als auch technischer Art vorangegangen. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 60 km/h auf offener Bahn und auf 40 km/h bei der Durchfahrt durch die Metrostationen festgelegt. Außerdem mussten Verbindungswagen bereitgestellt werden, diese haben an einer Wagenfront eine klassische Zug- und Stoßvorrichtung und an der gegenüberliegenden Stirnfront eine

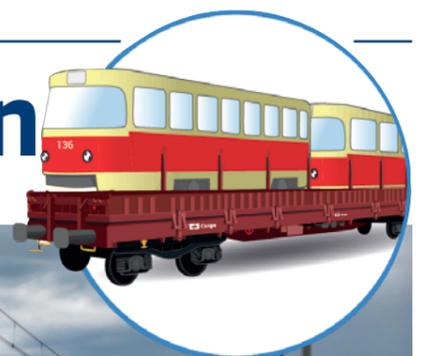
U-Bahn-Kupplung. Die Garnitur ergänzen weitere „Bremswagen“.

Aufgrund der umfangreichen Streckensperrungen im Netz der Bahnverwaltung wurden die Transporte auf recht ungewöhnlichen Strecken aus Pilsen, über Prag und Havlíčkův Brod nach Brno und von hier in einem Falle über Vyškov na Moravě, und im zweiten Fall über Kyjov und Otrokovice nach Bohumín und weiter nach Warschau reali-

siert. Den Transport in Polen besorgt CD Cargo Poland, und dies einschließlich der Zustellung der Garnituren ins Metro-Depo Kabaty. Die letzte Meile besorgte die polonisierte dieselelektrische Lok „Catr“ 753.7.

Die Transporte der Metro-Garnituren aus Pilsen nach Warschau sollen das ganze Jahr über anhalten – bleibt zu hoffen, dass genauso erfolgreich wie diese.

Michal Roh



Messe Rail Business Days 2022

Nach einer zweijährigen Pause konnten sich Eisenbahxperten und die breite Öffentlichkeit vom 7. bis 9. Juni 2022 wieder auf einer Verkehrsmesse treffen. Mitnichten jedoch wie gewohnt auf dem Gelände des Gewerbegebiets von Ostrava, wie bei der Bahnmesse Czech Raildays, sondern in den repräsentativen Räumlichkeiten der Messe Brunn. Neu waren nicht nur die Lokalität, sondern auch der Name der Veranstaltung „Rail Business Days“ (RBD), sowie die veranstaltende Agentur VIA PRO MOTION. Allem voran: auch wenn dies ihr erster Messejahrgang war, bestanden die Organisatoren mit Bravour.

wagen war Hochbetrieb, dort konnten die Kinder verschiedene Spiele, einschl. eines Memory-Spiels mit Eisenbahntematik spielen oder an einem Glücksrad drehen. Die Eisenbahnverwaltung (Správa železnic) präsentierte auf dem Messegelände unter freiem Himmel die Lok 193.901, die zum Messezeitpunkt auch das Logo unserer Gesellschaft trug, sowie ein Diagnostikfahrzeug, das zu Geometriemessungen von Schienen dient. Die Muttergesellschaft ČD bot ihren Besuchern die Besichtigung eines modernen Zuges für Geschwindigkeiten von bis 200 km/h mit der Bezeichnung InterJet. Aber auch weitere Bahnfahrzeuge fehl-

Personenschienenverkehr. Weitere Beiträge hielten beispielsweise Michal Krapinec, Generaldirektor von ČD, Martin Červíček, Bezirkshauptmann der Region Hradec Králové oder auch Herr Jiří Horský, Direktor von KOR-DIS JMK.

Gemeinsames Thema der Beiträge des ersten Teils des Nachmittagsblocks war die moderne, sichere und umweltfreundliche Eisenbahn. Hier traten unter anderem Jiří Svoboda und Jaromír Hrubý von der Eisenbahnverwaltung, Zdeněk Chrdle, der Generaldirektor von AŽD Praha und Roman Kokšal, der Generaldirektor von Siemens Mobility ČR auf. Am späteren Nachmittag



An der Besichtigung der Lokomotiven von ČD Cargo bestand reges Interesse.

Foto: Michal Roh

Eisenbahntechnik

An der Messe nahmen an die 70 Aussteller teil und natürlich durfte auch ČD Cargo nicht fehlen. Die Veranstaltung war vornehmlich für Hersteller von Schienenfahrzeugen, Bahnunternehmen im Personen- und Güterverkehr, Entwicklungs- und Forschungsprojekte, öffentliche Verkehrsinstitutionen, Studenten, die Medien und nicht zuletzt auch für die breite Öffentlichkeit bestimmt.

Auf der Ausstellungsfläche im Freien erreichte eine TGV-Einheit, der wir uns in einem besonderen Artikel widmen, die verdiente Aufmerksamkeit der Besucher, aber auch Maschinen von ČD Cargo – die Loks TRAXX 388.010 und 744.120 waren an allen Tagen von kleinen und großen Interessenten umlagert. Auch in unserem Präsentations-

ten nicht, wie beispielsweise, die Gleisstopfmaschine Evča.

Fachkonferenz

Im Outdoor-Messestand von ČD Cargo fanden alle drei Tage geschäftliche und sonstige Treffen statt. Die Hostessen aus dem Máša Hostess Team hatten alle Hände voll zu tun. In einem Zug mit der Messe fand am ersten Tag unter dem Taktstock von Daniela Pišarovicová auch eine Fachkonferenz statt, die vom Verkehrsminister Martin Kupka und dem Generaldirektor der Eisenbahnverwaltung Jiří Svoboda eröffnet wurde. Auch Gilles Mugnier, der International Affairs Director von SNCF, hielt seine Rede. Im Mittelpunkt des Konferenzblocks des Vormittags standen die derzeitige Situation und die Zukunft der Regionalbahnen im

lichteten sich die Reihen etwas, aber es lohnt sich, auf den Block zu warten, der den Güterverkehr zum Inhalt hatte. Der anwesende Vorstandsvorsitzende von ČD Cargo, Ing. Tomáš Tóth, machte die Anwesenden nämlich mit den Trends im Güterverkehr und mit den Plänen von ČD Cargo für die Zukunft vertraut. „Die derzeitige geopolitische Situation hat tiefgreifende Veränderungen in den Warenflüssen zur Folge“, argumentierte Tomáš Tóth in seinem Auftritt und belegte diese Behauptung mit konkreten Fällen: „Die Kunden suchen nach alternativen Rohstoffquellen und wir müssen imstande sein, auf ihre Anforderungen zu reagieren. Dank der Lizenzen in sieben europäischen Ländern kann diese Reaktion schnell und effektiv erfolgen,“ fügte der Vorstandsvorsitzende von ČD Cargo hinzu. An seine Rede knüpfte der geschäftsführende Direktor des Verbands ŽESNAD.CZ an, diesen Block schloss dann Ctirad Klimánek ab, der den Anwesenden die Plattform Railvis.com vorstellte.

Student Lounge

Auf der vor allem für Fachleute bestimmten Messe kamen jedoch auch Fach- und Hochschulstudenten auf ihre Kosten. Für diese hatten die Aussteller in unmittelbarer Nähe der Geschäftszone, im Pavillon A einen besonderen Sektor vorbereitet – die sog. „Student Lounge“. Hier bot sich den Firmen Gelegenheit, ihre Angebote zur Karriere- und Berufsentwicklung oder ggf. ihre Zusammenarbeit mit Partnern in der Bildungssphäre zu präsentieren. Die Studenten wiederum hatten



Hochbetrieb am Personal-Messestand von ČD Cargo

Foto: Michal Roh

Gelegenheit, sich mit Vertretern der Firmen zu treffen, zu diskutieren und Informationen über ihre künftigen Möglichkeiten auf dem Arbeitsmarkt zu sammeln.

Unseren Stand besuchten nach und nach Studenten und Lehrer aus nahezu allen vertraglichen Fachschulen, die wir angesprochen und zum Besuch der Messe eingeladen hatten. Bei uns erfuhren sie mehr über ihre beruflichen Möglichkeiten nach dem Studienabschluss in einer der von uns gebotenen Positionen. So sprach beispielsweise Tomáš Tóth, der Vorstandsvorsitzende von ČD Cargo, zu den Studenten aus der Schule in Nové Město na Moravě.

Die meisten Fragen an unsere Vertreter zielten auf die Arbeit als Lokführer ab. Wie wird man Lokführer, was muss man dafür tun, wie lange dauert der Kurs, wie verläuft die praktische Ausbildung, kann ich auch mit einem Vectron fahren, bekomme ich

chen Positionen und ob das abgeschlossene Abi Voraussetzung ist. Und so erklärte, zeigte und antwortete der Lokführer am Standort auf diese und jene Fragen, die von allen Seiten auf ihn einprasselten. Gut, dass wir zu diesem Zweck im Voraus einen Zeitplan für den Standort zusammengestellt hatten, damit sich alle Schulen bei der Besichtigung abwechseln konnten und jeder Student wenigstens für einen Moment zum Lokführer werden und den Platz am Steuerpult einnehmen konnte.

Es war gut und lobenswert, dass die Organisatoren auch an die Studenten gedacht und ihnen gratis Eintritt verschafft hatten und den Firmen die Gelegenheit boten, ihren „Personal-Laden“ in der Nähe der ausgestellten Exponate zu öffnen. Vielleicht ein gutes Vorzeichen für bessere Zeiten, in denen Schulen mit ihren Studenten wie in der Vergangenheit wieder regelmäßig z.B. zu Maschinenbaumessen und



Der Bau von Schnellfahrstrecken in Tschechien hat seine Befürworter, aber auch Gegner. Beiden „Lager“ bot sich in der Ausstellung der Eisenbahnverwaltung (Správa železnic) zu ihren Differenzen viel Stoff zum Nachdenken.

Foto: Michal Roh

die Werkstätten zu sehen, wieviel kann ich verdienen, wie lang sind die Schichten, aber auch, welche weiteren Mitarbeiter-Benefits werden geboten und bekomme ich auch ein Diensthandy und -tablet... Das waren die häufigsten Fragen sowohl am Messestand, als auch an dem auf einem Ausstellergleis „geparkten“ TRAXX. Aber Fragen kamen auch von den Mädchen, z.B. ob wir auch Frauen beschäftigen und in wel-

ähnliche Ausstellungen kommen, die der jungen Generation Einblick in die Welt der Technik vermitteln. Es ist nämlich dringend notwendig zu zeigen, dass die heutige Eisenbahn eine moderne, dynamische und mit modernen Technologien verknüpfte Branche ist, deren Konzepte durchaus zukunftsfruchtig sind.

Michal Roh
Tomáš Jelínek



Im Stand von ČD Cargo fanden u.a. auch Gespräche des Vorstandsvorsitzenden von ČD Cargo Tomáš Tóth mit dem Verkehrsminister Martin Kupka und der Senatorin Hana Žáková statt.

Foto: Michal Roh

Sicherheit im Eisenbahnverkehr

1) Auswahl der schwerwiegendsten außergewöhnlichen Ereignisse (AE) im 1. Quartal des Jahres 2022

• Am 13. Januar 2022 kam es in der Eisenbahnstation Prosenice (an der Strecke Bohumín – Přerov) zur Kollision des Zuges Nex 43404 des Bahnunternehmens Rail Cargo Carrier – Czech republic, s.r.o., mit dem Zug Pn 52479 des Bahnunternehmens ČD Cargo. Beim AE kam es zum Glück zu keinen Gesundheitsschäden der beteiligten Lokführer, aber es entstand beträchtlicher Schaden, sowohl an den Bahnfahrzeugen, als auch am Gleisoberbau.

2) News im Bereich Normen und interne Normen

Das Jahr 2022 ist auf dem Gebiet der Vorschriften und internen Normen voller Neuigkeiten und Änderungen. Grund hierfür ist vor allem die Notwendigkeit ihrer Aktualisierung und Harmonisierung mit europäischen Verordnungen und innerstaatlichen Gesetzen und Bestimmungen.

Am 1. Juli kommt es u.a. zu folgenden wichtigen Änderungen:

- Vorschrift SŽ D1 TEIL EINS Verkehrs- und Signalisierungsvorschrift für Strecken, die nicht mit europäischen Zugbeeinflussungssystemen ausgestattet sind;

- Vorschrift SŽ D3 Verordnung zur vereinfachten Regelung des Bahnverkehrs;
- Vorschrift SŽ D4 Vorschrift zur Regelung des Bahnverkehrs auf mit Radioblock ausgerüsteten Strecken;
- Änderung Nr. 4 der internen Norm KVs-3-B-2010 Betrieb und Bedienung von Bremsen von Eisenbahnschienenfahrzeugen;
- 2. Änderung der internen Norm OR3-B-2013 Regeln für den Bahnbetrieb

Ab dem 1. Juli 2022 kommt es zudem zur Eröffnung des Probebetriebs der elektronischen Applikation „Regelwerk für Lokführer“, von dem wir

in der letzten Cargovák-Nummer berichteten. Über all diese Änderungen werden die Mitarbeiter von ČD Cargo mittels Informationsblättern informiert und über deren Inhalt geschult.

3) Sicherheitsthema: Unerlaubtes Überfahren von Signalen – oder, wie konnte das passieren?

„Unerlaubtes Überfahren haltzeigender Signale durch Bahnfahrzeuge“. In den Statistiken nur noch der unpersönliche Text „außergewöhnliches Ereignis (MU) der Kategorie C6“. So lapidar beschreibt die entsprechende Norm den Altraum aller Lokführer – das unerlaubte Überfahren haltzeigender Signale. Die Ursachen hierfür sind verschieden, aber gemeinsamer Nenner sind in den meisten Fällen Unachtsamkeit, Zerstreutheit, fehlende Konzentration oder unkorrekte Fahrweise und Beherrschung der Bremsen. Nicht immer ist der Lokführer allein für das Überfahren des Signals verantwortlich – in manchen Fällen ist auch die falsche Tätigkeit des Mitarbeiters des Rangiertrupps schuld und dies in der Regel beim Rangieren von Rangierfahrten. Obwohl bei diesen AE häufig kein, oder nur geringfügiger Schaden entsteht, geht es dennoch um die gefährlichsten Situationen im Eisenbahnverkehr. Im 1. Quartal 2022 registrierte das Bahnunternehmen ČD Cargo sieben außergewöhnliche Ereignisse der Kategorie C6. Zu vier von ihnen kam es bei Zugfahrten und zu vier bei Rangierfahrten. In einem Fall kam es sogar zur Einfahrt in eine eingestellte Fahrstraße und so zur Gefährdung der genehmigten Fahrt eines anderen Bahnfahrzeugs.

Die häufigsten Fälle von AE ist das Nichtanhaltens fahrender Züge vor dem Hauptsignal Ein Moment der Unachtsamkeit und schon schießt es einem durch den Kopf „...was hat das

Signal eigentlich angezeigt? Während der Lokführer noch grübelt, fährt der Zug weiter und nach der Kurve taucht das Signal auf, das die Fahrt erlaubt. Noch mal gut gegangen! Leider taucht mitunter aber unerwartet das Signal „Halt“ auf und schon hat man ein Problem... Wie konnte das passieren? Nun, man hat sich im entscheidenden Moment anderen Tätigkeiten gewidmet, Routine (hier steht es ja immer auf „Fahrt“ oder eben Unkonzentriertheit – weil man sich an der „Umgebung“ der Strecke „ergötzt“, eine kleine und in anderen Situationen geringfügige gesundheitliche Indisposition oder weil man wegen persönlicher Alltagsorgen oder Problemen im Leben in Gedanken ist. Letztes Jahr kam es im Rahmen der tsch. Staatsbahn ČD zu mehreren fatalen AE mit tragischen Folgen, deren Hauptursache Unachtsamkeit und das daraus resultierende, unerlaubte Überfahren von haltzeigenden Signalen war. Diese AE führten anschließend zur Kollision mit einem entgegenkommenden Zug – beispielsweise am 4. April 2021 in der Bahnstation Světec oder am 4. August 2021 in der Bahnstation Radonice. Ein zum Glück nicht sehr häufiger Fall ist die Anfahrt eines stehenden Zuges zum Signal „Fahrverbot“. In manchen Fällen verwechselt der Lokführer die Kommunikation mit dem Fahrdienstleiter mit einem mündlichen Abfahrtsbefehl. So informiert der Fahrdienstleiter den Lokführer beispielsweise, dass er in einer der nächsten Stationen bei einer Zugkreuzung zu warten hat und der Lokführer, gewöhnt daran, dass manche Bahnangestellte im Widerspruch zu den Vorschriften verbindliche Wortmitteilungen nicht einhalten, legt sich die Mitteilung des Fahrdienstleiters als Fahrbefehl aus. Bei der Anfahrt widmet er sich anderen Tätigkeiten, unterlässt die Kontrolle am Wege- und Abfahrtsignal und schon ist das Außergewöhnliche Ereignis passiert.



Folgen der unerlaubten Einfahrt hinter dem Signal am 13. Januar 2022 in Gemeinde Prosenice - neben erheblichem Sachschaden wurde der Verkehr auf einer der verkehrsreichsten Korridorstrecken zwischen Přerov und Hranice na Moravě angehalten und anschließend stark eingeschränkt.

• Am 10. März 2022 kam es in Skály Odpočka (an der Strecke Lysá nad Labem – Praha-Vysočany) zur Kollision des Zuges Nex 60204 mit dem Zug Mn 85012; beide Züge des Bahnunternehmens ČD Cargo. Beim AE wurde einer der Lokführer verletzt und an den Fahrzeugen kam es zu Schäden.

Beide AE sind noch Gegenstand von Untersuchungen, aber aus den verfügbaren Unterlagen ist offensichtlich, dass es in beiden Fällen zum unerlaubten Überfahren haltzeigender Signale kam. Dies ist auch der Grund, warum wir uns dieser Problematik in dieser Nummer etwas eingehender widmen und es als aktuelles Sicherheitsthema ausgewählt haben.



Hier ist glücklicherweise nichts Ernstes passiert - es wurde das Weichengrenzzeichen nicht überfahren und der andere Zug / Rangiervorgänge gefährdet. Trotzdem handelt es sich um ein außergewöhnliches Ereignis, das mehrere Stunden Ermittlungen und die Einstellung des Verkehrs erfordern wird.



Zusammenstoß von Zügen der ČD Cargo auf der Abzweigstrecke Skály am 10. März 2022 - nur aufgrund der geringen Geschwindigkeit und der Reaktion der Maschinenführer kam es zu keinen schwierigeren Verletzungen.

Personelle und organisatorische Veränderungen



Der Alleinaktionär České dráhy, a.s. billigte in Ausübung der Befugnisse der Hauptversammlung von ČD Cargo, a.s., mit Wirksamkeit ab dem 16. März 2022 vier neue Aufsichtsratsmitglieder.

Der Vollständigkeit halber führen wir die Zusammensetzung des Aufsichtsrates an:

Zum Aufsichtsratsvorsitzenden wurde **Mgr. Michal Kraus, MSc. gewählt, Mitglieder sind Ing. Mgr. Bc Jan Kasal, Mgr. Drago Sukalovský und Tomáš Vrbík. 2018 wählte die Belegschaft des Unternehmens zwei Mitglieder für die Dauer von 5 Jahren, ihr Mandat endet somit am 30. November 2023. Dies sind Radek Nekola und Bc. Marta Urbancová. Sekretär des Aufsichtsrates ist Ing. Josef Kreische.**

Hier sei an die Aufgaben des Aufsichtsrates erinnert: der Aufsichtsrat ist das Kontrollorgan des Unternehmens, dass sich in seiner Tätigkeit an das Bürgerliche Gesetzbuch und sonstige Rechtsvorschriften, Bestimmungen und von der Hauptversammlung gebilligte Direktiven hält, sofern sich diese nicht in Widerspruch zu Rechtsvorschriften befinden. Der Aufsichtsrat beaufsichtigt im Rahmen seiner Be-

fugnisse unter anderem die Ausübung der Befugnisse des Vorstands und die Realisierung der unternehmerischen Tätigkeit des Unternehmens, nimmt zu dem von der Hauptversammlung zur Erörterung vorgelegten Bericht über die Unternehmenstätigkeit des Unternehmens und ihrer Vermögenslage Stellung und äußert sich zu dem von der Hauptversammlung gebilligten Konzept des jährlichen Geschäftsplans, einschließlich der Unternehmensstrategie.

Der Vorstand der ČD Cargo, a.s., nahm auf ihrer 375. Sitzung vom 26. April 2022 den Beschluss Nr. 3770/2022 und billigte

- zum Datum vom 31. Mai 2022 die Abberufung von Ing. Zdeněk Meidl aus der Position des Direktors der Abteilung Management von Schienenfahrzeugen (O9); der Grund hierfür war sein Eintritt in den Ruhestand
- mit Wirksamkeit ab dem 1. Juni 2022 die Position des Direktors der Abteilung Management von Schienenfahrzeugen (O9) durch Ing. David Jelínek zu besetzen.

Kraft Beschluss Nr. 9912/2022 vom 25. Mai 2022 traf der Alleinaktionär

České dráhy, a.s., in Ausübung der Befugnisse der Hauptversammlung des Unternehmens ČD Cargo, a.s. folgende Entscheidungen:

- er rief zum Datum des 31. Mai 2022 Ing. Radek Dvořák und Ing. Zdeněk Škvařil aus der Funktion eines Vorstandsmitgliedes ab
- mit Wirkung vom 1. Juni 2022 wählte er Martin Svojanovský und Zbyszek Waclawik in die Funktion eines Vorstandsmitglieds.

Zusammensetzung des Vorstands der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., zum Datum des 1. Juni 2022:

Vorstandsvorsitzender: Ing. Tomáš Tóth, beauftragt mit der Leitung des Bereichs in direkter Leitungsbefugnis des Geschäftsvorstands und des Bereichs des Geschäftsführenden Direktors

Vorstandsmitglied: Herr Martin Svojanovský, beauftragt mit der Leitung des Betriebsbereichs

Vorstandsmitglied: Herr Zbyszek Waclawik

Der Vorstand der Gesellschaft erörtere bei seiner am 1. Juni 2022 stattgefundenen Sitzung die 83. Änderung der Norm ORz3-A-2007 „Organisationsordnung der ČD Cargo, a.s.“, und

dies mit Wirkung vom 1. Juni 2022.

Auf zentraler Ebene, im Bereich des Geschäftsführenden Direktors, wurde das Büro des Vorstandsvorsitzenden (KPP) aufgelöst. Den Großteil der Tätigkeiten des aufgelösten Büros des Vorstandsvorsitzenden (KPP), beispielsweise die Schaffung der Voraussetzungen für die Ausübung der Tätigkeiten des Vorstandsvorsitzenden und der sonstigem Vorstandsmitglieder, den Autobetrieb, die Agenda des Handels- und Gewereregisters, des internen Normenverwalters, das Verzeichnis der für die Generaldirektion von ČD Cargo gemieteten Räume, usw., übernimmt die neu gegründete Abteilung für Innere Verwaltung (O10/6), die der Zuständigkeit des Bereichs Personalwesen (O10) unterstellt ist. Die Tätigkeiten hinsichtlich Corporate Identity, Marketing und Werbung wird von der neu gegründeten Gruppe Marketing und Werbung sichergestellt (O7/51), die der direkten Leitungsbefugnis des Direktors für den Bereich Verkaufsförderung (O7) unterstellt ist.

Aufgrund der fortgesetzten Expansion von ČD Cargo, a.s. ins Ausland und der damit verbundenen Notwendigkeit einer tieferen Koordination der Geschäftsaktivitäten der Filialen und Tochtergesellschaft aus der Ebene einer Muttergesellschaft zur direkten Leitungsbefugnis des kaufmännischen Leiters (Direktors), wandelt sich die bestehende Abteilung Business Development (O8/1) zum Bereich Business Development (O8).

Anknüpfend an den in Ausübung der Befugnisse der Hauptversammlung der Gesellschaft ČD Cargo, a.s., angenommenen Beschluss des Vorstands der České dráhy, a.s., Nr. 9912/2022 vom 25. Mai 2022 und an die gebilligte 83. Änderung der Norm ORz3-A-2007 „Organisationsordnung der ČD Cargo, a.s.“, nahm die ČD Cargo, a.s. auf ihrer 377. Sitzung vom 1. Juni 2022 den Beschluss Nr. 3790/2022 an und billigte:

- zum Datum des 31. Mai 2022 die Abberufung von Frau Kamila Chovancová aus der Position der Direktorin des Bereichs Büro des Vorstandsvorsitzenden (KPP), Grund hierfür waren organisatorische Änderungen
- zum Datum des 31. Mai 2022 die Abberufung von Herrn Martin Svojanovský aus der Position des Direktors der Betriebsleitung Česká Třebová (ŘP ČT), Grund hierfür war seine Wahl in die Funktion eines Vorstandsmitglieds
- mit Wirkung vom 1. Juni 2022 Herrn Jiří Škovroň mit der Leitung der Einheit der Organisationsstruktur „Betriebsleitung Česká Třebová (ŘP ČT)“ zu betrauen
- mit Wirkung vom 1. Juni 2022 die Direktorposition für den Bereich Business Development (O8) mit Ing. Ivo Bouda zu besetzen.

Věra Drncová

Sicherheit im Eisenbahnverkehr

Fortsetzung von Seite 6

Ein anderer, leider recht häufiger Fall ist die Verwechslung von Signalanlagen und deren Signale. Jeder, der sich schon mal der Arbeit eines Lokführers gewidmet hat, kennt das. Die Station befindet sich in einem Bogen mit mehreren Betriebsgleisen, dazu herrscht verschlechterte Sicht und in der Ferne befindet sich zwischen lauter rot leuchtenden Signalen eines, dass die Fahrt erlaubt. Der Lokführer sieht auf den Nebengleisen keinen Zug und meint so, das Signal gelte ihm und setzt die Fahrt fort oder beginnt anzufahren. Je näher er dem Signal jedoch kommt, desto mehr weicht das Signal zur Fahrerlaubnis seitlich aus und vor dem Zug taucht plötzlich das Signal „Halt“ auf. Das Ergebnis? Panik, Schnellbremsung, unerlaubtes Überfahren des Signals und häufig auch des Grenzzeichens der eingerichteten Fahrstraße eines anderen Zuges.

Eine weitere Gruppe von Tätigkeiten, bei der es zum unerlaubten Überfahren haltzeigender Signale kommt, ist das Rangieren. Die Fahrt erfordert je nach Sichtfeld die erhöhte Aufmerksamkeit aller Beteiligten, denn im Gegensatz zu den Zugfahrten werden die Signale beim Rangieren nicht vorangezeigt und so muss der Lok-

führer die Geschwindigkeit der Rangierfahrt intuitiv so regulieren, dass er imstande ist vor dem haltzeigenden Signal einzuhalten. Hauptvoraussetzung zur Vorbeugung dieser AE ist eine gute Kenntnis der Ortsverhältnisse, zu wissen, wo die Signale stehen und eine richtige Betriebstechnologie und Bedienung der Bremsen der Rangierfahrt. Da das Rangieren eine Tätigkeit ist, bei der nicht nur der Lokführer, sondern mehrere Mitarbeiter kooperieren müssen, ist es unerlässlich, die Rangierung ordentlich abzusprechen, alle Mitarbeiter über den Verlauf der Rangierung zu unterrichten, dazu ist die gegenseitige Absprache der Mitarbeiter erforderlich, die sich nicht durch nicht damit zusammenhängende Tätigkeiten ablenken lassen dürfen.

Sowohl die Zug-, als auch Rangierfahrten kommen nicht ohne Bremsen aus. Die falsche Beherrschung der Bremsen führt häufig zu Situationen, in denen der Lokführer das Signal zwar sieht und rechtzeitig auf dieses reagiert und es dennoch überfährt. Grundvoraussetzung für ein sicheres Anhalten vor dem Signal ist es, sich aller Zusammenhänge und Pflichten bezüglich des Betriebs und der Bedienung der Bremsen bewusst zu sein. Dazu gehört: die richtige Ausübung konkreter Bremsprüfungen,

sich mit dem Inhalt der Zugdokumentation vertraut zu machen oder die richtigen Informationen zur konkreten Rangierfahrt einzuholen und nicht zuletzt die Überprüfung der Bremsbetätigung (fortlaufend oder auch nur des zum Rangieren verwendeten Triebfahrzeugs). Nur eine richtig eingestellte, in Einklang mit internen Normen betätigte und einwandfrei funktionierende Bremse, deren Bremswirkung zudem bei der Fahrt überprüft wurde, sorgt für die Verringerung der Geschwindigkeit und das Halten des Zuges oder der Rangierfahrt an der erforderlichen Stelle. Für eine verhältnismäßig hohe Anzahl unerlaubt überfahrener Signale ist gerade die inkorrekte Technologie der Bremsbetätigung seitens der Zuführer verantwortlich.

Welche weiteren Ursachen für das unerlaubte Überfahren haltzeigender Signale gibt es? Sicher gehört hierzu auch die erhöhte Intensität und Geschwindigkeit auf unseren Strecken und die von heutigen Trends und dem Wettbewerbsumfeld bedingte erhöhte Arbeitseffektivität unserer Lokführer. Immer kompliziertere, mit ausgeklügelten, die Diagnostik erleichternden Systemen ausgestattete Triebfahrzeuge, die jedoch eine viel höhere Aufmerksamkeit des Lokführers abverlangen, als die Fahrzeuge,

die noch vor einigen wenigen Jahren im Güterverkehr eingesetzt wurden. Dazu kommen weitere Tätigkeiten, wie die Bedienung des Mobiltelefons und Tablets und so kann auch nur eine kurze Unachtsamkeit zum entscheidenden Faktor für die Entstehung eines Problems werden. Deshalb will die Einführung neuer Elemente im Arbeitsmilieu der Lokführer hinsichtlich der Sicherheit und möglichen Risiken, die letztendlich die Aufmerksamkeit des Lokführers beeinträchtigen könnten, gründlich durchdacht sein. Aus diesem Grund wurde beispielsweise angeordnet, dass funktionale Tablet-Optionen ausschließlich bei Stillstand des Fahrzeugs eingestellt werden dürfen, während der Fahrt muss das Tablet so platziert werden, dass die Bedienung des Triebfahrzeugs und die Beobachtung der Gleisanlage nicht eingeschränkt ist. Was die Verwendung des Mobiltelefons betrifft, ist der Lokführer berechtigt, Telefongespräche bei der Fahrt abzulehnen. Dies ist namentlich wichtig, wenn der Lokführer die Bremse bedient, auf haltzeigende Signale zufährt, beim Rangieren oder in ähnlichen, besondere Aufmerksamkeit erfordernden Situationen. Es ist erforderlich, nebensächliche Wahrnehmungen weitestgehend zu unterdrücken und sich

auf das Wichtigste zu konzentrieren – die Beobachtung der Signalanlagen und deren richtige und völlige Deutung. Auch deshalb steht an erster Stelle der internen Norm, welche die Pflichten bei der Fahrt definiert, der Satz *„Bei der Fahrt ist das Lokpersonal verpflichtet, die Strecke oder Gleisanlage vor dem Fahrzeug, und bei elektrifizierten Strecken auch die Fahrleitung zu beobachten, den durch Signaleinrichtungen ausgedrückten Anweisungen Folge zu leisten und gleichzeitig die Bestimmungen von Vorschriften und internen Normen so einzuhalten, dass die sichere Fahrt des Zuges gewährleistet ist“.*

Schon unsere Vorgänger wussten, dass es wichtig ist, die Ursachen für Außergewöhnliche Ereignisse zu analysieren, Schlüsse aus ihnen zu ziehen und Maßnahmen zu ihrer künftigen Vermeidung oder zumindest zu weniger schwerwiegenden Folgen zu treffen. Die regulatorischen Bestimmungen von ČD Cargo basieren aus diesem Zweck auf einem Prioritätskriterium – der Übereinstimmung mit nationalen und europäischen Normen, die zur Einstellung der Anforderungen für einen sicheren Betrieb des Bahnverkehrs dienen.

Petr Nedomlel

Beteiligung von ČD Cargo an den Aktivitäten von Europe's Rail Joint Undertaking



Ende Dezember des vergangenen Jahres wurde die Tschechische Bahn (ČD) zu einem der 25 Gründungsmitglieder des Europe's Rail Joint Undertaking, also des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen. Dabei geht es um die Fortsetzung des gemeinsamen Unternehmens Shift2Rail, dessen Ziel die Partnerschaft des gesamten Eisenbahnsektors ist (einschl. der Hersteller und Lieferanten) an der Forschung und Innovationen auf der Grundlage des Förderprojekts Hori-

zont Europa für den Zeitraum 2020 bis 2027 ist. Weitere bedeutende Gründungsmitglieder sind beispielsweise AŽD Praha, Deutsche Bahn, ÖBB und PKP.

Das Unternehmen ČD Cargo wurde so durch seine Muttergesellschaft gleichzeitig auch Partner dieses Konsortiums. ČD Cargo beteiligt auf einem der fünf behandelten Gebiete und zwar in der Problematik einer Pilot-Überprüfung des volldigitalen Güterzugverkehrs und Weiterentwicklung der Tele-

matik und Informatik im Schienengüterverkehr.

Hinter der komplizierten Kurzform FDFTO (Fully Digital Freight Train Operation, also annähernd so etwas wie Volldigitaler Güterzugverkehr) verbirgt sich der „Güterzug der Zukunft“, in dem sich im Idealfall die besten und fortschrittlichsten verfügbaren Technologien verbinden – also automatische Kupplungen zwischen den Wagen, einschließlich der Triebfahrzeuge, deren Stromspeisung mithilfe einer durchlaufenden Stromleitung, wiederum mittels dieser Kupplungseinrichtung sowie die digitale Verbindung der einzelnen Wagen untereinander und mit dem Triebfahrzeug. Solch ein Zug sollte in Zukunft mit verschiedenster, ergänzender „intelligenter Bijouterie“ in Form von Sensoren für alle möglichen Einrichtungen und Bestandteile ausgerüstet werden. Derzeit werden vor allem automatisierte Bremsprüfungen, die Identifikation des letzten Wagens der Zuggarnitur (aktive Feststellung der Zugvollständigkeit/Zugintegrität) in Erwägung gezogen; weitere Forschungen sollte zeigen, welche weiteren Einrich-

tungen in Betracht kommen und realisiert werden könnten.

Auf dem Gebiet der Informatik im Güterzugverkehr werden moderne Formen der Vereinfachung der Vorbereitung und Realisierung von Transporten mit verschiedenen Partnern geprüft (Transportunternehmen, Terminals, Häfen), d.h. der Datenaustausch bei der Planung und Steuerung des eigentlichen Transports sowie das Bemühen, die Prozesse des An- und Abtransports von Gütern zu rationalisieren (wiederum im Rahmen deren Planung und Steuerung). Weitere mögliche Themen, mit denen sich das Projekt befassen soll, sind sog. standardisierte europäische „Checkpoints“ in Form multifunktionaler Ableser-Gates zur optischen Kontrolle des Zustands der Fahrzeuge sowie zum elektronischen Ablesen von Informationen, beispielsweise aus dem RFID-Chip sowie der zum Steuern von Triebfahrzeugen in mehreren Ländern lizenzierte sog. „geografische Universal-Lokführer“. Diese EU-weite Forschungs- und Innovationsaktivität mit einem nur schwer vorstellbaren Budget von nahezu 1,2 Mrd. EUR wird selbstverständlich auf

maßgebliche Weise von der Europäischen Kommission mitfinanziert. Diese verspricht sich von den Ergebnissen eine Qualitätssteigerung des Eisenbahnsystems auf dem Gebiet der Funktionsweise der modernen menschlichen Gesellschaft des 21. Jahrhunderts.

Das gemeinsame Unterfangen der Europäischen Eisenbahn ist ein neu entstandenes Subjekt und die Projekte für die folgenden Jahre sind erst im Vorbereitungsstadium. Selbstredend ist noch nicht sicher, ob alle Visionen in Erfüllung gehen und Erfahrungen realisiert werden können, aber sicher dürften viele Innovationen und Verbesserungen in allen Bereichen des Güter- und Personenbahnverkehrs, neue Fahrzeugkonstruktionen, die autonome Steuerung von Zuggarnituren, autonome Zugsteuerungs-/Zugsicherungsausrüstungen, einschließlich einer „intelligenten“ Infrastruktur auftauchen und weiter entwickelt werden.

Petr Jindra

Illustrationsfoto: Deutsches Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)



Foto des Monats



„Expansion von ČD Cargo nach Serbien“, so nannte Radim Šnábl seine Fotografie und wir wählten sie zum Foto des Monats Juni aus. In der Hoffnung, dass wir den Lokomotiven von ČD Cargo schon bald im Balkanstaat Serbien begegnen.