



Cargovák



Eröffnungsspalte

ŽESNAD.CZ Konferenz

W

Wie wir bereits in der letzten Ausgabe angekündigt haben, hat ČD Cargo in den letzten Wochen an einer Reihe von Veranstaltungen teilgenommen, deren Verlauf auf den folgenden Seiten vorgestellt wird. Erwähnenswert ist aber auch die Konferenz des Verbandes der Eisenbahnfrachtführer ŽESNAD.CZ, deren 7. Ausgabe Ende Mai in Špindlerův Mlýn stattfand. Die Konferenz war in vier Blöcke unterteilt und verlief im Vergleich zu unserer Veranstaltung für Kunden etwas turbulenter. Dennoch wurden hier eine Reihe von Ideen geäußert, die es auf jeden Fall wert sind, erwähnt und reflektiert zu werden. In einer Podiumsdiskussion, die sich mit europäischen Themen befasste, stellte CER-Exekutivdirektor Alberto Mazzola fest, dass die Schiene nicht immer den Stellenwert erhält, den sie verdient, und äußerte die Hoffnung, dass die künftige Europäische Kommission dem Schienengüterverkehr und Projekten zu seiner Stärkung mehr Aufmerksamkeit schenken und die Verantwortung für die Verwaltung dieser Projekte übernehmen wird. Leider zeigt die Präsentation

"Wie sehen es die Mitglieder von ŽESNAD.CZ", dass die meisten von ihnen die Situation auf dem Transportmarkt für schlechter halten als in der Zeit vor dem Kalten Krieg. Nach Ansicht der Mitglieder gibt es dafür mehrere Gründe. Dazu gehören Veränderungen auf dem Markt, ein Rückgang der Beförderung von Massengütern, ein überproportionaler Anstieg des Lkw-Verkehrs oder umfangreiche Aussparungen in ganz Europa. Dass uns die Politik des Green Deal nicht überfordern darf, bestätigte der Präsident der Handelskammer der Tschechischen Republik, Zdeněk Zajíček: „Wir müssen über ein wettbewerbsfähiges und grünes Europa sprechen, nicht nur über ein grünes Europa. Und diese Wettbewerbsfähigkeit gilt auch für das Transportwesen.“ Erwähnenswert ist sicherlich die Überlegung von Lenka Hamplová vom Verkehrsministerium, dass wir nicht immer die Schiene mit der Straße vergleichen sollten, sondern uns mehr auf den kombinierten Verkehr konzentrieren sollten. Schließlich ist "Kombi" eine der Möglichkeiten, zumindest einen Teil des Volumens von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Aber erst die Zukunft wird zeigen, wie realistisch diese Strategie ist.

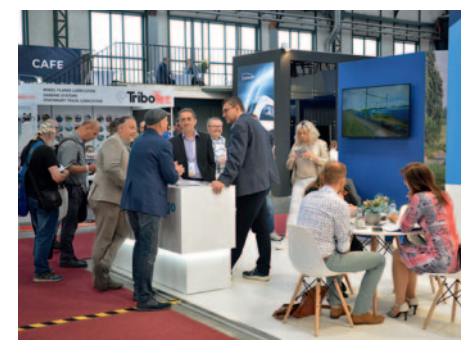
MICHAL ROH

Inhalt

Rail Business Days 2024

02

Ostrava war bereits zum vierten Mal Gastgeber. Die Messe konzentrierte sich auf die neuesten Transporttechnologien und -dienstleistungen Eisenbahntransportunternehmen. Eisenbahn gehört zu den nachhaltigsten Verkehrsmitteln, davon konnte sich das Publikum der im Rahmen der Messe stattfindenden Konferenz überzeugen.



Cargiáda

08

In einem bekannten Ferienort in Kraskov. Im nächsten Jahr fand das sportliche und gesellschaftliche Treffen der Mitarbeiter unseres Unternehmens statt - Cargiáda 2024. Auf die Teilnehmer warteten eine Reihe anspruchsvoller, aber vor allem lustiger Disziplinen.



Im Mai dieses Jahres wurde der Diesellokomotivenpark der ČD Cargo um zwei neue Lokomotiven erweitert - die "Bison" 753.613 und 614. Sie wurden von unserem Unternehmen von Unicredit Leasing CZ und Unicredit Leasing Slovakia gekauft, nachdem sie bei CZ LOKO Česká Třebová verschiedenen Teilreparaturen unterzogen wurden. Die erste Lokomotive, die am 17. Mai 2024 in Betrieb genommen wurde, war die 753.613. Wie die anderen Loks dieser Serie wird auch der neue "Bison" im Bezirk OPŘ Střed, Nymburk und Mladá Boleslav eingesetzt werden. FOTO: JIŘÍ FIŠER

Rail Business Days 2024

Ein weiterer Jahrgang der Rail Business Days ist vorbei. Sie fanden vom 11. bis 13. Juni 2024 in Ostrava statt, an einem neuen traditionellen Ort - dem Trojhalí-Komplex. Sie hat die letztjährige Ostrava-Premiere in Bezug auf die Besucherzahl und die Anzahl der Aussteller deutlich übertroffen.



Die ČD Cargo als größter inländischer Eisenbahnfrachtführer war in Ostrava natürlich nicht abwesend und es muss hinzugefügt werden, dass das Interesse an ihren Messeständen groß war. Neben dem Stand, an dem eine Reihe von Geschäftstreffen stattfanden, durfte auch der Stand unserer Personalabteilung nicht fehlen, der von einer aufblasbaren Puppe dominiert wurde und ständig von kleinen und großen Interessenten belagert wurde, die sich über die Möglichkeit einer Beschäftigung bei der ČD Cargo informieren und auch einige interessante Preise am Glücksrad gewinnen wollten. Eine ganze Reihe von Spielen und Attraktionen erwartete die jungen Besucher im Präsentationswagen auf dem Außengelände der Ausstellung. Die Außenausstellung der ČD Cargo wurde eindeutig von der neuen Vectron 383.013 dominiert - der ersten einer zehnteiligen Serie von Lokomotiven dieser Baureihe, die wir noch in diesem Jahr übernehmen sollen. Wir haben bereits 14 Vectrons in unserem Lokomotivpark und wir stellen langfristig weitere ein. Wir haben uns dafür entschieden, die "Dreizehn" hier



Eröffnungsfeier der Rail Business Days Ostrava 2024

vorzustellen, weil sie aufgrund ihrer technischen Eigenschaften in Belgien und den Niederlanden eingesetzt werden kann und weil wir sie mit einer Plakette mit Jan Perner und einer Karte der Nördlichen Staatsbahn, deren Konstrukteur er war, versehen haben. Vier weitere Vectrons werden mit einer Plakette versehen, die an wichtige Persönlichkeiten der tschechischen Eisenbahn erinnert. Ein Falblatt mit einem Überblick über diese Persönlichkeiten lag für Interessierte bereit. Neben der Vectron stellten wir auch die Lokomotive 388.010 vor, die darauf aufmerksam machte, dass die Eisenbahn zu den nachhaltigsten und umweltfreundlichsten Verkehrsträgern gehört. Die Lokomotiven der Baureihe 388 werden derzeit auf Kroatien, Slowenien und Serbien umgerüstet, wobei die ersten 11 Lokomotiven bis Ende



Der aufblasbare Schieber lockte zum Besuch des Standes mit unserem HR-Team.

ten von Siemens, sprach. Petr Jindra von der Abteilung Sales Support nahm an einem Rundtischgespräch zum Thema digitale automatische Kupplungen auf der Website Railtarget



Ein Überblick über die Exponate der ČD Cargo auf dem Messegelände



Der Verkehrsminister der Tschechischen Republik Martin Kupka nahm an der offiziellen Taufe der Lokomotive 383.013 teil.



Das Banner auf der Lokomotive DualShunter 2000 von CZ LOKO wies auf die Vereinbarung zur Erprobung dieser Lokomotive durch unser Unternehmen hin.



Der Vortrag des Vorstandsvorsitzenden von ČD Cargo Tomáš Tóth auf der Konferenz konzentrierte sich auf die Reduzierung des Energiebedarfs des Verkehrs. Schade, dass ein Vertreter eines der Energieunternehmen der Einladung zur Konferenz nicht gefolgt ist.

dieses Jahres umgerüstet werden sollen. Ein weiterer Beitrag zur Dekarbonisierung des Schienenverkehrs ist die Zusammenarbeit mit dem Lokomotivhersteller CZ LOKO, der in Ostrava den DualShunter 2000 vorstellte, an dessen Testbetrieb die ČD Cargo teilnehmen wird. Nachhaltigkeit, Energie, Dekarbonisierung oder alternative Antriebe waren weitere Themen der Konferenz, die in einer der Hallen am ersten Messetag stattfand. Die ČD Cargo wurde von Tomáš Tóth, dem Vorstandsvorsitzenden der ČD Cargo, vertreten, der in einer gemeinsamen Sitzung u.a. mit Jiří Pole, einem Exper-

teil. Am Mittwoch, dem 12. Juni, präsentierte sich unsere hundertprozentige Tochtergesellschaft CD Cargo Poland im sogenannten Konferenzdepot, während der letzte Tag der Rail Business Days den Studenten gewidmet war. Was lässt sich zum Schluss sagen? Die Messe wurde an drei Tagen von 11.344 Besuchern besucht. Die Veranstaltung kann daher als eine sehr erfolgreiche Präsentation des Schienenverkehrs als sicheres Verkehrsmittel mit großer Zukunft angesehen werden. Werfen wir einen Blick auf ihren Verlauf in einer kleinen Fotoreportage. TEXT UND FOTO: MICHAL ROH

Nachhaltigkeit bei ČD Cargo

Die meisten von Ihnen werden bemerkt haben, dass das Thema der Nachhaltigkeit in der Gesellschaft immer mehr an Bedeutung gewinnt. Aus diesem Grund haben wir ein Interview mit Petra Slováčková und Radek Smetana vorbereitet. Sie sind für das laufende Programm der nichtfinanziellen Berichterstattung in unserer Gesellschaft verantwortlich und werden uns sowohl die Verpflichtungen, die sich aus der europäischen Gesetzgebung ergeben, als auch andere Aktivitäten, die die ČD Cargo im Rahmen des verantwortungsvollen Handelns umsetzt, erläutern. Das Thema der Nachhaltigkeit ist sehr breit gefächert und wir werden die Leser von Cargovák daher regelmäßig nicht nur über die Entwicklung des Programms, sondern auch über andere Themen im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeit informieren. Heute werden wir uns auf das nichtfinanzielle Reporting konzentrieren.

► **Petra, Radek, können Sie uns einen genaueren Einblick in den Bereich des nichtfinanziellen Reporting geben?**

Petra: Ja, das nichtfinanzielle Reporting ist eng mit dem finanziellen Reporting verbunden. Die Finanzberichterstattung können sich unsere Kollegen sehr gut vorstellen. Es handelt sich um die regelmäßige Berichterstattung von Abschlüssen auf der Grundlage von Rechnungslegungsdaten – also zum Beispiel Jahresabschlüsse, Gewinn- und Verlustrechnungen, Eigenkapitalveränderungsrechnungen oder Cashflows. Die Berichterstattung unterliegt einer Regulierung. In der



Ing. Petra Slováčková

Tschechischen Republik müssen die Jahresabschlüsse gemäß den IFRS-Standards erstellt werden (ČD Cargo berichtet seit 2019) und unterliegen einer regelmäßigen Prüfung.

Radek: Das nichtfinanzielle Reporting oder die Offenlegung von Informationen über soziale, ökologische und Governance-Aspekte (ESG) eines Unternehmens ist ein weiteres Instrument im Werkzeugkasten, mit dem ein Unternehmen unter dem Gesichtspunkt der sozialen Verantwortung bewertet werden kann, und hat eine längere Geschichte, als es zunächst den Anschein hat.

► **Können Sie uns ein wenig von dieser Geschichte erzählen?**

Radek: Ja, und ich denke, es ist notwendig, die Verbindung zum finanziellen Reporting zu verstehen. Das nichtfinanzielle Reporting wurde 2014 mit der Veröffentlichung der sogenannten Non-Financial Reporting Directive (NFRD) erstmals in der europäischen Gesetzgebung verankert. Diese verpflichtete Unternehmen mit mehr als 500 Mitarbeitern (börsennotierte Unternehmen, Banken, Versicherungen) zur Offenlegung von ESG-Informationen und gab Anlegern einen ersten Einblick in die Auswirkungen von Unternehmen auf die Umwelt und andere soziale Aspekte. Das Problem dabei war, dass die Daten unstrukturiert waren, so dass die Unternehmen z. B. ihren CO₂-Fußabdruck nach Belieben meldeten und die Daten nicht verglichen werden konnten – so meldete das eine Unternehmen die CO₂-Emissionen pro Umsatz, das andere Unternehmen den CO₂-Fußabdruck pro Mitarbeiter.

Petra: NFRD wurde mit Wirkung ab Januar 2023 durch die Nachhaltigkeits-Reporting-Richtlinie (CSRD) ersetzt, die das nicht-finanzielle Reporting auf die finanzielle Ebene verlagert. Darüber hinaus löste die Richtlinie das Problem der Output-Struktur, indem sie den Inhalt standardisierte (sog. ESRS-Standards mit Wirkung ab 07/2023) + die Verpflichtung zum nicht-finanziellen Reporting nicht nur auf die verbleibenden großen Unternehmen, sondern auch auf kleinere und mittlere Unternehmen ausweitete.

► **Was bedeutet das oben Gesagte für die ČD Cargo?**

Radek: Die ČD Cargo gehört zur ersten Gruppe von Unternehmen, die gemäß der CSRD verpflichtet sind, nicht-finanzielle Daten für das Jahr 2024 in Übereinstimmung mit der europäischen Gesetzgebung zu melden. Da wir die Regeln der Finanzkonsolidierung wie bei dem finanziellen Reporting befolgen, müssen wir die Daten der Tochtergesellschaften einbeziehen und alle Daten unter der ČD Cargo Gruppe melden. Innerhalb der ČD Gruppe werden wir auch die Daten der Muttergesellschaft konsolidieren müssen. Alle gemeldeten Daten werden einem nicht-finanziellen Audit unterzogen, daher ist es besonders wichtig, dass die Daten der Finanzverwal-

tung in Ordnung sind. Da die Gesetzgebung und die Normen zum nicht-finanziellen Reporting ein komplexes Thema sind, haben wir Experten eines Beratungsunternehmens auf der Ebene der ČD Cargo Gruppe, die uns durch den gesamten Prozess der Erstellung des nicht-finanziellen Reportings führen werden.

► **Was wird die Einführung des nichtfinanziellen Reportings für die ČD Cargo bringen?**

Petra: Neben der gesetzlichen Verpflichtung sind wir auch durch einen möglichen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Beförderern motiviert, die die Umsetzung des nichtfinanziellen Reportings unterschätzen oder keine Maßnahmen zur Unterstützung der Nachhaltigkeit umsetzen. Wir sind auch durch den finanziellen



Ing. Radek Smetana

Aspekt motiviert, da das Fehlen eines finanziellen Reportings oder einer Strategie zur Unterstützung der Nachhaltigkeit die Position der ČD Cargo gegenüber den Finanzinstituten verschlechtern und im schlimmsten Fall die Bereitstellung von Finanzmitteln beeinträchtigen oder die Finanzierungsbedingungen verschlechtern könnte.

Wir danken Ihnen beiden für das Gespräch und werden uns beim nächsten Mal die Schritte näher ansehen, die die ČD Cargo in diesem Jahr bei der Erstellung ihres nichtfinanziellen Reportings unternehmen wird.

MICHAL ROH
FOTO: ARCHIV ČD CARGO



Kontrollfahrt erfüllte ihren Zweck

In diesem Jahr erfolgt die finanzielle Abrechnung des Zuschusses für das erste abgeschlossene Projekt zur Ausrüstung von insgesamt 128 ČD Cargo-Lokomotiven mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ETCS. Die Ausstattung von 78 Triebfahrzeugen der Reihe 163/363 und 50 modernisierten Triebfahrzeugen der Reihe 742.71 mit dem Zugsicherungssystem ETCS wird durch die Fazilität Connecting Europe (CEF) der Europäischen Union im Rahmen des Projekts Einführung von ERTMS/ETCS-Bordkomponenten gemäß ETCS Baseline 3 in Fahrzeugen der ČD CARGO, a.s. auf den Korridoren des Schienengüterverkehrs/Kernnetzes mitfinanziert. Dieses Projekt, das das Ergebnis eines erfolgreichen Antrags auf finanzielle Unterstützung ist, der im Rahmen der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für die Kohäsionspolitik der CEF im Jahr 2015 eingereicht wurde, wurde bis Ende 2023 erfolgreich abgeschlossen und befindet sich nun in der abschließenden Bewertung.

Es ist gängige Praxis, dass die Agentur CINEA, welche die Dotation gewährt, vor Ort überprüft, ob die entsprechende Ausrüstung installiert und betriebsbereit ist und ob alle anderen Bedingungen für die Auszahlung und den Abschluss des Projekts, einschließlich der Genehmigungsverfahren, erfüllt sind. Zum erfolgreichen Abschluss des Projekts gehört auch die Anbringung von Aufklebern an den betreffenden Fahrzeugen, die darauf hinweisen, dass die ETCS-Ausrüstung von der Europäischen Union finanziell unterstützt wurde, was eines der obligatorischen Elemente der Projektwerbung ist.

Ein Vertreter des Brüsseler Zuschussgebers CINEA erläuterte zunächst am Sitz der ČD Cargo in Prag die letzten Voraussetzungen für den Abschluss des Projekts und fasste zusammen, was für die Auszahlung des restlichen Zuschussbetrags am 13. März 2024 erforderlich ist. Anschließend nahm er gemeinsam mit seinem Kollegen, der für die Projekte der Eisenbahnverwaltung zuständig ist, an einer Inspektionsfahrt des regulären Nex 60121 im

Abschnitt Cheb - Plzeň mit Umschlag in Plana u Mariánských Lázní teil, wobei der Zug fast 1.200 Tonnen wog und 450 Meter lang war. In dem mit ERTMS ausgestatteten Abschnitt fuhr der Zug unter vollständiger ETCS-Überwachung. Martin Sláma, der Triebfahrzeuginspekteur der PJ Ústí nad Labem, beantwortete bereitwillig die Fragen der Beamten und erläuterte unter anderem die Probleme der ETCS-Installation in verschiedenen Triebfahrzeugtypen. Viele Fragen betrafen die Zugsteuerung im Allgemeinen und insbesondere die Frage des Bremsens ohne und mit dem neuen Signalsystem.

Die Inspektionsfahrt hat die Erwartungen erfüllt, und wir vertrauen darauf, dass die Beamten ihre Erkenntnisse bei der abschließenden Bewertung positiv berücksichtigen werden. Wir möchten uns noch einmal bei all unseren Kollegen bedanken, die an der Organisation der Auditfahrt beteiligt waren. Zusätzlich zu diesem Projekt hat die ČD Cargo zwei weitere Finanzhilfvereinbarungen mit CINEA abgeschlossen, die voraussichtlich im Herbst 2025 und Anfang 2026 abgeschlossen werden.

PETRA KREISCHE
FOTO: PETR JINDRA



Wir stellen Unternehmen mit Kapitalbeteiligung an ČD Cargo vor

Die CD Generalvertretung GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main wurde am 1. Januar 2005 durch die Umwandlung von zwei ehemaligen deutschen Büros der Tschechischen Bahnen (in Berlin und Frankfurt) in eine Handelskapitalgesellschaft gegründet. Die neue Gesellschaft übernahm auch weitgehend die Geschäftstätigkeiten der damals abgeschafften Repräsentanz der Tschechischen Bahnen in Stockholm und war hauptsächlich mit der Vertretung der Muttergesellschaft im Güterverkehr und anderen Speditionsaktivitäten beschäftigt. Diese erste ausländische Tochtergesellschaft der ČD wurde dann logischerweise durch Einbringung in die ČD Cargo übertragen, als diese im Jahr 2007 gegründet wurde.

Cargo Germany

Seit Herbst 2017 trägt das Unternehmen den Namen CD Cargo Germany GmbH, was den dominierenden Tätigkeitsbereich deutlicher macht. Heute setzt die Gesellschaft ihre ursprüngliche Tätigkeit fort. Sie bietet die Dienstleistungen der Muttergesellschaft ČD Cargo mit dem anschließenden Abschluss von Verträgen über die Beförderung von Gütern an. Sie bietet auch Speditionsdienstleistungen in dem zugewiesenen attraktiven Perimeter an, der eine Reihe von Ländern in West- und Nordeuropa umfasst - Deutschland, Frankreich, Schweiz, Großbritannien, die BENELUX-Länder, Schweden, Norwegen, Dänemark, Finnland, Spanien und Portugal. CD Cargo Germany ist für fast alle Autobesit-



CD Cargo Germany bietet Automobiltransporte im gesamten Gebiet von vier europäischen Ländern an.

FOTO: JIŘÍ ŠTEMBÍREK

zer ein zuverlässiger Partner für den Transport von Fahrzeugen verschiedener Marken, für die sie internationale Transporte, einschließlich des Transits durch die Tschechische Republik oder sogar Transporte komplett außerhalb der Tschechischen Republik anbietet. Im Juli 2013 übernahm Frankfurt auch die frühere CD Cargo Generalvertretung Wien, die zu ihrer Tochtergesellschaft und damit zu einem "Enkelkind" von CD Cargo wurde. Die Aktivitäten des Unternehmens, das nun CD Cargo Austria GmbH heißt, ähneln denen der deutschen Repräsentanz. Ihr attraktives Einzugsgebiet sind Italien, Österreich, Griechen-

land, das ehemalige Jugoslawien und andere. Beide Tochtergesellschaften passen sich ständig den Anforderungen des Marktes an. Die

Zahl der Kunden, die komplexe schlüsselfertige Dienstleistungen benötigen, wächst ständig. Die Vertriebsleiter in Frankfurt am Main und Wien sind in der Lage, diese Anforderungen optimal zu erfüllen. Mit Hilfe ihrer Kontakte und ihres Know-hows wird die optimale Transportmethode zusammengestellt und in der gesamten Logistikkette ausgewählt, einschließlich der Einkaufsleistung, des Umschlags der Ware vom und auf den LKW, der Lagerung der Ware, des Informationsdienstes usw. Mit der Expansion der ČD Cargo ins Ausland wächst auch die Bedeutung und der Stellenwert kompletter Kundenangebote, bei denen die Frankfurter Tochtergesellschaft die Durchführung ausländischer Abschnitte unter maximaler Einbindung von Beförderern aus der Gruppe ČD Cargo integriert. Dazu gehört die Beförderung ganzer Züge mit Getreide aus Ungarn, der Slowakei und der Tschechischen Republik nach Deutschland für einen wichtigen französischen Kunden. In allen Gebieten (vier Ländern) erbringt das Tochterunternehmen in Frankfurt die Beförderung für den Kunden ausschließlich durch seinen eigenen Beförderer, die ČD Cargo.

MICHAL ROH

CD Cargo Germany in Zahlen

Anteil ČD Cargo, a.s.	100 %
Grundkapital	50.000 Euro
Jahresumsatz	580 Mio. CZK
Mitarbeiteranzahl	9

CD Cargo Austria in Zahlen

Anteil ČD Cargo Germany GmbH	100 %
Grundkapital	275 000 Euro
Jahresumsatz	350 Mio. CZK
Mitarbeiteranzahl	4

Karel Adam ist Experte für den Transportmarkt in Westeuropa und langjähriger Geschäftsführer der Frankfurter Tochtergesellschaft. Er wird uns mehr Details über die Aktivitäten der deutschen "Tochter" und der österreichischen "Enkelin" erzählen.

»Die ČD Cargo hat Niederlassungen und Tochtergesellschaften in Deutschland und Österreich. Können Sie den Unterschied in den Aktivitäten dieser Einheiten erklären? Arbeiten Sie zusammen?

Der grundlegendste Unterschied zwischen einer Niederlassung der ČD Cargo einerseits und einer Tochtergesellschaft in demselben Gebiet andererseits ist die Tatsache, dass die Tochtergesellschaft eine organisatorisch selbständige Gesellschaft ist, eine Kapitalgesellschaft (obwohl sie zu 100% im Eigentum der ČD Cargo steht) mit Aufgaben wie Handel, Spedition, Logistik, Einkauf, Leistungsverkauf, etc., während der Betriebszweig kein eigenständiges Unternehmen ist - er ist rechtlich ein integraler Bestandteil der ČD Cargo und sorgt für die vollständige Vorbereitung und Organisation des Betriebs bestimmter Züge in seinem Bereich. Die Haupttätigkeit der Tochtergesellschaft ist nicht der Betrieb von Zügen, sondern der Verkauf von Dienstleistungen an Kunden. Unsere Mitarbeiter sind hauptsächlich Kaufleute, Spediteure und Logistiker. Ich würde die Niederlassung mit der Betriebsleitung in Česká Třebová vergleichen, und unsere Tochtergesellschaft mit der Vertriebsabteilung einer eigenen Kapitalgesellschaft. Dies ist auch eine indirekte Antwort auf die Frage nach der gegenseitigen Zusammenarbeit. Da die Ni-

ederlassung die Transportleistungen produziert, auch die, die die Tochtergesellschaft bestellt, also das, was der Endkunde will und was wir als Tochtergesellschaft dann nicht nur an den Kunden verkaufen, sondern auch dem Kunden als Händler garantieren, sind wir und die Niederlassung aufeinander angewiesen, wir brauchen uns gegenseitig, wir müssen uns ergänzen und ständig miteinander kommunizieren. Diese Zusammenarbeit funktioniert aus unserer Sicht sehr gut.

»Wie bewerten Sie die Situation auf dem Transportmarkt in Westeuropa? Wie hat er sich während Ihrer Zeit in Frankfurt verändert?

Die Zeit kurz nach der Samtenen Revolution war durch die fast monopolistische Stellung der ehemaligen Staatsbahnen gekennzeichnet. Während sich im innerstaatlichen Eisenbahnverkehr langsam ein echter "interner" Wettbewerb entwickelte, wurden im internationalen Verkehr Züge noch relativ lange nur zwischen den ehemaligen Staatsbahnen grenzüberschreitend befördert, die sich gegen die aufkommende Konkurrenz auf verschiedene Weise, oft bis an den Rand der Legalität, zu wehren versuchten. Im Laufe der Zeit sind alle Schranken gefallen, und heute verkehren Hunderte von verschiedenen Eisenbahnunternehmen praktisch ungehindert in ganz Europa, wobei die Behörden die Regeln des fairen Wettbewerbs streng durchsetzen. Diese Entwicklung hat den natürlichen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße, Wasser und Luft für uns sehr viel intensiver gemacht, wobei der Wettbewerb innerhalb des Schienenverkehrsmarktes noch stärker geworden ist.



Karel Adam FOTO: ARCHIV ČD CARGO

»Unter Ihrer Führung hat das Unternehmen stets positive wirtschaftliche Ergebnisse erzielt. Können Sie uns Ihr Erfolgsrezept verraten?

Die Existenz eines Handels- oder Transportunternehmens macht nur Sinn, wenn das wirtschaftliche Ergebnis positiv ist. Deshalb sehe ich die Erfüllung dieses Kriteriums nicht als außergewöhnliche Leistung, sondern durchaus als Notwendigkeit, als Grundvoraussetzung und zugleich als Ziel des eigenen Unternehmens. Heute ist es wichtiger als zu irgendeinem anderen Zeitpunkt in der Vergangenheit, nicht völlig von anderen konkurrierenden Eisenbahnbeförderungsunternehmen im Ausland abhängig zu sein, sondern in der Lage zu sein, die Beförderung und Logistik für die Kunden in ganz Europa so weit wie möglich mit eigenen Mitteln und unter eigener Regie zu

gewährleisten, weshalb ich froh bin, dass wir mit der ČD Cargo Gruppe einen starken Hintergrund haben. Für den langfristigen Erfolg sind viele Grundsätze wichtig. Der allgemeinste ist, immer im Interesse der gesamten Gruppe zu handeln und nicht, auch nicht kurzfristig, zu deren Nachteil. Die "Tochter" kann nur dann langfristig gesund sein, wenn die "Mutter" und die anderen "Geschwister" im Konzern ebenfalls langfristig gesund sind. Um erfolgreich zu sein, ist es wichtig, dem Kunden nicht nur Qualität, sondern vor allem eine Lösung für seine Bedürfnisse aus einer Hand zu bieten. Halbgare Lösungen funktionieren nicht mehr.

»Ihre Ziele und Pläne?

Wie man im Volksmund sagt: Wenn du den Gott erfreuen willst, dann lass ihn deine Pläne wissen. Unser Ziel ist es, zu expandieren und eine Dienstleistung anzubieten, die den Kunden glücklich macht. Hand in Hand mit der Expansion der ČD Cargo a.s. und der Anschaffung modernerer Lokomotiven wollen wir den Trend der letzten zwei Jahre bestätigen und kontinuierlich wachsen. In diesem Jahr wollen wir als CD Cargo Deutschland zusammen mit unserer Tochtergesellschaft CD Cargo Österreich möglichst nahe an die Umsatzschwelle von 1 Mrd. CZK herankommen, idealerweise sogar darüber hinaus, und gemeinsam einen Rohertrag von über 100 Mio. CZK erwirtschaften. Was die persönlichen Ziele betrifft, so geht es vor allem darum, gesund zu bleiben und ein gutes Team zu bilden, das im Interesse der gesamten Gruppe an einem Strang zieht.

MICHAL ROH

In der heutigen Fortsetzung unserer Serie stellen wir eine weitere im Ausland tätige Tochtergesellschaft vor. Sie entwickelt sich sehr intensiv und das Transportvolumen wächst stetig. Ihre Leistung liegt an vierter Stelle unter den anderen Transportunternehmen. Willkommen in der Slowakei.

Cargo Slovakia

Die Vertretung der Tschechischen Eisenbahnen in der Slowakei wurde in den 1980er Jahren gegründet. Ihre Hauptaufgabe bestand in der Vergangenheit vor allem darin, Personenverkehrsdienste anzubieten und zu präsentieren. So wurde zum Beispiel der Pendolino in die Slowakei dank der Vertretung in Bratislava eingeführt. Nach und nach konzentrierte sich das Unternehmen jedoch mehr auf die Vertretung der Muttergesellschaft im Bereich des Güterverkehrs.

Der Güterverkehrsmarkt hat sich infolge der Globalisierung verändert und weiterentwickelt. Als Reaktion darauf wurde am 24. September 2008 unter dem Namen Generálne zastúpenie ČD Cargo, s.r.o. (GZ Bratislava) eine selbständig operierende Tochtergesellschaft der ČD Cargo gegründet, indem sie in das Handelsregister der Slowakischen Republik eingetragen wurde, wie es damals auch in den Nachbarländern der Fall war. Die Haupttätigkeit bestand zunächst in der Vertretung der ČD Cargo auf der Grundlage eines Mandatsvertrags in der Slowakei sowie in Speditionsaktivitäten. Im Jahr 2017 wurde die Gesellschaft in CD Cargo Slovakia, s. r. o. umbenannt. Die Gesellschaft ist zu 100 % im Besitz von CD Cargo Hungary. Wir werden dieses Un-



Die "Ass" 363.032 fährt auf der nordslowakischen Hauptstrecke bei Krpeľany. FOTO: MARTIN FUSKA

ternehmen jedoch in einem der nächsten Cargováks vorstellen.

Der eigentliche Aufschwung des Unternehmens kam jedoch mit dem Erwerb der für den Betrieb des Schienengüterverkehrs auf dem Netz der ŽSR erforderlichen Dokumente. Am 20. Juni sicherte CD Cargo Slovakia als erstes Unternehmen den Transport eines Zuges mit LKW-Walter-Sattelaufliegern zwischen den Grenzübergangsstationen Kúty und Rajka. Bis Ende 2020 werden die Züge des Unternehmens 140.000 Tonnen an Gütern in der Slowakei transportiert haben. Heute beträgt die beförderte Gütermenge rund 2 Millionen Tonnen pro Jahr, die Leistung in hrtkm rund 700 Meilen, was einem Marktanteil von 4,22 % entspricht. An dritter Stelle steht das Transportunternehmen Retrack Slovakia mit einem vergleichbaren Anteil von 4,6 %, der vor allem durch die

Zunahme des Getreidetransports erreicht wurde. Das Unternehmen CD Cargo Slovakia verfügt über 4 Lokomotiven der Baureihe 230. Die "Lamine" werden hauptsächlich im südlichen Transit eingesetzt, d.h. auf der Strecke zwischen Breclav bzw. Lanžhot, Bratislava und einem der slowakisch-ungarischen Grenzbahnhöfe Rusovce/Rajka oder Štúrovo/Szob. Die Lokomotiven fahren jedoch mit einem Teil der Züge, die von CD Cargo Hungary "gemanagt" werden, weiter nach Ungarn. Im Norden der Slowakei können wir Lokomotiven der Baureihe 363 sehen. Hier wird zum Beispiel Treibstoff zu den Lagern in Kežmarok oder Teer für Deza transportiert. Auch in der Mittelslowakei sind Lokomotiven der Baureihe 742 von CD Cargo Slovakia anzutreffen, zum Beispiel für den Transport von Hüttenprodukten aus dem Eisenwerk in Podbrezová und

neuerdings auch von Kalamitätsholz aus der Umgebung von Brezno. In der Ostslowakei dominiert der Export von Schlacke für die Danucem, die diese in ihren polnischen Werken verarbeitet. Das Portfolio der von CD Cargo Slovakia beförderten Güter ist wirklich vielfältig. Von Containern über Treibstoff, Steinkohle, Koks, Holz, Getreide bis hin zu Erntemaschinen. Interessant ist die Beförderung des Produktzuges Dracula, der von Brunn nach Curtici in Rumänien fährt. Von Bedeutung ist auch der Transport von Zuckerrüben im Rahmen der Herbstkampagne, insbesondere von Záhorie zur Zuckerfabrik in Hrušovany nad Jevišovkou. In Zusammenarbeit mit PJ Brno (jetzt OPŘ Ost) beteiligte sich CD Cargo Slovakia aktiv an Bauprojekten auf den Eisenbahnstrecken in der Südslowakei, wo sie sowohl die Lieferung von Schotter als auch dessen Entladung und andere Tätigkeiten sicherstellte. Nicht zu vergessen ist der Transport von Soldaten und militärischer Ausrüstung für Übungen im Militärbezirk Lešť bei Zvolen. Das Unternehmen war auch aktiv am Transport von humanitärer Hilfe in die Ukraine beteiligt.

CD Cargo Slovakia in Zahlen

Anteil ČD Cargo, a.s.	100 %
Grundkapital	11.576 Tsd. EUR
Lokomotivenanzahl	7 eigene, 5 langfristig gemietete
Wagonanzahl	310 eigene, 50 langfristig gemietete
Mitarbeiteranzahl	58
Warentransport (2023)	2,2 Mio. Tonnen

Der Direktor bzw. Geschäftsführer von CD Cargo Slovakia ist Daniel Zajko. Um mehr über die Aktivitäten und Pläne des Unternehmens zu erfahren, haben wir ihm ein paar Fragen gestellt.

►► **CD Cargo Slovakia gibt es seit mehr als 15 Jahren. Wie würden Sie diese Zeit bewerten, welche Veränderungen hat das Unternehmen durchlaufen?**

Man kann sagen, dass sich das Unternehmen im Jahr 2016 mit dem Marktumfeld des Schienengüterverkehrs in der Slowakei vertraut gemacht hat. Der Gegenstand der Tätigkeit war in den Anfangsjahren relativ einfach und umfasste vor allem die Handelsvertretung der Muttergesellschaft ČD Cargo bei slowakischen Partnern. Dem entsprach auch die Zahl der Mitarbeiter, die man an einer Hand abzählen konnte. Die zweite Entwicklungsphase war die Gründung der Tochtergesellschaft CarboRail und damit der Beginn der Beförderungsaktivitäten in der Slowakei unter dieser Marke. Das Projekt geht auf den Zeitraum 2016-2018 zurück. Die wichtigsten Änderungen sind jedoch mit der Aufnahme des Verkehrsbetriebs unter eigener Lizenz und mit den eigenen Betriebsformalitäten von CD Cargo Slovakia verbunden, die auf das Jahr 2020 zurückgehen. Seit den ersten Zügen, die logischerweise auf der Transitstrecke Kúty - Štúrovo verkehrten, bedient und deckt das Unternehmen bereits das gesamte Gebiet der Slowakischen Republik mit Ausnahme der Grenzbahnhöfe zur Ukraine ab. Die größte Herausforderung bestand darin, dieses Wachstum und die Expansion des Unternehmens mit den betrieblichen Kapazitäten und Erfordernissen zu decken. Während sich das rollende Material in hohem Maße auf Leasingverträge mit der Muttergesellschaft stützen konnte, musste für die Personalkapazitäten jeder einzelne Mitarbeiter gesucht werden, und zwar nicht nur in betrieblichen Positionen, sondern auch in anderen Unternehmensprozessen. Dass diese Aufgaben laufend erfüllt wurden und werden, dokumentiert der sehr gute Ruf, den sich das Unternehmen auf dem Eisenbahn-



Daniel Zajko FOTO: ARCHIV ČD CARGO

markt erworben hat. Positive Bewertungen von unseren Kunden, aber auch von anderen Partnern wie der Infrastruktur, verschiedenen Lieferanten, dem Finanzsektor, Partner-Carriern usw. sind für uns das beste Zeichen dafür, dass wir unsere tägliche Arbeit richtig machen und CD Cargo Slovakia in die beste Richtung führen. Und ich möchte auch die Aktivitäten erwähnen, die über die normalen Grenzen des Unternehmens hinausgehen und die auch das Gesamtmosaik der Entwicklung des Unternehmens in der vergangenen Periode illustrieren. Die Gründung und Entwicklung der Tochtergesellschaft in Ungarn hilft uns vor allem operativ sehr, und die gleiche Synergie erhoffen wir uns von der Exekutiveinheit in Rumänien, die wir vorbereiten. Und vor allem die Aktivitäten in der Ukraine können dazu beitragen, das Geschäftsportfolio des Unternehmens zu stärken.

►► **Was ist der Grund für den Erfolg Ihres Unternehmens?**

Wie ich bereits erwähnt habe, liegt der Erfolg des Unternehmens in erster Linie in der Qualität der geleisteten Arbeit, die letztlich von unseren Kunden geschätzt wird. Um dieses Klischee etwas herunterzubrechen, geht es vor allem um

das hochqualifizierte und professionelle Team von Mitarbeitern, das wir für jede Position mit echter Sorgfalt und Aufmerksamkeit ausgewählt haben. Wenn auf unsere Kollegen Verlass ist und der Kunde sieht und wahrnimmt, dass wir seine Anforderungen professionell und besser als unsere Konkurrenten erfüllen können, wird er dies nicht nur in Form von unterzeichneten Aufträgen und bezahlten Rechnungen, sondern auch in nicht-finanziellen Elementen zu schätzen wissen. Auch ein einfaches E-Mail-Lob oder eine gute Bewertung in verschiedenen Beurteilungen kann das Herz erwärmen und zu weiterer Arbeit motivieren. Aber seien Sie gewarnt, die Stärke der ČD-Cargo-Gruppe und insbesondere die Beziehung zur Muttergesellschaft ČD-Cargo, bei der wir fast immer die größte Unterstützung und das größte Engagement für das Gemeinwohl erhalten haben, sollte sicherlich als ein wesentlicher Erfolgsfaktor erwähnt werden. Mit anderen Worten, indem wir unsere Mutter hinter uns haben, sind wir in der Lage, diese Synergie für den Erfolg des Unternehmens zu nutzen, wodurch einige Aufgaben leichter und einfacher zu lösen sind.

►► **Wie bewerten Sie die Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen der ČD Cargo Gruppe?**

Die Synergie innerhalb der ČD Cargo Gruppe ist eine sehr positive und strategisch wichtige Sache. Jeder Kunde weiß es zu schätzen, wenn wir einen Zug unter einer Marke vom Abgangsbahnhof bis zum Zielbahnhof führen können. Bei Verhandlungen fragen sie oft, ob es auch eine Lokomotive, ein Lokführer sein wird, sie sind auch an der Interoperabilität im Vergleich zum konkurrierenden Straßenverkehr interessiert. Daher bewerte ich die Entwicklung der ČD-Cargo-Gruppe und die Zusammenarbeit mit einzelnen Unternehmen sehr positiv. Die Tochtergesellschaften arbeiten oft nach einfachen Prinzipien, wir verkomplizieren die einzelnen Tätigkeiten nicht mit unnötiger Verwaltung. Den größten Anteil an unserer Zusammenarbeit haben CD Cargo Hungary und die ČDC Niederlassung Wien. Nach Ungarn und Österreich funktionieren unsere

einzelnen Prozesse perfekt, die Übergabe der Züge erfolgt fast immer reibungslos. Bei der Muttergesellschaft ČD Cargo, wo natürlich die meisten gegenseitigen Aktivitäten stattfinden, kann ich ebenfalls Fortschritte feststellen, die Organisation der Tätigkeiten verbessert sich auf allen Ebenen. Gelegentlich gibt es noch Problembereiche, Reserven, vor allem bei der Verwaltung und Durchführung der betrieblichen Arbeiten, z.B. wenn ein um 6:00 Uhr morgens im PPS vorangemeldeter Zug abends um 18:00 Uhr eintrifft. Aber ich bin optimistisch, ich glaube fest daran, dass wir als Gruppe strategisch sehr stark sind und in Zukunft noch stärker sein werden.

►► **Welche langfristigen Ziele haben Sie sich für dieses Jahr gesetzt?**

Wir wollen auf jeden Fall einige Investitionsprojekte umsetzen bzw. in Angriff nehmen, um das Unternehmen langfristig zu stärken. Konkret bedeutet dies die Anschaffung und Aufarbeitung von Lokomotiven, in erster Linie in Dieseltraktion und in zweiter Linie in elektrischer Traktion. Kurz vor dem Abschluss steht die Generalüberholung von zwei "Bardotka"-Lokomotiven, die wir in der Region Horehronie, wo die Forstwirtschaft bis zu 1 Million Kubikmeter Schadholz für den Export prognostiziert, sofort in Betrieb nehmen wollen. Langfristig freuen wir uns bereits auf die Lieferung von 2 interoperablen Traxx-Lokomotiven, die in Zukunft in Zusammenarbeit mit den Beförderern der ČD Cargo Gruppe Züge zu rumänischen Bestimmungsorten, d.h. auf der gesamten Strecke, befördern könnten. Was die Waggons betrifft, so müssen wir langfristig über Waggons für den Getreidetransport nachdenken. Auch die Zusammenarbeit mit den ukrainischen Bahnen muss verstärkt werden, denn die Konkurrenz ist uns in dieser Hinsicht einen Schritt voraus. Und aus kommerzieller Sicht möchten wir Verträge mit anderen neuen Kunden und Kunden, die wir noch nicht in unserem Portfolio haben, abschließen.

MICHAL ROH

Das Stipendienprogramm "GO YOUR WAY" bringt erste Ergebnisse

S seit dem Jahr 2022 bietet unser Unternehmen mit dem "Go Your Way"-Stipendienprogramm Studienförderung für Abiturienten an. In diesem relativ kurzen Zeitraum haben bereits die ersten Absolventen ihr Studium abgeschlossen und sind dank des Stipendienprogramms unsere Mitarbeiter geworden. Es handelt sich um Zuzka und Vojta, Absolventen der Mittelschule für Technik und Verkehr Ostrava-Vítkovice. Beide bereiten sich jetzt auf ihre Arbeit als Lokführer vor. Ich habe sie ein wenig darüber befragt, wie es für sie war, wie es ihnen geht und was sie in Zukunft machen wollen.

»Also, junge "Cargovianer", wie geht es Ihnen?

Zuzka: Danke für die Nachfrage, ich denke, es geht mir bisher gut. Wie alle anderen hatte ich natürlich Angst und Sorgen, bevor ich meine neue und erste Stelle antrat, aber dank des tollen Teams und der Unterstützung durch meine erfahrenen Kollegen sind meine Ängste schnell verfliegen. Ich möchte mich bei allen bedanken, die mir auf dem Weg zu meinem Traum geholfen haben und mir ihre Erfahrungen und nützlichen Ratschläge gegeben haben, ich weiß das wirklich zu schätzen.

Vojta: Persönlich würde ich sagen, sehr gut. Ich gewöhne mich allmählich an die Umstellung des Lebensstils von der Schule zur Arbeit.

»Aber lassen Sie uns ein wenig zurückgehen. Was war Ihr Hauptfach an der Schule und wie haben Sie von dem Stipendienprogramm erfahren?

Zuzka: An der Mittelschule für Technik und Verkehr Ostrava-Vítkovice wählte ich das Fach Betrieb und Wirtschaft im Verkehrswesen, das sich hauptsächlich auf den Eisenbahnverkehr konzentriert und mich sicherlich gut auf meinen zukünftigen Beruf vorbereitet hat. Über das Stipendienprogramm erfuhr ich bei einem Vortrag, den die ČD Cargo im Rahmen der Zusammenarbeit an unserer Schule organisierte.

Vojta: Wie Zuzka habe ich Betrieb und Wirtschaft im Verkehrswesen studiert, ein großes Spektrum über Eisenbahnen, so dass man danach überall in diesem Bereich hingehen konnte. Ich habe mich auch bei der Vorlesung an der Schule über das Programm informiert.

»Hatten Sie nicht den Ehrgeiz, Ihr Studium an der Universität fortzusetzen?

Zuzka: Meine Eltern hatten das wohl erwartet, aber ich hatte ganz andere Pläne. Ich hatte keine Ahnung von der Universität, und das Stipendienprogramm hat mir tatsächlich geholfen, mich vor

einem weiteren Studium zu drücken. Aber vielleicht kommt es ja noch, man weiß ja nie.

Vojta: Ich dachte darüber nach, an einer Universität in Žilina oder Pardubice zu studieren, aber das war eher eine Notlösung, falls ich mich nicht entscheiden konnte, wohin ich als nächstes gehen wollte.

»Wie sind Sie auf die Idee gekommen, Lokführer zu werden?

Zuzka: Das ist schon sehr lange her. Im Alter von drei Jahren baute ich meine eigene Eisenbahn aus Holzseisenbahnen und konnte stundenlang daran sitzen und einfach im Kreis fahren. Ich habe es auch nicht ausgelassen, mit meinem Vater zur Bahn zu gehen und meinen heutigen Kollegen zuzuwinken. Ich glaube, ich war mir schon sehr früh klar darüber.

Vojta: Diesen Gedanken hatte ich schon seit meiner Grundschulzeit im Hinterkopf. Die Eisenbahn hat mich schon immer gereizt, und so war es nicht schwer, mich dafür zu begeistern und.

»Ich darf verraten, dass Sie beide die VOZ-Prüfung bereits bestanden haben, Sie haben also einen Lokführerschein. Waren die Prüfungen schwierig? Was hat Sie bei den Prüfungen überrascht oder verwundert?

Zuzka: Die Vorbereitung auf die Prüfungen war sehr intensiv und anspruchsvoll, und ich denke, wie alle anderen wollte ich es hinter mich bringen. Schwierig für wen und auf welche Art und Weise. Ich persönlich habe die Prüfung aus meinem Gedächtnis gestrichen, nachdem ich erfahren hatte, dass ich bestanden hatte, und ich ziehe es vor, mich nicht daran zu erinnern.

Vojta: Da ich erst Abitur gemacht hatte, blieb die Gewohnheit des Lernens bestehen. In meinem Hauptfach ging es hauptsächlich um Vorschriften und nicht so sehr um Technik. Ich musste also Elektrotechnik und im Wesentlichen die Funktionsweise einer Lokomotive lernen. Ansonsten glaube ich nicht, dass die Prüfungen schwieriger oder leichter waren als das Abitur.

»Jetzt machen Sie sich also im Depot bereit und erleben Ihr erstes Praktikum vor Ort. Wie ist das so?

Zuzka: Manchmal ist es für mich immer noch etwas unbegreiflich, dass es jetzt wirklich so weit ist, dass es nicht mehr nur ein Hobby ist, sondern eine Pflicht. Die Zeit vergeht schnell und die Vorbereitung wird immer kürzer, aber das Üben macht mir sehr viel Spaß und ich sammle immer noch neue Erfahrungen. Ich verlasse jede Probe mit dem Gefühl, wieder einen Schritt weiter zu sein.

Vojta: Ich genieße es. Es ist toll, den Verkehr auf eine andere Weise zu sehen als als Fahrgast oder



als Student am Schreibtisch. Ich gewöhne mich allmählich an das Einsteigen, an die Lokomotiven selbst, auch wenn ich noch nicht so viel Erfahrung habe wie meine Kollegen.

»Ist dieser Beruf Ihr Traumjob? Was reizt Sie daran oder macht Ihnen am meisten Spaß?

Zuzka: Ja sicher. Ich genieße alles an diesem Job, auch wenn er manchmal herausfordernd ist. Ich mag die Abwechslung, wenn man an einem anderen Ort, auf einer anderen Maschine sein kann und jedes Mal andere Situationen erlebt. Ich genieße die Aussicht auf die Landschaft, beobachte die Sterne bei Nachtschichten, und kurz gesagt, das ist es, was ich mir immer gewünscht habe... dass die Arbeit ein Hobby ist und mir diese Möglichkeiten bietet.

Vojta: Ja, das ist es. Ich weiß nicht einmal, wie ich schlafen soll, was mich anzieht oder unterhält, es gibt viele Dinge. Aber ich denke, wenn alles gut geht, kann ich sagen, dass ich Ingenieur bin.

»Und die Zukunft? Wie weit wollen Sie "gehen", z. B. mit Vectrons fahren und Züge außerhalb der Tschechischen Republik einsetzen oder...?

Zuzka: Jetzt ist meine Priorität, die Ausbildung erfolgreich abzuschließen und die ZOZ-Prüfung zu bestehen. In der Zukunft könnte ich mir vorstellen, auf Elektrolokomotiven und längeren Strecken zu fahren, aber eher mit älteren Maschinen, denn ich bin näher an ihnen dran. Ich liebe es, ihnen zuzuhören, und sie sind diejenigen, denen ich als Kind immer zugewunken habe und davon träumte, sie eines Tages zu steuern. Das ist eine Herzensangelegenheit. Ich werde es dem Schicksal überlassen, aber zumindest würde ich gerne zu unseren Nachbarn in der Slowakei fahren und ihre schöne Land-

schaft von meinem Auto aus sehen.

Vojta: Ich würde gerne mit dem Zug nach Prag oder in die Slowakei fahren, das interessiert mich sehr, nur schade, dass ich die 131er Zwillinge wahrscheinlich nicht erwischen werde.

»Ich werde etwas abschweifen. Wie sieht es nach der Arbeit aus? Was machen Sie, um sich zu entspannen, was sind Ihre Hobbys, Interessen, Unterhaltung?

Zuzka: Zu meinen weiteren Hobbys gehören Radfahren, Reiten, Zeit mit meinem Hund Marty verbringen und generell mit Tieren zusammen sein. Ich liebe die Natur und genieße es, sie zwischen den Ohren eines Pferdes oder von der Tribüne einer Lokomotive aus zu beobachten. Aber damit die aktive Entspannung nicht zu viel wird, setze ich mich gerne mit meinen Freunden zusammen, vielleicht bei einem guten Essen, und rede.

Vojta: Wenn ich mehr Zeit habe, verbringe ich sie gerne im Garten oder in der Natur, in den Bergen und so. Wir haben einen Hund, so dass es an Bewegung nicht mangelt. Und klar, es muss immer Spaß machen.

»Und Pläne für den Sommer? Vielleicht können Sie jemanden inspirieren.

Zuzka: Der Sommer wird wahrscheinlich spontan sein. Es ist noch nichts Konkretes geplant, aber ich möchte auf jeden Fall ins Ausland gehen. Den Rest überlasse ich dem Zufall.

Vojta: Ich werde mit einer Gruppe von Leuten die Moldau hinunterfahren. Ich bin sicher, dass es mit ihnen interessant sein wird, sie haben es noch nie versucht.

»Und was würden Sie abschließend der ČD Cargo und allen unseren Arbeitnehmern sagen oder wünschen?

Zuzka: Ich wünsche mir sehr, dass sich "Cargo" auf seine Mitarbeiter verlassen kann, mit dem technischen Fortschritt Schritt hält und in der heutigen schwierigen Welt wirtschaftlich gut dasteht. Ich wünsche mir für die Mitarbeiter, dass ihre Arbeit auch ein Ort ist, an dem sie schöne Momente erleben.

Vojta: ČD Cargo, möge sie gedeihen, wachsen und gedeihen. Ich wünsche allen meinen Kollegen, ob in unserem Beruf oder in anderen Sektoren, ruhige Schichten ohne Nerven und Stress, und ich hoffe, einige von ihnen eines Tages zu treffen.

Ich danke Ihnen für das Gespräch und wünsche Ihnen viel Erfolg und dass Ihre Träume und Wünsche in Erfüllung gehen.

TOMÁŠ JELÍNEK

Forum Train Europe - Meeting

A Am 14. und 15. Mai 2024 konnten die Arbeitnehmer nicht nur in den Räumlichkeiten der Zentrale der ČD Cargo mehrere europäische Sprachen hören. Der Grund dafür war das zweitägige Treffen der Arbeitsgruppen des Forum Train Europe, das in Prag in Zusammenarbeit mit der ČD Cargo stattfand. Das Forum Train Europe (FTE) ist eine europäische Vereinigung von 86 Beförderern (Güter- und Personenverkehr) und Dienstleistungsunternehmen aus 26 europäischen Ländern, deren Ziel es ist, die Interessen dieser Unternehmen mit Schwerpunkt auf dem grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr zu fördern. Der FTE hat seinen Sitz in Bern, Schweiz. Es ist erwähnenswert, dass die erste Konferenz zur Koordinierung des Güterverkehrs vor mehr als 100 Jahren, im Jahr 1923, in Prag stattfand.

Die FTE organisiert derzeit vier große Konferenzen zur Vorbereitung des Fahrplans für internationale Züge. Die ČD Cargo entsendet regelmäßig Vertreter zu zwei Konferenzen (FTE-B und FTE-D), die auf den Güterverkehr ausgerichtet sind und auf denen mehrere Dutzend verschiedene Sitzungen stattfinden, um eine angemessene Kapazität zur Erfüllung der Anforderungen unserer Kunden zu gewährleisten. Darüber hinaus finden das ganze Jahr über Sitzungen verschiedener Arbeitsgruppen statt, die den Prozess der Planung und Bereitstellung von Bahnkapazitäten aus verschiedenen Blickwinkeln betrachten. Das Hauptthema ist derzeit TTR (Timetable Redesign), eine neue Art der Zuweisung von Bahnkapazitäten. Das Interesse des FTE besteht natürlich darin, die bestmöglichen Bedingungen für die Fluggesellschaften zu schaffen. Getrennte Arbeitsgruppen befassen sich mit

den Regeln für die Kapazitätszuweisung, mit vorübergehenden Kapazitätsengpässen, mit IT oder mit kommerziellen Bedingungen. Edgar Schenk, Geschäftsführer der FTE, äußerte sich ebenfalls zu den aktuellen Zielen der FTE: "Der Verband erörtert und beschließt gemeinsame Positionen und Standpunkte zum Nutzen des Sektors. Die Bedeutung des Verbandes dürfte in Zukunft noch zunehmen, da die Umsetzung der Verordnung 443 (über die Nutzung der Fahrwegkapazität der Eisenbahn) auf europäischer Ebene eine starke Stimme der Eisenbahnunternehmen gegenüber den Infrastrukturbetreibern und anderen Organisationen erfordert."

Am 14. Mai fand in den Räumlichkeiten der Generaldirektion der ČD Cargo ein Treffen einer großen Arbeitsgruppe von Vertretern des Güter- und Personenverkehrs statt. Ungefähr 30 Kollegen nahmen persönlich an der Sitzung teil und mehrere andere online. Bei dem Treffen wurden verschiedene Themen aus dem Bereich des FTE-Verbandes behandelt. Am Abend organisierte die ČD Cargo für die Teilnehmer eine Exkursion zum Rangierbahnhof Prag-Libeň, wo die Kollegen von OPŘ Střed (PP Praha-Libeň) den Bahnhof vorstellten und auch eine Demon-



stration der Verschiebevorgänge mit Hilfe einer Rückspannvorrichtung sowie z.B. der Funktion der Schienenbremse gaben. Am folgenden Tag teilten sich die Teilnehmer auf - ein Treffen der IT-Experten fand in den Räumlichkeiten der ČD Cargo statt und der andere Teil der Teilnehmer hielt in der Zentrale der Eisenbahnverwaltung eine gemeinsame Arbeitsgruppe von Beförderern und Infrastrukturbetreibern zum Thema TTR und seinen spezifischen Elementen ab.

Herr Edgar Schenk brachte erneut seine Zufriedenheit mit dem Treffen und der Organisation der Veranstaltung zum Ausdruck: "Die FTE bietet ihren Mitgliedern verschiedene Plattformen zur Teilnahme an. Die wichtigste davon ist die kombinierte Arbeitsgruppensitzung für den Güter- und Personenverkehr, die dreimal im Jahr stattfindet. Ziel des Treffens in Prag war es, Positionen zu den Themen Planung bei vorübergehenden Kapazitätsengpässen, kommerzielle Bedingungen und marktfreundliche Regulierungsvorgaben zu erarbeiten, die auf europäischer Ebene diskutiert und der Vollversammlung, dem höchsten Entscheidungsgremium der FTE, zur Kenntnis gebracht werden sollen. Am nächsten Tag fand eine gemeinsame Sitzung von Experten aus Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen statt, bei der die Marktpositionen vorgestellt und weiter diskutiert wurden. Der FTE dankt der ČD Cargo herzlich für ihre Gastfreundschaft und dafür, dass sie ihren Mitgliedern diese unschätzbare Erfahrung aus erster Hand ermöglicht hat. Ein großes Dankeschön geht auch an JLV, die am Vorabend der Hauptsitzung eine Besichtigung ihrer Serviceeinrichtungen organisiert hat." Alle Meetings und andere damit zusammenhängende Veranstaltungen waren erfolgreich und wir müssen allen Kollegen von ČD Cargo danken, die mit ihrer Arbeit und ihrem Engagement auch außerhalb ihrer normalen Arbeitszeit zum reibungslosen Ablauf der gesamten Veranstaltung beigetragen haben.

Text und Foto: Radek Nedomlel

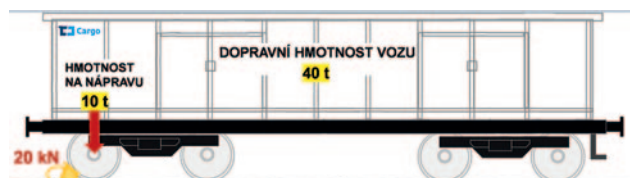
Sicherung von Fahrzeugen gegen Wegrollen

Das Sicherheitsthema in der heutigen Ausgabe von Cargovák ist die Sicherung von Fahrzeugen gegen Wegrollen. Dies ist ein Problem der Eisenbahn praktisch seit ihren Anfängen, als es wegen unzureichender oder falscher Sicherung der Fahrzeuge zu deren unkontrollierter Bewegung an einer Steigung (Wegrollen) und anschließenden Entgleisungen oder Zusammenstößen mit oft tragischen Folgen für Menschenleben kam und kommt.

Diejenigen, die schon länger bei der Bahn arbeiten, werden sich sicherlich an einen der tragischsten Unfälle in unserem Land erinnern, als es am 24. Juni 1995 im Bahnhof Čachnov (auf der Strecke Svítavy - Žďárec u Skutče) zu einer unzureichenden Sicherung von Waggons beim Verschieben eines Umschlagzuges, ihrem anschließenden Wegrollen und der anschließenden Kollision mit hoher Geschwindigkeit mit einem entgegenkommenden motorisierten Personenzug im Haltepunkt Krouna kam. Die Folgen dieses Unfalls waren tragisch, 19 Menschen verloren unnötigerweise ihr Leben.

Die Festlegung angemessener Bedingungen für die Sicherung von Fahrzeugen ist auch heute noch ein viel diskutiertes Thema. Gegenwärtig sind die grundlegenden Regeln für die von der Eisenbahnverwaltung betriebenen Eisenbahnen in der Verordnung SŽ D1 TEIL EINS und der anschließend erlassenen Anweisung des Eisenbahnbetreibers zur Gewährleistung eines reibungslosen und sicheren Eisenbahnverkehrs (PPD 7/2022) festgelegt. Ab dem 1. Juli 2024 gibt es die Änderung Nr. 1 der SŽ D1 TEIL EINS, die eine Änderung von Teil 5 "Sicherung von Fahrzeugen gegen Wegrollen" beinhaltet, in der festgelegt ist, dass der Beförderer für die Sicherung von Fahrzeugen gegen Wegrollen verantwortlich ist. Die Art und Weise der Sicherung von Fahrzeugen gegen Wegrollen wird vom Beförderer in seinen internen Vorschriften festgelegt. **Im Umfeld der ČD Cargo ist die Sicherung von Fahrzeugen gegen Wegrollen ab dem 1. Juli 2024 in der internen Norm PTs9-B-ČDC-CZ (PTs9-B-2011) Betrieb des Eisenbahnverkehrs verankert.**

Lassen Sie uns kurz beschreiben, wie man Fahrzeuge richtig gegen ein Wegrollen sichert. Zunächst ist es notwendig, die Sicherungskraft zu bestimmen, das ist nichts Neues und wir alle wissen bereits, wie man es macht (wir müssen das Gesamtgewicht des zu sichernden Zuges und die Größe der Steigung in ‰ des Gleises, auf dem der Zug abgestellt wird, kennen - den Wert der Sicherungskraft können wir der Tabelle entnehmen). Der nächste Schritt besteht darin, die Sicherungskraft auf jedem Wagen gemäß der Aufschrift auf dem Wagen zu bestimmen, falls die Handbremse verwendet wird. Wird zur Sicherung der Fahrzeuge ein Radvorleger verwendet, wird die Sicherungskraft wie folgt berechnet: **das Transportgewicht (Gesamtgewicht) des Fahrzeugs wird durch die Gesamtzahl der Achsen geteilt und mit zwei multipliziert.**



VÝPOČET:

$$\text{ZAJIŠŤOVACÍ SÍLA ZARÁŽKY } F_p = \frac{\text{HMOTNOST VOZIDLA [t]}}{\text{POČET NÁPRAV [ks]}} = \frac{40 \text{ t}}{4 \text{ ks}} \times 2 = 10 \times 2 = 20 \text{ kN}$$

Die maximale Feststellkraft des Radvorlegers beträgt nun neu ab dem 1. Juli 2024 40 kN.

Wir kennen die notwendige Sicherungskraft und sichern das Gespann. Die eingespannte Fahrzeugkombination steht **auf einer Ebene und einer Steigung bis einschließlich 2,5 ‰**, ohne

Unterscheidung der Gleisbezeichnung (Transport, Umschlag). Sicherung des Gespanns, wenn es mit einer Handbremse ausgestattet ist - Ziehen Sie die **erforderliche Anzahl von Handbremsen** an, um die erforderliche Sicherungskraft zu erreichen.



Verfügt eine stehende Fahrzeugkombination über eine ausreichende Anzahl von Handbremsen, werden keine Radvorleger gesetzt! Verfügt eine Fahrzeugkombination nicht über ausreichend Handbremsen, müssen die fehlenden Handbremsen durch Radvorleger ersetzt werden. Die Radvorleger müssen so angebracht sein, dass sich die Fahrzeuge nach beiden Seiten nicht bewegen können.



Radvorleger unter den Rädern eines Fahrzeugs, das durch die Handbremse gegen Wegrollen gesichert ist und gleichzeitig durch einen Radvorleger gehalten wird, **dürfen nicht zur Gesamtsicherungskraft des gerechnet werden!** Verfügt die Fahrzeugkombination über keine Handbremse, so darf die Kombination nur durch Radvorleger gesichert werden. Es müssen so viele Radvorleger verwendet werden, dass die Summe der Feststellkräfte gleich oder größer ist als die erforderliche Feststellkraft des Zuges (denken Sie daran, dass so viele Radvorleger, wie Sie auf einer Seite angebracht haben, auch auf der Gegenrichtung angebracht werden müssen).



Eine Fahrzeugkombination steht **auf einer Steigung von mehr als 2,5 ‰**, unabhängig von der Streckenbezeichnung (Transport, Umschlag). Die Handbremsen der Fahrzeugkombination werden angezogen, um die erforderliche Feststellkraft zu erreichen, wonach die Fahrzeuge als gegen Wegrollen gesichert gelten. **Achtung - der Zug muss durch Anlegen eines Radvorlegers auf der Bergabseite gesichert werden.** Die Sicherungskraft dieses Radvorlegers darf nicht auf die erforderliche Sicherungskraft der Fahrzeugkombination angerechnet werden.



Verfügt eine Fahrzeugkombination **nicht über ausreichende Handbremsen**, so müssen die fehlenden Handbremsen durch Radvorleger ersetzt werden. Radvorleger, die unter den Rädern eines Fahrzeugs angebracht sind, das durch eine Handbremse gegen Wegrollen gesichert ist und gleichzeitig durch einen Radvorleger abgestützt wird, werden bei der Gesamtzahl der Feststellkräfte nicht mitgezählt.



Hat die gekuppelte Fahrzeugkombination **keine Handbremse**, so darf die Kombination nur durch Radvorleger gesichert werden. Die Anzahl der verwendeten Radvorleger muss so bemessen sein, dass die Summe der Sicherungskräfte gleich oder größer

als die erforderliche Sicherungskraft der Kombination. Es ist ratsam, die Radvorleger an beladenen Wagen anzubringen (dadurch haben sie ein höheres Gewicht und damit eine höhere Feststellkraft auf den Radvorleger als ein leerer Wagen). Der Radvorleger muss immer unter der ersten Achse auf der talseitigen Seite angebracht werden. Die Sicherungskraft dieses Radvorlegers kann auf die erforderliche Sicherungskraft der Fahrzeugkombination angerechnet werden. Die Radvorleger sind immer auf einem Schienenstreifen zu platzieren.



Muss an einem Bahnhof ein Triebfahrzeug gewechselt oder vorübergehend abgekuppelt werden, dürfen die Fahrzeuge **maximal 30 Minuten** lang ohne Handbremse stehen bleiben. In diesem Fall müssen die Fahrzeuge durch eine Dauerbremse bei vollständig entlüfteter Hauptleitung gesichert werden, oder, wenn zwei oder mehr Fahrzeuge stillgelegt werden, muss die Dauerbremse bei mindestens einem Fünftel der Fahrzeuge (vorgespannt), jedoch bei mindestens zwei Fahrzeugen, angezogen werden. Die so angehaltenen Fahrzeuge müssen unter ständiger Aufsicht eines verantwortlichen Mitarbeiters stehen oder auf beiden Seiten durch einen einzigen Radvorleger gehalten sein. Wird die 30-Minuten-Frist nicht eingehalten, sind die Fahrzeuge nach den oben genannten Regeln zu sichern. Ein einzelnes Fahrzeug wird genauso behandelt wie eine Gruppe von hängenden Fahrzeugen. Kenntnis und vor allem die korrekte und konsequente Anwendung der Vorschriften zur Sicherung von Fahrzeugen gegen Überfahren sind die Grundlage für unsere sichere Eisenbahn, bei der schon kleine Versäumnisse oder Nachlässigkeiten fatale Folgen haben können. Ebenso wichtig ist das konsequente und sorgfältige Entfernen dieser Vorrichtungen, bevor sich ein Zug oder ein Rangierteil in Bewegung setzt, denn auch dies birgt reale Sicherheitsrisiken in Form von Radsatzschäden oder Bränden beim Fahren mit angezogenen Handbremsen oder Entgleisungen (insbesondere durch Einklemmen in Weichenmitten) durch einen nicht entfernten Anschlag. Lassen Sie mich daher abschließend einen kurzen Appell aussprechen: Die oben genannten Vorschriften und Anforderungen beruhen auf langjährigen Erfahrungen und vor allem auf den Statistiken und Erkenntnissen unserer Unfalluntersucher, und jede Verpflichtung der Mitarbeiter wird auf der Grundlage einer gründlichen Bewertung festgelegt und soll verhindern, dass es zu Unfällen aufgrund von Ursachen kommt, die sich in der Vergangenheit ereignet haben. Wir bitten Sie daher, die gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten und der Sicherung der Fahrzeuge gegen Überfahren größte Aufmerksamkeit zu schenken.

MIROSLAVA RAŠKOVÁ



CARGIÁDA 2024

A

Am 16. Mai 2024 fand die traditionelle Sport- und Gesellschaftsveranstaltung "CARGIÁDE 2024" im EA Active Resort Kraskov statt.

Nach einer energiegeladenen Trommelshow stellte der Moderator des Tages, Petr Švancara, die Vertreter der Geschäftsführung der ČD Cargo, Martin Svojanovský und Aneta Miklášová, vor, die alle anwesenden Teams begrüßten und damit die diesjährige CARGIÁDA eröffneten. Die Teams absolvierten die wirklich unkonventionellen Disziplinen mit Bravour und gaben ihr Bestes. Die Siegermannschaft wird wie im letzten Jahr die ČD Cargo bei den "Heart Team Games 2024" im September 2024 vertreten. Und welche Disziplinen erwarteten die 14 teilnehmenden Mannschaften?

Teambuilding Master – Turnier in fünf klassischen Aktivitäten – Trixos, Spinnennetz, Zeichnen, Blindzusammenbau, Tangram (Zusammenbau von Oberflächenmustern)

menbau von Oberflächenmustern)

Spiele ohne Grenzen – Strandlauf mit Fußflossen, Hanoi-Turm, Berühmtheiten, Hula Hoop

Cornhole-Turnier – in den USA beliebtes Spiel
Am Ende des Wettbewerbstages wurden alle Teilnehmer mit der originellen Unterstützung von Petr Švancara für ihre großartigen Leistungen und die unvergessliche Atmosphäre, die sie während des Tages geschaffen haben, ausgezeichnet. Alle Teams erhielten Mannschaftsfotos, Urkunden und Medaillen, die drei Siegerteams bekamen wertvolle Preise. Martin Svojanovský und Aneta Miklášová übernahmen das Schlusswort und die Siegerehrung. Der erste Platz ging an das Team "Millennials", der zweite Platz an das Team "Kamarádi" und der dritte Platz an das Team "PRAŽÁCI".

Neu bei der diesjährigen Veranstaltung war ein informeller "Chat" mit dem Vorstandsvorsitzenden Tomáš Tóth und dem Finanzvor-



Siegerteam „Millennials“

stand Robert Heděnek. Die anschließende Afterparty konnte jeder nach seinem Geschmack genießen - mit der schwungvollen Band BOTOX oder in der Disco mit DJ Laaw. Auch die Fotokabine "360" konnte jeder ausprobieren.

Wir bedanken uns bei allen Teams und Gästen für einen wunderbaren Tag voller Spaß und Lachen und freuen uns darauf, Sie bei der CARGIÁDE 2024 wiederzusehen!

TEXT: KLÁRA LACHMANNOVÁ

FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Die österreichische Niederlassung feierte



A

Am 16. Mai 2024 fand am Wiener Franz-Josefs-Kai die 5-Jahres-Feier der ČD Cargo Niederlassung Wien statt, an der etwa 200 Gäste aus mehreren Ländern und verschiedenen kooperierenden Unternehmen und Geschäftspartnern teilnahmen.

Die Eröffnungsreden wurden von den Niederlassungsleitern Norbert Moller und Christian Hann gehalten, die alle Anwesenden begrüßten und über die Entwicklung sprachen, in deren Verlauf die Zahl der Mitarbeiter von zwei auf derzeit 80 angewachsen ist, die mit rund 20 Lokomotiven im vergangenen Jahr mehr als 2 Millionen Tonnen Güter transportiert haben. Es folgten der Dank und die Wünsche für viele wei-

tere Erfolge des für die Wirtschaft zuständigen Vorstandsmitglieds Zbyszek Wacławik, der auch persönlich die Grüße und den Dank der Geschäftsführung der ČD Cargo übermittelte. Begeistert waren alle Anwesenden auch von der anschließenden Videogrußbotschaft des Vorstandes der ČD Cargo und weiterer hochrangiger Führungskräfte aus Betrieb und Handel, die neben dem Dank auch ihr Interesse an einer weiteren Entwicklung der Branche bekräftigten, beispielsweise durch eine Verdoppelung der Anzahl der Lokomotiven bis 2025. Die Veranstaltung wurde mit einem informellen Networking-Abend fortgesetzt, um sich für das in den letzten 5 Jahren entgegengebrachte Vertrauen zu bedanken.

TEXT UND FOTO: MICHAL VÍTĚZ

Operative Besonderheiten

ETCS Test

Am Samstag, den 13. April 2024, fand eine Testfahrt der Lokomotiven 753.756 + 753.763 unter vollständiger Überwachung des Europäischen Zugsicherungssystems ETCS auf dem Abschnitt Praha-Hostivař - Hluboká nad Vltavou-Zámostí statt. Der Test fand mit den Zügen Pn 68155 und Pn 68154 statt. Die Testfahrt im Abschnitt Mezno - Sudoměřice u Tábora wurde von Lukáš Strejček festgehalten.

CZ LOKO stattete 30 Lokomotiven der Baureihe 753.7 mit dem mobilen Teil des Europäischen Zugsicherungssystems ETCS aus. Das Projekt wird von der Europäischen Union kofinanziert.



Neue Verstärkung des Lokomotivparks der ČD Cargo

Der Lokomotivpark der ČD Cargo wurde Anfang April durch eine Lokomotive mit der Nummer 248.082 verstärkt. Es handelt sich um eine Vectron-Dual-Mode-Lokomotive der Firma Siemens, d.h. um denselben Lokomotivtyp, den wir im vergangenen Jahr im Testbetrieb getestet haben. Während der Ausleihe wurden 4.063 km gefahren, wobei die meisten Leistungen mit der Lokomotive auf der rechtsufrigen Strecke zwischen Děčín - Mělník und Nymburk erbracht wurden. Sie kam aber auch z. B. in Beroun zum Einsatz, und eine interessante Besonderheit war der Einsatz auf der nicht elektrifizierten Strecke zwischen Děčín und Česká Lípa.



"Wir haben den Vectron von North Rail für ein Jahr mit einer Option geleast", sagte Tomáš Tóth, Vorstandsvorsitzender der ČD Cargo, und fügte hinzu: "Ein moderner Fuhrpark ist eine notwendige Voraussetzung für die Expansion auf ausländische Märkte. Im vergangenen Jahr beförderte die ČD Cargo allein in Deutschland fast 2,3 Millionen Tonnen Güter."

Die Lokomotive kann auf Strecken mit einem 15kV/16,7 Hz-Netz betrieben werden, so dass sie vor allem auf Zügen in Deutschland eingesetzt werden wird - konkret zum Beispiel auf Zügen mit Autos, Holz oder Eisenschrott.

MICHAL ROH

Chinesisches Eisenbahnmuseum



Das einzige nationale Eisenbahnmuseum im zweitbevölkerungsreichsten Land der Erde ist das Chinesische Eisenbahnmuseum in Peking. Es wurde 1978 gegründet und besteht aus drei Zweigstellen. Die erste, die in der westlichen Transkription auf Karten Zhengyangmen heißt, befindet sich im Zentrum am südöstlichen Rand des Platzes des Himmlischen Friedens. Es handelt sich um das Gebäude eines ehemaligen Bahnhofs gleichen Namens, der ursprünglich an der Strecke von Mukden nach Peking lag, und die Ausstellung hier ist ein klassisches Museum. Die zweite Zweigstelle des Chinesischen Eisenbahnmuseums befindet sich in den östlichen Vororten von Peking und zeigt Eisenbahnfahrzeuge, insbesondere Lokomotiven, von denen es über hundert verschiedene Typen aus unterschiedlichen Epochen gibt. Interessanterweise befindet sich dieses Museum mit einer Ausstellungsfläche von 16.500 Quadratmetern und 8 Ausstellungsgleisen innerhalb der Eisenbahnteststrecke. Der dritte Zweig ist die Gedenkhalle, die dem chinesischen Jan Perner, dem Eisenbahningenieur Zhan Tianyou, gewidmet ist. Sie befindet sich im Norden Pekings in Badaling, in der Nähe eines Abschnitts der Großen Mauer.



Zeichen auf dem Kopf der Lokomotive von Mao Zedong

Das Zhengyangmen-Museum selbst ist ein dreistöckiges Gebäude mit einer Fläche von 10.000 m². Die Ausstellungen sind chronologisch in fünf Zeitabschnitte unterteilt, beginnend mit dem Jahr 1876 mit den Zeitangaben 1911, 1949, 1978 und 2002. Die erste kommerzielle Eisenbahnlinie Chinas wurde im Juli 1876 in der Hafenstadt Shanghai eröffnet. Interessanterweise wurde diese Strecke von einer britischen Handelsgesellschaft ohne die Zustimmung der herrschenden Qing-Dynastie gebaut, die sie 1877 wieder abbauen ließ. Die erste erhaltene Eisenbahnlinie Chinas geht auf das Jahr 1881 zurück, als die erste 10 km lange Strecke von den Kohleminen in Tangshan aus eröffnet wurde, die später mit der Hafenstadt Tianjin verbunden wurde. Zu den ausgestellten Exponaten gehören beispielsweise Artefakte aus der königlichen Kutsche der bereits erwähnten Qing-Dynastie,

die bis 1911 an der Macht war, oder die erste in China gebaute Dampflokomotive, die so genannte "Rakete von China". Ebenfalls ausgestellt ist eine Bronzestatue von Zhan Tianyou (1861-1919), der im Alter von zwölf Jahren ausgewählt und in die USA geschickt wurde, um dort ausgebildet zu werden. Als Chefindenieur war er dann für den Bau der Peking-Kalgan-Eisenbahn verantwortlich, Chinas erster Eisenbahnlinie ohne ausländische Hilfe. Für seinen Beitrag wird er als "Vater der chinesischen Eisenbahn" bezeichnet.

Die Länge des chinesischen Schienennetzes ist allmählich auf beeindruckende 155.000 km angewachsen (davon 43.700 km Hochgeschwindigkeitsstrecken). 3,68 Milliarden Fahrgäste und 3,91 Milliarden Tonnen Güter werden in China jährlich per Bahn befördert.



Entwicklungsstufen der chinesischen Hochgeschwindigkeitszüge

Auf dem Weg in die Gegenwart sind Fotos von großen Dampf- und Diesellokomotiven zu sehen, die nach Mao Zedong und Zhou Enlai benannt sind, einschließlich eines Emblems, das Mao darstellt und früher an der Spitze der Lokomotive angebracht war. Es gibt Ausstellungen von Eisenbahnuniformen oder einer robusten automatischen Güterwagenkupplung. Eine große Attraktion ist der Führerstandsimulator der elektrischen CRH 380, die im Betrieb eine Geschwindigkeit von bis zu 380 km/h erreicht. Hinzu kommen Modelle von Personen- und Güterzügen sowie Fotos der einzelnen Generationen von Hochgeschwindigkeitszügen, darunter auch ein Wagen zur Vermessung der Geometrie von Hochgeschwindigkeitsstrecken. Besondere Aufmerksamkeit wird dem Hochgeschwindigkeitsbahnnetz gewidmet. Die bestehenden Strecken sind auf einer großen Karte hell dargestellt. Das japanische Shinkansen-Netz diente als Vorbild für den Bau, und die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke für den Personenverkehr wurde im August 2008 in Betrieb genommen. Es handelte sich um eine 117 km lange Verbindung zwischen Peking und Tianjin. Gegenwärtig ist das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem auf die bereits erwähnten und fast unglaublichen 43.700 km angewachsen. China hat sein Ziel erreicht, alle Städte mit mehr als 10 Millionen Einwohnern zu verbinden, von denen es 17 im Land gibt. Fast alle Züge, Strecken



Schnitt durch Dampflokomotive

und Dienste befinden sich im Besitz von China Railway (CR) und werden von dieser unter dem Markennamen CRH (China High Speed Railway) betrieben. Das chinesische Hochgeschwindigkeitsnetz umfasst Strecken mit Planungsgeschwindigkeiten von 200-380 km/h und macht zwei Drittel aller Hochgeschwindigkeitsstrecken der Welt aus.

Im Untergeschoss des Zhengyangmen-Museums sind zwei moderne skulpturale Modelle der Gleise mit einer bildlichen Darstellung der Zugpassage ausgestellt. Es handelt sich um die Strecken Peking-Schanghai und Xining-Tibet. Erstere ist 1.318 km lang und hat eine Höchstgeschwindigkeit von 380 km/h. Mit dem Bau wurde im April 2008 begonnen, und die Strecke wurde im Juni 2011 für die Öffentlichkeit freigegeben. Die zweite Strecke nach Tibet, nämlich nach Lhasa, wurde 2006 auf ihrer gesamten Länge von 1.956 km in Betrieb genommen. Für die 1.142 km lange Strecke von Golmud nach Lhasa benötigten 140.000 Arbeiter und 2.000 Ärzte fünf Jahre Bauzeit - 80 % der Strecke liegen in einer Höhe von über 4.000 m und 550 km sind auf Permafrostboden verlegt. Die Züge fahren mit 120 km/h und verfügen über Druckkabinen mit einem Sauerstoffkontroll- und -verteilungssystem. Ein Arzt gehört zum Zugpersonal, und die Fahrgäste müssen eine Erklärung unterschreiben, dass sie sich der Ri-



Beispiele für chinesische Eisenbahnuniformen

siken der Höhenkrankheit bewusst sind. Die Strecke ist mit einer Reihe von Weltrekorden gekrönt, zum Beispiel ist sie mit der Überquerung des Sattels auf 5.072 m über dem Meeresspiegel die höchstgelegene Strecke der Welt. Sie ist aber auch der höchstgelegene Bahnhof oder der höchstgelegene Eisenbahntunnel der Welt. Text und Foto: Michal Vítěz



Tafel mit Informationen über die höchste Eisenbahnlinie der Welt nach Lhasa