

Dobré světlo

Jak se v tomto čísle dočtete, došlo k zásadním změnám, které ovlivní postavení společnosti ČD Cargo při realizaci výběrových řízení. Dosavadní zákon o veřejných zakázkách znamenal pro naši společnost nevýhodné postavení proti ostatním ryze soukromým dopravcům například při nákupu kolejových vozidel. Nová metodika znamená jednodušší a rychlejší výběr dodavatele.

Modernizace dálnice D1 způsobuje těžkou hlavu řidičům osobních i nákladních aut. Pro ČD Cargo to však znamená významný přínos v nákladní dopravě. Ve spolupráci se společností Českomoravský cement, a. s., zajišťujeme zásobování cementem pro tuto stavbu. Je to další z přeprav, kterou se nám podařilo získat, a další nové se rýsují.

Přidejme k tomu zprávu z deního tisku, že by vláda mohla příští rok přidat do rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (včetně železniční dopravní cesty) 12 miliard Kč. A může to znamenat důvod k optimismu pro všechny železničáře, kterým dráha dává práci.

Irena Pospíšilová



Stánek společnosti ČD Cargo byl součástí expozice Skupiny České dráhy na ostravském veletrhu. Během tří dnů veletrh navštívilo přes 6 000 zájemců, z nichž mnozí mohli navštívit i salonní vůz SR 004, který sloužil i zástupcům společnosti ČD Cargo jako netradiční jednací prostor. Foto: Zdeněk Šiler

ČD Cargo nechybělo na veletrhu v Ostravě ani letos

Veletrhy jsou nejen důležitým marketingovým nástrojem aktivní obchodní politiky jednotlivých firem, prestižní prezentací, budováním a upevňováním povědomí o firmě, ale především místem setkávání se známými a mnohdy i s přáteli z daného oboru. To bezesporu patří i k veletrhu Czech Raildays, dokonce bych se v tomto případě nebál přirovnání „jedna velká rodina“, neboť ta železničářská si dostaveníčko každým rokem dává právě v Ostravě.

Již popatnácté se v tradičním termínu poloviny června zaplnily prostory komerčního obvodu nákladového nádraží žst. Ostrava hl. n. vystavovateli, exponáty a návštěvníky. V rámci letoš-

ního ročníku mezinárodního veletrhu drážní a manipulační techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy Czech Raildays 2014 se prezentovalo celkem 182 firem a během tří veletržních dnů areál navštívilo přes 6 000 návštěvníků.

Veletrh, pořádaný ve dnech 18. – 20. června za podpory statutárního města Ostravy, zahájil tradičně vybraným proslavem manažer a dlouholetá duše veletrhu Stanislav Zapletal. Slavnostního zahájení se zúčastnili a svými slovy tuto událost podpořili kromě zástupců města i zástupci SŽDC, s.o., VUZ, a.s., Ministerstva dopravy ČR a Českých drah, a.s., za které vystoupil předseda představenstva a generální ředitel Daniel Kurucz.

ČD Cargo se veletrhu účastní pravidelně, jednak jako jeden z jeho spoluorganizátorů, jednak jako vystavovatel. I letos se prezentovalo v rámci společné expozice Skupiny ČD. V hale A1 se kromě mateřské společnosti představily i společnosti VUZ, a.s., a DPOV, a.s. Obchodní manažeri ČD Cargo se věnovali návštěvníkům a obchodním partnerům nejen v této expozici, ale i v salonním voze SR 004 umístěném na volné kolejové ploše, který sloužil jako netradiční jednací prostor. Účast na veletrhu si samozřejmě nemohli nechat ujít ani představitelé managementu ČD Cargo v čele s předsedou představenstva Oldřichem Mazánkem a členem představenstva a provozním ředitelem Zdeňkem Meidlem. V rámci výjezdního zasedání navštívili veletrh i členové Dozorčí rady ČD Cargo.

Návštěvníky veletrhu lákaly nejen vnitřní a venkovní expozice jednotlivých firem, ale zejména exponáty, železniční vozy a lokomotivy a ostatní technika umístěná na kolejišti výstavního areálu.

Nedílnou součástí veletrhu byl i doprovodný program. Ten odborný naplňovala zejména dvoudenní moderní konference „Budování vysoko rychlostního železničního systému v ČR“, která se konala ve dnech 17. – 18. června v kongresovém sále hotelu Imperial. Jejím hlavním cílem bylo prezentovat konkrétní kroky nezbytné pro budování „rychlých spojení“ a současně zainteresovat český železniční průmysl, pro který bude tento mnohaletý proces perspektivou s množstvím významných příležitostí. Zajímavě obsazený seminář na téma

„Trendy v oblasti infrastruktury a kolejových vozidel 2014“ opět přivítal hotel Imperial ve středu 18. června.

Veletrh je však také významnou společenskou událostí. Přispěl k tomu i oficiální slavnostní raut v úvodní veletržní večer, jehož průvodcem byl Václav Žmolík. Společenské prostory hotelu Imperial zněly tentokrát v rytmu swingu a jazzu v podání kapely Harlemania. Bylo také možné se věnovat společenským hrám či rozvlíknit svá těla spolu s taneční skupinou Oldies. Druhý večer

se pak konala tradiční neformální party v areálu Dolní oblasti Vítkovic.

Z reakcí vystavovatelů i návštěvníků je zřejmé, že i příští rok se „velká železničářská rodina“ v moravskoslezské metropoli sejde znovu, tentokrát již po šestnácté. A ztotožňujeme se s přáním Stanislava Zapletala, aby na semaforu pro budoucnost české drážní dopravy a českého železničního průmyslu svítila pomyslná zelená ještě o něco jasněji.

Text a foto: Zdeněk Šiler

Novinky v nákladní přepravě



Z hlediska nákladní přepravy byla expozice na Czech Raildays podstatně skromnější. Již tradiční účastník veletrhu lounský Legios vystavoval dva nově vyvinuté cisternové vozy – jeden s určením pro těžké ropné produkty a jeden pro PHM, oba s řadou moderních konstrukčních prvků. Firma OOS vystavovala nový samovýšpýňový vůz řady Faccns pro TSS Cargo (na snímku) a expozici spíše ilustračně uzavíral starší kapesový dvojvůz TWIN z parku firmy AAE, demonstračně ložený jedním návěsem firmy Ewals Cargo Care a názorně tak představující progresivní technologii intermodální přepravy.

Martin Boháč



Ostravský veletrh Czech Raildays navštívily významné osobnosti, které se živě zajímaly o jednotlivé expozice. Na snímku zleva: předseda představenstva ČD Cargo, a. s., Oldřich Mazánek, generální ředitel ČD, a.s., Daniel Kurucz, generální ředitel VUZ Ing. Antonín Blažek, ředitel Odboru drah, železniční a kombinované dopravy MD ČR Jindřich Kušník a generální ředitel DPOV, a. s., Ing. František Bureš.

Společnost ČD Cargo a modernizace dálnice D1

Každý, kdo musel v poslední době jet autem z Prahy do Brna po dálnici D1, určitě nešetřil nadávkami na zhoršenou plynulost provozu nebo zácpy v některých úsecích.

Nechme stranou polemiky, zda zvolený způsob její rekonstrukce je ten pravý, stejně jako úvahy, proč nebude v rámci oprav vybudován třetí pruh v celé délce dálnice.

Je pravda, že naše nejdůležitější dálnice už modernizaci potřebovala jako sůl. Důvody její rekonstrukce jsou nejlépe popsány na internetových stránkách Ředitelství silnic a dálnic České republiky, tedy organizace, která je investorem celé akce: „*Dálnice D1 je nejvytíženější komunikací v České republice. Každý den po ní projede kolem 100 tisíc vozidel. Vytíženosti odpovídá také technický stav dálnice, která je na sklonku své životnosti. Místní opravy vozovky již nejsou nadále efektivní a je nutné postupně celých 160,8 km v úseku Mirošovice – Kývalka modernizovat.*“ Jen pro úplnost dodáme, že v současné době probíhá modernizace úseků Šternov – Psáře, Loket – Hořice, Větrný Jeníkov – Jihlava a Lhotka – Velká Bíteš.

Ještě před zahájením modernizačních prací byla diskutována možnost přepravy kamionů po železnici alespoň po

vislosti s naší firmou? Důvodem je skutečnost, že ČD Cargo spolupracuje na zásobování cementem pro tuto stavbu se společností Českomoravský cement, a.s., která patří do nadnárodní skupiny HeidelbergCement. Tato společnost je největším výrobcem cementu v České republice a je zároveň

Přepravy cementu na modernizaci dálnice D1 jsou ukázkou dobré spolupráce ČD Cargo a společnosti Českomoravský cement

dlouholetým zákazníkem ČD Cargo. Po společném vyjednání všech podrobností přepravy a zohlednění technologických možností zabezpečení železničních přeprav bylo možno železnici do zdánlivě nesouvisející aktivity plně zapojit. Speciální druh cementu používaný při rekonstrukci dálnice do cementobetonových krytů

mově, můžeme si dovolit, po dokončení dílčích betonáží, dnešní malé průběžné hodnocení.

Železnice sehrála značnou roli již při její výstavbě, kdy ve stanicích v blízkosti budoucí dálnice byla vybudována překladiště stavebních materiálů – šterku, písku, betonových prefabrikátů apod. Jedno z takových překladišť se nacházelo i ve stanici Zruč nad Sázavou, na trati tzv. Horního Pacifiku, tzn. tratě Čerčany – Světlá nad Sázavou. Toto překladiště, dnes vlečka společnosti ASA, je i v současnosti využíváno pro překládku cementu na již zmiňovanou modernizaci dálnice D1. První vlak s cementem dorazil do Zruče nad Sázavou v sobotu 17. května 2014. Cement je přepravován dále do betonáren u rekonstruovaného úseku dálnice. Ucelené vlaky sestavené z 26 vozů jsou dopraveny z Blažovic do Havlíčkova Brodu, zde rozděleny a po dvou částech převezeny dvojicí lokomotiv řady 750 do Zruče nad Sázavou. Zde je cement přecherpáván do silničních cisteren. Obsah jednoho vagonu řady Uacs je překládán do dvou silonávěšů. Podobným způsobem jsou od května letošního



Vlak s lokomotivami 750.103 a 013 v čele soupravy „cibulí“ přejíždí po mostě u zastávky Laziště řeku Sázavu.

roku zajišťovány i přepravy ucelených vlaků cementu do stanice Jihlavaměsto. Vlaky s cementem jsou zaváděny nepravidelně, harmonogram na další období je sestavován ve vzájemné spolupráci dopravce ČD Cargo a zákazníka. Tato skutečnost klade vysoké nároky na provozní zaměstnance PJ Brno a dispečery dopravy společnosti Českomoravský cement.

Pro přepravy cementu jsou využívány soukromé vozy Uacs patřící právě spo-

lečnosti Českomoravský cement. Ten jich v současné době vlastní více než dvě stě a používá je pro přepravu cementu z Blažovic do Berouna. Přepravy cementu na modernizaci dálnice D1 jsou ukázkou dobré spolupráce ČD Cargo a společnosti Českomoravský cement a důkazem flexibility a schopnosti železniční dopravy zajistit specifickou vnitrostátní přepravu.

Text: Michal Roh
Foto: Martin Boháč

Znovu vlakem z Dolní Poustevny do Sebnitz

V pátek 4. července 2014 byl slavnostně obnoven železniční provoz mezi stanicemi Dolní Poustevna a Sebnitz. Vlaky se po tomto úseku rozjely po téměř sedmdesáti letech i přesto, že první plány na obnovu mezistátní spojnice spadají do doby těsně po „sametové“ revoluci.

Jejich realizaci bránil zejména nedostatek finančních prostředků. Až v listopadu 2009 byla dokončena obnova tratě na našem území. Celá stavba ale bohužel zůstala torzem, neboť i přes proklamovaný zájem německé strany se nepodařilo získat dostatek finančních prostředků. Rozhodování kom-

petentních orgánů bylo ovlivněno i nepříznivým ekonomickým vývojem v tomto krizovém období, kdy se otevřeně hovořilo o omezování osobní dopravy i rušení celých tratí. Až v nedávné době se podařilo sehnat peníze i na obnovu německé části tratě a modernizaci stanice Sebnitz.

V Dolní Poustevně i v Sebnitz se o víkend 5. – 6. července konaly slavnostní akce s bohatým doprovodným programem. Hrál hudba, připravena byla řada atrakcí pro děti i dospělé. Rychlou přepravu mezi oběma stanicemi zajišťoval motorový vůz BR 772 zájmového spolku Ostsächsische Eisenbahnfreunde z Löbau, lokomotiva



Odjezd směr Dolní Poustevna. Po koleji vlevo jezdí vlaky do stanice Neustadt (Sachs) a dále do Pirny.

V 100 téhož spolku spolu s historickým vlakem Říšských drah se několikrát podívala i do Šluknova a Rumburka.

Zatímco v jiné části Šluknovského výběžku byla mezistátní osobní doprava v nedávné době zastavena (Rumburk – Jiříkov – Ebersbach), na Dráze Národního parku, jak byla staronová spojnice pojmenována, se počítá s dvouhodinovým taktem osobních vlaků v trase Rumburk – Dolní Poustevna – Bad Schandau – Děčín. Jejich zavedením dojde k výraznému zkrácení jízdní doby mezi oběma konečnými stanicemi. Pro nákladní dopravu, jak již bylo konstatováno v jednom z předešlých čísel naše interního magazínu, nebude mít nová spojnice bohužel žádný význam.

Text a foto: Michal Roh



Ložený vlak přijel do stanice Zruč nad Sázavou. Vpravo areál vykládky cementu.

dobu rozsáhlejších uzavírek „Dé jedničky“. Bohužel, připravovaná varianta využití systému RoLa se z několika důvodů ukázala jako nereálná. Tím hlavním byla nízká kapacita železničních tratí vedoucích do Brna, nutnost jejich úprav pro provoz „malých kol“ a také potřeba výstavby terminálů na obou koncích uvažovaného spojení. Finanční a technická náročnost navrhovaného řešení by byla příliš velká, nehledě na omezenou kapacitu a flexibilitu celého systému.

Proč se tedy nyní na stránkách Cargováku zmiňujeme o dálnici D1 v sou-

je do železničních vagonů nasypán v cementárně Mokrá (přípojová stanice vlečky Blažovice), odkud je odeslán na vhodné stanice v blízkosti stavby. Byly vybrány takové stanice, které splňují požadavky vykládky a zároveň jsou co nejbližší místům spotřeby cementu – betonárnám. Zvláště u liniových staveb je nutné eliminovat zpoždění dodávek vstupních materiálů a ohrožení plynulosti dodávek betonu při kontinuální pokládce cementobetonového krytu. Protože tento kombinovaný způsob dopravy materiálu doposud fungoval bezproblé-



Mimořádný historický vlak spolku OSEF se v podvečer 5. července 2014 blíží ke státní hranici u Dolní Poustevny.

Tři otázky pro...



Ing. Michala Vítěze, MBA, z Odboru podpory prodeje

» Do vaší agendy spadá mezinárodní organizace Xrail, která se zabývá přepravou jednotlivých vozových zásilek. Můžete nám prozradit, co obnáší členství v této organizaci a jakou roli zde hrajete vy?

Za ČD Cargo jsem projektovým manažerem a členem tzv. Network Committee, což je jedna z řídicích úrovní v organizaci Xrail. Mezi spolupracovníky patří nejen členové projektového týmu ČD Cargo, ale i kolegové šesti evropských dopravců, jako jsou DB Schenker Rail, RCA, CFL Cargo, Green Cargo, SNCB Logistisc a SBB Cargo. Vedení organizace sídlí v Bruselu, kde působí tým patnácti lidí, s nimiž denně komunikujeme. K samotné organizaci Xrail bych zmínil, že za-

hrnuje pokrytí všech klíčových procesů nutných pro implementaci a zprovoznění systému, tj. od identifikace vhodných přeprav, získání jízdních řádů, programování, sledování a vyhodnocování kvality po nabídnutí produktu zákazníkovi a v konečném důsledku i marketing. V současné době probíhají diskuse o přínosu členství ČD Cargo v této organizaci. K největším přínosům můžeme zařadit monitoring cca 15 000 vozů jednotlivých vozových zásilek za rok. Zejména pak odhalování příčin zpoždění a problémů s přechodem zásilek.

» Významnou oblastí, kterou máte na starosti, jsou přepravy na nákladní list CIM/SMGS. Můžete nám

přepravy s tímto nákladním listem přiblížit?

Přepravy na východ a styk dvojího přepravního práva jsou velmi zajímavá záležitost. Mezi hlavní náplně patří projednávání přeprav s tímto nákladním listem a aktualizace Průvodce nákladního listu CIM/SMGS. V minulém roce bylo na unifikovaný nákladní list CIM/SMGS přepraveno 25 956 zásilek. Nejvýznamnější přepravní trasy jsou Mladá Boleslav – Perspektivnaja a Mladá Boleslav – Nižní Novgorod. O nákladní list, který zrychluje a zkvatňuje průběh celé přepravy, je stále velký zájem.

» Můžete porovnat způsob komunikace se západními a východními

zeměmi? V čem se od sebe vzájemně liší?

Rozdíly jsou v mnoha ohledech. Od způsobu organizace a průběhu jednání až po jednací jazyk a respektování určitých pravidel a postupů komunikace. V tomto směru považuji za náš velký úspěch otevření všech importních tras pro unifikovaný nákladní list Republikou Kazachstán. Pro naše exportéry významná změna znamenala téměř rok intenzivních jednání. Závěrem bych chtěl zmínit, že at se ČD Cargo orientuje se svými přepravami na západ či na východ, bez promyšlené mezinárodní spolupráce se jednoznačně neobejde.

Michala Bílková

Mění se pravidla pro výběr dodavatele

Od 20. června vstoupila v platnost změna interní normy ORs5-A-2008 „Metodika výběru dodavatele zakázky pro ČD Cargo, a.s.“. Ta s sebou přináší několik podstatných změn, které ovlivní postavení společnosti při realizaci výběrových řízení. Mezi ty nejzásadnější patří především změna ve vztahu k zákonu o veřejných zakázkách.

Jednoduchost a rychlost

Tím, že společnost ČD Cargo již nebude muset do výběrových řízení vstupovat jako sektorový, ani jako jiný zadavatel dle zákona o veřejných zakázkách (dále jen ZVZ), dochází ke zjednodušení procesu výběru dodavatele na dodávku služeb, materiálu a dalších vstupů, které byly doposud podle pravidel ZVZ soutěženy. Neznamená to však, že by výběr dodavatele neměl jasně stanovená pravidla. Ta jsou definována právě zmíněnou interní normou. Interní norma tak stanoví jasná pravidla a postupy pro výběr zakázek různých kategorií tak, aby bylo i nadále zajištěno efektivní nakládání s prostředky společnosti prostřednictvím transparentní hospodářské soutěže dodavatelů.

K této změně vedla poměrně trnitá cesta, za kterou se skrývají více než dva roky úsilí. ČD Cargo si nechalo v průběhu let 2012 a 2013 vypracovat dvě právní stanoviska. Jejich závěrem je, že ČD Cargo již nenaplnuje definici za-

davatele dle ZVZ, a to především proto, že nevykonává veřejnou nákladní dopravu, tzn. nevykonává relevantní činnost definovanou ZVZ. S ohledem na právní jistotu pak naše společnost konzultovala celou záležitost i s ministerstvem vnitra a dopravy.

ČD Cargo očekává především rychlejší zadávání zakázek vysoutěžených v transparentních výběrových řízeních

V červnu tohoto roku pak vše potvrdil v závěrech svého šetření i Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, který konstatoval skutečnost, že činnost vykonávaná naší společností již nenaplnuje charakter relevantní činnosti dle ZVZ.

ČD Cargo se tak přidává do skupiny tzv. národních dopravců, kteří při zadávání zakázek nepostupují dle ZVZ. K nejvýznamnějším patří DB Schenker, PKP Cargo, Green Cargo, CFR Marfa S.A.



Mění se terminologie

V souvislosti se změnou interní normy dochází také k dalším úpravám. Podstatné je zdůraznit především terminologie vztahující se k finanční výši zakázky. V současné době se tedy zakázky interně dělí na:

- zakázky velkého rozsahu – s hodnotou přesahující 10 mil. Kč,
- zakázky s vyšší hodnotou – s hodnotou nepřesahující 10 mil. Kč,
- zakázky malého rozsahu – zakázky s hodnotou nepřesahující 100 tis. Kč.

Interní norma dále vymezuje povinnost schvalování výběrových řízení v orgánech společnosti s vazbou na finanční hodnotu zakázky, definuje typy výběrových řízení, stanovuje požadavky na hodnotící komisi, hodnotící kritéria, postup při hodnocení nabídek, jednání s uchazeči a mnohá další ustanovení nezbytná pro výběr dodavatele zakázky v naší společnosti.

Norma tak svou povahou respektuje základní pravidla ZVZ s výjimkou především v oblasti časových lhůt.

Obecně lze konstatovat, že problematika sektorového zadavatele dlouhodobě komplikovala společnosti údržbu a modernizaci vozového parku a snižovala její konkurenceschopnost na plně liberalizovaném trhu železniční nákladní dopravy.

ČD Cargo tak očekává především rychlejší zadávání zakázek vysoutěžených v transparentních výběrových řízeních, zvýšení konkurenceschopnosti v obchodních tendrech, jejichž pod-

mínkou jsou vstupy, jež musí ČD Cargo umět rychle a efektivně získat na dodavatelském trhu, dále nižší možnost uchazečů blokovat výběrová řízení a napadat rozhodnutí zadavatele a v neposlední řadě také širší možnosti jednat s uchazeči o předložených nabídkách.

ČD Cargo tak získalo příležitost pružně reagovat na aktuální potřeby trhu a investovat do prostředků pro svůj rozvoj obdobně jako jeho konkurence.

Kompletní znění revidované formy interní normy samozřejmě naleznete na Portále ČD Cargo.

-red-

Průvodce předávkou a přejímkou vozů a zásilek má již své druhé vydání

Na počátku letošního roku bylo především mezi provozní zaměstnance distribuováno pět set výtisků druhého vydání „Průvodce předávkou a přejímkou vozů a zásilek“.

obrazení příkladů určitě přispělo doplnění grafických piktogramů.

Připomeňme pouze, že „Průvodce“ vznikl na počátku roku 2011 jako výstup projektu dotovaného z prostředků Evropského sociálního fondu. Zaměst-

nancům slouží jako pomůcka při činnostech souvisejících s převzetím zásilek a vozů na manipulačních místech od zákazníků. Průvodce zároveň slouží jako studijní pomůcka pro zaměstnance, kteří se účastní přípravného kurzu k odborné přepravní zkoušce PZ-1 dle IN PERs28-B-2009.

Dušan Pouzar



Vývoj informačních systémů ČD Cargo pokračuje (6)

Centrální číselníková aplikace (CČA)

Nedílnou součástí provozně-obchodního informačního systému ČD Cargo, a.s., je jeho datová základna, která je spravována prostřednictvím Centrální číselníkové aplikace (dále jen CČA). Jejím jádrem je centrální úložiště dat, kde jsou soustředěny všechny relevantní číselníky používané jednotlivými informačními systémy ČD Cargo.

První etapa budování CČA byla zahájena v září 2012, v rutinním provozu je aplikace od března 2013. V současnosti na ni navazuje etapa druhá

volný webový prohlížeč. Provedené změny jsou tak dostupné bezprostředně po jejich publikaci odebírajícím systémům pomocí tzv. webových služeb (webová služba je nástroj sloužící pro komunikaci mezi informačními systémy).

Flexibilita řešení je zajištěna centrálně spravovaným datovým modelem umožňujícím v číselnících snadno a rychle provádět strukturální změny (přidat/odebrat číselník či jeho sloupce), doplnit vazbu nebo podmínku pro validaci spravovaných dat. Ke všem číselníkům je automaticky ge-

tím, než dojde k jejich rutinnímu využití. CČA přitom automaticky kontroluje časovou návaznost jednotlivých verzí záznamů a konzistenci dat s podřízenými číselníky.

Aktualizace obsahu číselníků je prováděna gestory prostřednictvím webového prohlížeče buď ručně, záznam po záznamu, nebo dávkově importem ze souboru. Kromě ručních úprav umožňuje CČA také načítat data z externích zdrojů (např. HV řada ze systému SŽDC REVOZ) nebo pomocí předem připravených plánů (např. data dodávaná z číselníku UIC).

Součástí CČA je rovněž rozesílání notifikačních e-mailových zpráv, které informují jednotlivé garanty a odběratele číselníkových dat o obsahových změnách v konkrétních číselnících. Praxe ukázala, že tyto zprávy je vhodné rozesílat zejména u číselníků, které jsou kvůli zastupitelnosti spravovány více gestory, či u číselníků, u nichž dochází k obsahovým změnám jen velmi zřídka.

V současné době je prostřednictvím CČA spravováno na 230 číselníků, je-

Upgrade informačních systémů ČD Cargo, a.s., ve vazbě na TSI-TAF CZ 1.01/1.2.00/12.0287

Projekt je realizován v rámci Operačního programu Doprava, prioritní osy 1 – „Modernizace železniční sítě TEN-T“, podprogramu 2 – „Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu a rozvoj telematických systémů“.



Operační program
Doprava

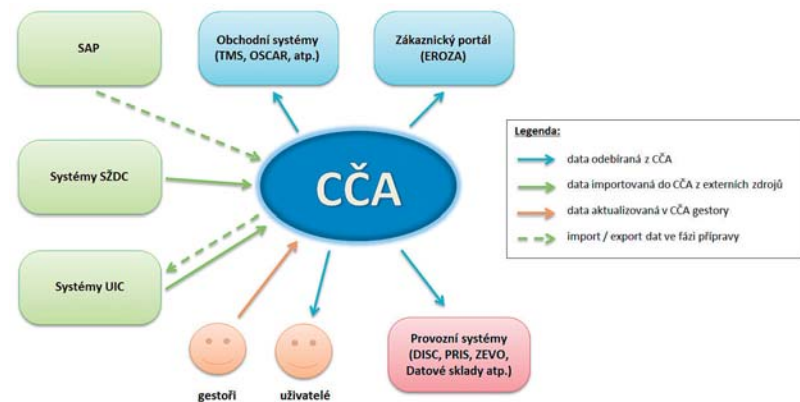


Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

jichž aktualizaci a údržbu má na starosti na 30 gestorů. Celá aplikace pak má na 150 aktivních uživatelů pocházejících z různých odborů ČD Cargo či z externích organizací spolupracujících s ČDC. Kromě zmiňovaných číselníků je k dispozici i 14 náhledů (tzv. view), usnadňujících uživatelům pohled na strukturovaná data, a také několik konsolidovaných číselníků sdružujících několik číselníků s podobným charakterem pro potřeby provozních systémů, jejichž obsah je aktualizován automaticky připravenými plány spouštěnými v pravidelných intervalech nebo na vyžádání.

Kromě rozšiřování portfolia spravovaných číselníků a dalšího vylepšování kontroly kvality a konzistence dat se v letošním roce v rámci druhé etapy rozvoje CČA chystá dokončení vývoje číselníků s dynamickou strukturou vhodných pro zobrazování dat na webu (např. Katalog železničních nákladních vozů), zprovozněno bude také řešení umožňující provádět přípravu změnových dat pro UIC, plánuje se realizace datového propojení se SAP a i nadále bude rozšiřován okruh číselníků umožňujících správu verzí jednotlivých záznamů.

Lenka Kopecká



s předpokládaným termínem dokončení v závěru tohoto roku.

CČA poskytuje všem informačním systémům ČD Cargo obsahově i časově konzistentní data, která jsou dostupná kdykoliv a odkudkoliv. Provoz číselníků je zabezpečen v režimu 24 hodin 7 dnů v týdnu. Každý číselník má svého gestora, který odpovídá za aktuálnost dat ve „svém“ číselníku. Vlastní správa číselníkových dat probíhá přes libo-

nerována příslušná webová služba i dokumentace. Tím je zajištěna její úplnost, aktuálnost a dostupnost všem uživatelům.

CČA podporuje mimo jiné i funkcionalitu tzv. odložených platností (verzování) záznamů. Tato funkcionalita umožňuje gestorovi dopředu připravit a publikovat avizované změny. To poskytuje odebírajícím systémům možnost s těmito daty pracovat ještě před

RDM Centrální číselníková aplikace (CČA) - produkční prostředí									
Data									
Stance TR6									
	Číslo stanice	Název stanice	Úpravní oprávnění	VO doplňující údaje	Technické vybavení	Kód PP	Název PP	K6	N
	5433012600	Blatc	M	v		531131043	PP Olomouc	531	
	5433016900	Adamov	M	v		531330025	PP Brno Maloměřice	533	
	5433024100	Balka	M	v	rb	531131078	PP Ostrava-Kunčice	531	
	5433042300	Bludov	M	v		534134023	PP Česká Třebová	534	
	5433045600	Bedřichov	M	v	rb	531131043	PP Olomouc	531	
	5433064700	Blatc	M	vzp	rb	531131060	PP Ostrava hl.n.	531	
	5433064800	Blatc nad Budišovicí	M	vzp	rb	531131060	PP Ostrava hl.n.	531	
	5433062800	Bohušovice	M	v	rb	531131043	PP Olomouc	531	
	5433085100	Blanský	M	v		531330025	PP Brno Maloměřice	533	
	5433104100	Bystřice (Bystrzyca)	M	v		531131037	PP Český Těšín	531	
	5433142100	Brodek u Přerova	M	v	rb	531131088	PP Přerov	531	

Na redakční návštěvě: provozní pracoviště Děčín

Do Děčína jsme se vypravili z několika důvodů, které spolu měly velice úzkou spojitost.

Tím prvním a podstatnějším bylo zahájení kurzu intenzivní výuky německého jazyka pro strojvedoucí působící v přeshraničním provozu na území německých sousedů. Druhým důvodem pak byla krátká návštěva právě na pracovišti, kde organizují činnosti související s nasazováním kolegů, kteří již obdobným vzděláváním prošli a oprávnění k výkonu činnosti strojvedoucího na území německých drah mají. Hovořili jsme s **Bedřichem Freiportem**, specialistou skupiny RLČ - DB Provozní jednotky Ústí nad Labem, do jejíhož obvodu provozní pracoviště Děčín spadá.

► **Kolik strojvedoucích v PP Děčín (potažmo v PJ Ústí nad Labem) dnes splňuje podmínky pro výkon strojvedoucího na území Německa?**

V současné době je ve výkonu 36 strojvedoucích. Zároveň je ale připravena další skupina osmi zaměstnanců, kteří by letos na podzim měli podstoupit odborný kurz pro získání oprávnění. Jak jsme zmínili v úvodu, od počátku července je v přípravě další skupina sedmi strojvedoucích, kteří by měli v průběhu příštího roku absolvovat odborné kurzy k získání oprávnění pro výkon profese na území Německa.

► **Co všechno je vlastně zapotřebí, než tito strojvedoucí mohou skutečně vyrazit na samostatný výkon do Německa?**

Na počátku výkonu profese jsou všechna pravidla shodná bez ohledu na to, jestli se počítá se zařazením pro výkon na území Německa, či nikoliv. Hlavní důraz je samozřejmě kladen především na jazykové znalosti. I když se snažíme ve spolupráci s Odborem lidských zdrojů GŘ ČD Cargo zajistit



jazykové kurzy, předpoklad znalosti německého jazyka je nutností. Pokud zaměstnanci tyto požadavky splňují, nic nebrání tomu, aby nastoupili do odborné přípravy pro daný výkon.

► **V čem je daný výcvik odlišný od toho v tuzemsku?**

Především v tom, že celé školení probíhá v německém jazyce. Obsahově se však moc neliší. Jedná se o cca 330 hodin školení včetně jízdního závěru. Náplní 210 hodin jsou předpisy o brzdách, zabezpečovacím zařízení, radio- stanicích, vozech, návěstech, dopravě, bezpečnosti, nebezpečném zboží a mimořádnostech. Je však nutné zdůraznit, že předpisy jsou oproti těm českým

odlišné, především pak díky svojí struktuře a obsahu. Na tuto část výcviku navazuje dalších 120 hodin jízdního závěru, který je důležitý pro získání zkušeností v provozu na síti DB Netz. Další zvláštností je i to, že zaměstnanci v průběhu výcviku podstupují dvakrát i písemné ověření znalostí,

kteří je primárně zaměřeno na zjištění těch znalostí, které zaměstnancům chybí. Díky tomu se tak může výcvik přizpůsobit potřebám účastníků vzdělávání. V některých případech dochází i k navýšení hodin přípravy. Tento systém je dobrý v tom, že se daří odhalit nedostatky, které by se mohly projevit při závěrečném ověření znalostí.

► **Jak posléze vypadá nasazování do směn? Jsou zaměstnanci hned po získání oprávnění nasazováni přednostně na zahraniční výkony?**

Ano. Tito strojvedoucí jsou hned po absolvování kurzu, úspěšném složení zkoušek a provedení seznání pro dané tratě nasazováni na zahraniční výkony.

► **Jak se vlastně odlišuje práce zaměstnanců, kteří odpovídají za nasazování těchto strojvedoucích do zahraničních směn?**

Práce zaměstnanců, kteří se starají o obsazování směn, se více týká operativy. Jde o to, že pouze s dopravcem DB Schenker máme nasmlouvané turnusové výkony. S ostatními dopravci, jako je např. společnost ITL, jsou směny plánovány spíše ad hoc. V praxi to znamená, že každý čtvrtek jsou nám doručeny požadavky na zajištění přepravy. Velice často ale dochází ještě k operativním změnám. Zaměstnanci, kteří odpovídají za nasazování do směn, musí mít zároveň přehled o znalostech strojvedoucích v oblasti oprávnění k řízení různých typů hnacích vozidel, což je stejné jako v ČR; liší se to jen v tom, že se často změní v plánu právě i obsazení hnacího vozidla. Zpravidla jsou pro tyto výkony nasazována hnací vozidla řady 180, 372, 186 a 189.

Je nutné říci, že operativa při nasazování zaměstnanců je velmi zásadní i z toho důvodu, že počet zaměstnanců s potřebnými znalostmi úplně neodpovídá současným potřebám.

► **Je známo, že v Děčíně ČD Cargo v přeshraničním provozu spolupracuje s více dopravci, ať už německými, nebo českými. Jak se liší spolupráce s jednotlivými subjekty?**

Jak jsem již uvedl. Kromě pravidelné spolupráce s DB Schenker probíhá spolupráce s ostatními dopravci více na operativní bázi. Je nutné ale zdůraznit, že se tady stále bavíme o dvou rovi-

nách. Na jedné straně spolupracujeme s velkým počtem společností v Německu pouze na bázi pohraničních ujednání, kde jsou výkony prováděny na základě českých oprávnění. Na straně druhé jsou tady výkony ve vnitrozemí Německa, kde je nutné získat veškerá oprávnění pro výkon profese.

► **Jak je těžké dané zaměstnance přesvědčit, aby podstoupili přípravu a převzali poté zodpovědnost za řízení hnacích vozidel na území jiného státu?**

Na počátku to bylo celkem jednoduché. Pro mnohé zaměstnance zapůsobilo zařazení na tyto výkony jako motivace. Byla to pro ně vítaná změna, zpestření. Prostě jiný typ výkonu. U těchto zaměstnanců hlavně také nebyl víceméně problém ani se znalostí německého jazyka.

V současné době je to poněkud složitější. Snažíme se na dané profese vybírat zaměstnance, kteří mají alespoň základní znalosti německého jazyka. I tak je to ale problém. U zaměstnanců totiž panuje částečná obava z něčeho nového. Přeci jenom jsou to náročnější výkony, které jsou založeny pouze na rádiové komunikaci v cizím jazyce (doprava v námi obsazovaných úsecích je řízena dálkově z Lipska), sepisování různých rozkazů apod. Je to větší zodpovědnost. Samozřejmě jde hlavně o to, získat zkušenosti a „vyjezdit se“. Po překonání této fáze se s tím už strojvedoucí vyrovnávají lépe.

Dušan Pouzar

Jak se přepravuje přes hranice v Medzilaborcích

I přesto, že jsme v našem seriálu zcela nevyčerпали všechny české pohraniční přechodové stanice, rozhodl jsem se, že se v tomto díle podíváme k našim sousedům, a to až na samý východ Slovenska. Přivítá nás téměř sedmitisícové město Medzilaborce, nebo chcete-li rusinsky Medžylabirci. Město proslavené především Muzeem moderního umění Andyho Warhola.

Je však nutné podotknout, že samotný malíř zde nikdy nebyl, pouze jeho předkové pocházeli z nedaleké vesnice Miková.

Medzilaborce leží na trati První Uhersko-haličské železnice. Spojení

mezi uherskou a haličskou částí dráhy zabezpečovaly až do dokončení hraničního tunelu v květnu 1874 povel. Od počátku se jednalo o velice důležitou spojnici Vídně, Budapešti s haličskými městy Prezemyšl a Lvov, kde byly dislokovány silné rakousko-uherské vojenské posádky. Proto byla trať již v roce 1882 zdvoukolejněna a v roce 1899 zestátněna. Druhá kolej byla demontována na základě ustanovení Trianonské mírové smlouvy po roce 1920. Nepřízeň osudu zasáhla trať v závěru 2. světové války, kdy byla zničena stanice Medzilaborce, část tratě a také oba portály hraničního tunelu. Z tohoto důvodu postavila Rudá armáda 3,3 km

dlouhou úvratovou přeložku mimo tunel. Sklony na ní však dosahovaly hodnot až 38 promile. Provoz na přeložce, stejně jako na navazující širokorozchodné trati do Humenného, byl zahájen 4. prosince 1944. Po dokončení oprav tunelu v listopadu 1946 byla trať znovu přestavěna na normální rozchod. Mezistátní provoz však byl obnoven až o mnoho let později. Teprve v roce 1974 byl otevřen železniční hraniční přechod Medzilaborce – Lupków, určený zejména pro přepravu uhlí a koksu z Polska do Rumunska a Bulharska. Zpět se tudy vracely prázdné vozy. V roce 1988 byly přepravy Lupkowským průsmekem ukončeny a trať osiřela.

Blýskat na lepší časy se začalo až v polovině devadesátých let 20. století, kdy bylo rozhodnuto hraniční přechod znovu otevřít. Stalo se tak po modernizaci tratě; v roce 1996 nejprve pro nákladní dopravu. Přes přechod duněly pravidelně tři páry nákladních vlaků denně s až třemi lokomotivami řad 751 nebo 752. Bohužel tento boom trval jen krátce. Počet nákladních vlaků pro nedostatek zátěže klesal, až byl v květnu 2009 jejich provoz zcela zastaven. Osobní doprava byla pro nízké využití vlaků omezena jen na letní víkendy a v roce 2011 byla také zastavena.

Možná si řeknete smutný konec. Ale již při povodních v roce 2010 se trať, přezdívaná pro náročné sklonové poměry „Čartovská smyčka“, ukázala jako nepostradatelná pro vedení odklonových nákladních vlaků při poškození mostu přes řeku Poprad v úseku Starý Sącz – Nowy Sącz, které znamenalo



Směrem do vnitrozemí projíždí překrásnou a téměř liduprázdnou krajinou polských Bieszczad Sulzer ST 43-164 dopravce PKP Cargo.

Michal Roh ml. (2x)

zastavení mezistátní dopravy na přechodu Plaveč – Muszyna. Přes Lupkowský průsmek byly v té době trasovány nejen průběžné nákladní vlaky, ale i kontejnerové vlaky z překladiště ve Velké Idě do Kalugy. Odklonovými nákladními vlaky pak byla trať využita ještě několikrát. Naposledy se tak stalo v květnu a červnu letošního roku při výluce koleje na trati vedoucí údolím Popradu, která opět znamenala zastavení mezistátní dopravy na sousedním přechodu v Plavci. Přes průsmek byly trasovány dva vlaky denně, skutečnost však byla přizpůsobena aktuální provozní situaci. Celkem 33 odjetých vlaků v každém směru (některé byly vedeny jako Lv vlaky) bylo určeno pro návrat prázdných vozů na domovskou železnici. Ve směru ze Slovenska se jednalo o 666 vozů, ve směru opačném

pak o 641 vozů. V čele odklonových vlaků se objevily nestárnoucí lokomotivy řad 751 a 752. Vozba na polském úseku byla zabezpečována lokomotivami rumunské výroby řady ST 43, které vlaky dopravily do stanice Jaslo k přepřahu do elektrické traktce.

Využití hraničního přechodu v Medzilaborcích je důkazem důležitosti zachování pohraničních tratí menšího významu, které v případě mimořádných situací, jakými jsou přírodní katastrofy nebo výluky na hlavních tratích, umožňují i přes vyšší provozní náklady zabezpečit požadavky zákazníků i potřeby dopravců. Zde se nabízí paralela se situací na česko-německé hranici, kde jeden z nejvytíženějších hraničních přechodů v Děčíně bývá dosti často ohrožován povodněmi.

Michal Roh



Lokomotiva 751.072 ZSSK Cargo se soupravou prázdných vozů Eas zdolává 5. června 2014 dopoledne poslední metry stoupání za pohraničním tunelem. Na postrku jí pomáhá „Pegas“ 752.045.

Naši šachisté uspěli na mezinárodním turnaji USIC

Šest šestičlenných šachových družstev se zúčastnilo Regionálního mistrovství USIC (Mezinárodní sportovní svaz železničářů), které se letos konalo ve dnech 20. – 24. června ve švýcarském Bielu, v prostorách Vysoké sportovní školy v Magglingenu.

Česko reprezentovali Michal Horák (SŽDC), Martin Mužík ((SŽDC), Ján Mižák (SŽDC), Ing. Pavel Popelka (ČD), Libor Blatský (ČD) a také Jaromír Volf z naší společnosti ČD Cargo. Své šachové umění si měřili s družstvy Německa, Velké Británie, Švýcarska, Rakouska a Belgie. Hrál šestičlenná družstva systémem každý s každým.

„Z padesátitisícového města Biel nás lanovka s téměř čtyřsetmetrovým převýšením dopravila do sportovního areálu v Magglingenu,“ vzpomíná Ing. Volf na příjezd do centra sportovního klání. „Areál má několik kilometrů čtverečních, nachází se zde učební budovy, ubytovací koleje, jídelna a vybavení pro nejrůznější druhy sportů: tři fotbalová hřiště s umělou trávou, gymnastická hala, víceúčelová hala (např. na basketbal nebo volejbal), atletický stadion, běžecké cesty (okruhy) vysypané kůrou, venkovní bazén atd. Sídí tu i švýcarský olympijský výbor.“



Společný snímek české delegace: Libor Blatský, Ing. Martin Mužík, Michal Horák, Tibor Rujder (náhradník), Christiane Venclová (tlumočnice), Vladislav Vokoun (OSŽ), Ing. Pavel Popelka, Ján Mižák a Ing. Jaromír Volf.

První soutěžní kolo se odehrálo v sobotu ráno. Šachisté mají (podobně jako třeba tenisté) svůj žebříček s tzv. ELO body, který se aktualizuje každého čtvrt roku a lze podle něj určit úroveň každého registrovaného hráče ve světovém měřítku. Startovní čísla družstev se losovala, nasazení jednotlivých hráčů na jednotlivé šachovnice v rámci družstva si určovala každá země sama.

„Během zápasu se nesmí mluvit, musí být vypnuté mobily, každý hráč má na jednu partii devadesát minut plus třicet vteřin za každý provedený tah,“ vysvětluje průběh hry Ing. Volf. „Jedna partie tedy v průměru trvá tři až čtyři hodiny. Většinu času sedíme za stolem, ale je dovoleno poodějit, někdo si jde zakouřit, napít se, ale čas pořád běží – je to každého problém. Po každém tahu stisknu tlačítko na hodinách, čas se mi zastaví a rozběhne se soupeřovi. Když jsem začínal, většinou jsem celou hru proseděl u šachovnice, ale dnes už od stolu odcházím, abych se na postavení figur podíval s odstupem – zpozřdálí mám jiný pohled na partii, vidím ji jinýma očima a možná mě napadne jiný postup.“

Protihráče nikdo neznervózňuje třeba tím, že by si mu stoupl přímo za záda, to se ve slušné společnosti prostě nedělá. Každý hráč si vede svůj partiář, do kterého si zapisuje všechny tahy. Partiář je propisovací – jeden díl se odevzdá rozhodčímu, aby zkontroloval, zda oba protivníci jej zapsali stejně. Druhý díl si ponechá hráč, lze jej dát

i na internet. Ve velkých šachových turnajích jsou k dispozici elektronické šachovnice s čipy pod figurkami, pak lze zápasy sledovat on-line na internetu kdekoli ve světě.

„Na turnaj jsem se připravoval jen s jedním spoluhráčem, za Rakovník s ním hrajeme krajský přebor. Hostuji také za Kladno, které hraje druhou ligu v ČR,“ prozrazuje člen našeho šacho-

letos přijeli v silné sestavě a nasadili na první tři kola velmi silného hráče, který všechny tři partie vyhrál, a pak odjel. Ve vzájemném zápase dokázali čeští železničáři s Němci jako jediní remizovat! „Moc nechybělo a zvítězili jsme,“ hodnotí průběh turnaje Ing. Volf. Štěstí zkusil i v bleskovém turnaji, v pětiminutových partiích, na které se přihlásila třicítka soutěžících,



Ing. Jaromír Volf s pohárem za 2. místo

vého družstva. „Dříve jsem trénoval i zahájení, ale stejně si je moc nepamatuji a vždy ho vymyslím znovu. K šachovnici jsem poprvé usedl, když mi bylo pět nebo šest let, šachy mě naučili starší bratřenci. Hrál jsem také s tátou. Závodně jsem začal hrát ve dvanácti letech.“

Čeští železničáři byli v turnaji USIC velmi úspěšní, obsadili druhé místo. Před nimi skončili jen Němci, kteří

a Ing. Volf skončil dvanáctý. Dva kolegové z družstva byli úspěšnější, a to Michal Horák, který se umístil na druhém místě a Ing. Pavel Popelka skončil sedmý.

Konečné pořadí družstev:

1. Německo, 2. ČR, 3. Velká Británie,
4. Švýcarsko, 5. Rakousko, 6. Belgie.

Irena Pospíšilová



Před prvním kolem s Belgií

Blahopřejeme vítězům soutěže ING

V rámci smluvního vztahu připravila pojišťovna ING pro zaměstnance společností České dráhy, a.s., Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, a ČD Cargo, a.s., spotřebitelskou soutěž, která probíhala v termínu od 1. května do 15. června 2014.

Soutěže se zúčastnilo 356 zaměstnanců naší společnosti, kteří mají sjednanou platnou a aktivní pojistnou smlouvu ING Životní pojišťovny, konkrétně na produkty Kapitálové životní

pojištění či Kapitálové důchodové životní pojištění s příspěvkem zaměstnavatele. Všem účastníkům soutěže byla vydána a prostřednictvím příslušného personálního pracoviště předána věrnostní karta Sphere card v tržní hodnotě 1 500 Kč.

Losování se konalo v sídle ING v Praze 5 – Smíchově ve čtvrtek 9. července 2014 v odpoledních hodinách za účasti zástupců ČD, SŽDC i ČD Cargo. Samostatné losování proběhlo pomocí automatického generátoru ná-

hodných čísel. Podle vygenerovaného čísla se v seznamu se jmény zaměstnanců a číslu smluv ING, vytvořeném pro každou společnost individuálně, dohledal konkrétní výherce. Losování se účastnil i právní dohled a je z něho pořízen zápis ověřený zástupci všech zúčastněných společností.

Za společnost ČD Cargo byli vylosováni tito zaměstnanci:

Pavel Řezníček ze SOKV Ostrava, číslo smlouvy ING – 92583633

Hana Jakubčová z OPT Olomouc, číslo smlouvy ING – 92389004

Milan Dekrét z GR ČDC, číslo smlouvy ING – 94496499.

Výherci již byli zaměstnavatelem informováni. Hlavní výhra v podobě poukazu na služby cestovní kanceláře Čedok v hodnotě 10 000 Kč jim bude v průběhu příštích dnů předána zástupci ING a zaměstnavatele přímo na pracovišti. O vlastním předání výhry budeme informovat v dalším čísle Cargovák.

Všem vylosovaným zaměstnancům co nejdříve gratulujeme a přejeme jim příjemné a pohodové využití zasloužené výhry!

Bc. Věra Drncová



Ženy zprava: Bc. Věra Drncová (VO 10/1 ČDC), JUDr. Lenka Vlášková (SŽDC), Barbora Šmídová (O10 ČD), Ing. Kateřina Šterbová (obchodní ředitelka ING), Ing. Pavlína Švehlová (ING)

Muži zprava: Ing. Mojmír Bakalář (ŘO10 ČDC), Ing. Pavel Koucký (ŘO10 SŽDC), Ing. Evžen Pospíšil (VO O10 SŽDC), Jiří Pour (obchodní manažer zaměstnaneckých benefitů ING)

Snížení cen v benefitním programu mobilních služeb VPN Family

Neomezené volání za 490 Kč měsíčně připravil od léta VPN Family s Vodafone – benefitní program pro zaměstnance Skupiny České dráhy a SŽDC.

Stávající i noví zákazníci VPN Family s Vodafone si mohou na portálu <http://family.cdt.cz/> objednat neomezený tarif POVÍDÁM SI, se kterým budou neomezeně telefonovat a posílat SMS od všech sítí v rámci České republiky.

I díky dalším letním novinkám mohou zaměstnanci ještě více ušetřit. Ke každé aktivní hlasové SIM kartě si mohou zdarma objednat druhou SIM kartu s tarifem ZAČÍNÁM. Za paušál bude měsíčně účtována pouhá jedna koruna a to po celou dobu využívání SIM karty s novým telefonním číslem s tarifem ZAČÍNÁM. V tarifech ZAČÍNÁM i VOLÁM se také snížily ceny za volání do sítě Vodafone o 50 %. Aktuální ceníky, kalkulačka pro srovnání

výdajů za mobilní služby a další informace jsou uveřejněny na portálu <http://family.cdt.cz/>. Snadná registrace je bezplatná a všichni registrovaní se mohou zúčastnit letní fotosoutěže o ta-



blety Samsung a Prestigio a pět speed badmintonových sad.

V nabídce benefitního programu zákazníci naleznou také mobilní tarify s měsíční platbou od 29 Kč i mobilní služby v síti Telefonica O2. Mimo jiné mají možnost nakupovat v partnerských e-shopech kvalitní zboží značek Hewlett-Packard, mobilní telefony od SETOS a služby, například levnou energii a plyn od X Energie a další.

ČD – T

Personální oddělení odpovídá

DOTAZ ZAMĚSTNANCE:

Jak to bude v příštím školním roce s výukou cizích jazyků?

ODPOVĚĎ:

Pravidla pro poskytování jazykové výuky budou v nadcházejícím školním roce shodná s těmi, která byla stano-

vena v roce loňském. V současné době Odbor lidských zdrojů připravuje návrh nového kontraktu na dodávku jazykových kurzů, což možná způsobí zpoždění zahájení výuky. O dalších krocích souvisejících s jazykovou výukou budete včas informováni.

DP

ČD Cargo pomáhalo při vyklízení ženíjního materiálu

Netradiční přepravy dlouhodobě deponovaného ženíjního materiálu mezi některými sklady Správy státních hmotných rezerv probíhaly od konce ledna do druhé poloviny dubna letošního roku.

Konkrétně šlo o opouštění skladů v Borohrádku, Butovsi (u Jičína) a Čáslavi a převoz skladovaného materiálu do lokalit Bošice (na Kolínsku), Okna (u Máchova jezera) a Štítina (u Opavy).

bylo v případě přepravy Butoves – Štítina ve vozech Habilns a přepravy dvou ucelených vlaků z Borohrádku do Oken v 15. a 16. týdnu (tedy kolem poloviny dubna), ložených tzv. IP nosníky.

Tyto kovové profily různých délek (v rozmezí 12 až 26 metrů) jsou určeny pro rychlou montáž provizorních mostů v případě živelních katastrof a samozřejmě i války. Byly vyvinuty v padesátých letech minulého století



Přistavování zásilky na vlečku SSHR

Přepravena byla řada různých komponent a dílců odlišnými typy krytých i otevřených vozů, a to zpravidla jako vozové zásilky, jen v některých případech i jako ucelené vlaky. Tak tomu

jako prostředek relativně rychlé náhrady zničených mostních a případně i dalších konstrukcí. Jedná se o kvalitní konstrukci, jejíž montáž ovládá řada firem; mezi její nevýhody patří obtížná



Odjezd prvního vlaku ráno 11. dubna z Bělé pod Bezdězem

manipulace s nosníky a poměrně složitá přeprava, což platí zejména pro největší délky. U silničních mostů, postavených z těchto profilů, lze kratší nosníky podélně spojovat do větších délek, ale každopádně nesmí být překročena maximální délka takto vytvořeného pole 26 metrů a pro spojování nosníků nelze využít tzužidla (proto tento způsob montáže není použitelný pro železniční mosty s vyššími nároky na únosnost).

Dle normalizovaných postupů lze most pomocí této technologie smontovat do čtyř dnů a železniční vozidla po něm mohou jezdit maximální rych-

lostí 30 km/h. Původně bývaly mosty touto technologií montovány pomocí vysouvacího zařízení (VYZA), které bylo tvořeno konzolovým jeřábem s taženým kladkostrojem. Tento konzolový jeřáb byl uzpůsoben k přepravě po silnici i železnici a později byl nahrazen kolejovým jeřábem HKJ 35.

Přeprava nosníků, uskladněných u SSHR, se týkala celkem 227 nosníků všech tří kategorií téměř všech délek o celkové hmotnosti 1247 tun, s příslušenstvím šlo o zásilku 1345 tun. Takto rozsáhlá zásilka byla proto rozdělena na dvě části a byla přepravena dvěma speciálně trasovanými ucelenými vlaky. Lo-

žení i sestava vlaků byly poměrně komplikované, neboť bylo nutno správně nakombinovat délky nosníků, jejich přesahy přes některé vozy a případně použít i ochranné vozy.

První vlak pak projel ze čtvrtka 10. dubna na pátek 11. dubna, kdy byl v dopoledních hodinách přistaven k vykládce na vlečku SSHR v Oknech. Stejný scénář se opakoval přesně o týden později, ze 17. na 18. dubna, kdy byla takto přepravena druhá část zásilky. Použity byly vozy z parku ČD Cargo, a to řad Kns, Res, Roos, Scmms a Smmps.

Text a foto: Martin Boháč

Železniční tratě, kde vládne jen nákladní doprava (22)

Trať Nemotice – Koryčany

Tato místní dráha, ležící na úpatí Chřibů na jihovýchodě Moravy, byla vždy spíše svázána s nákladní dopravou a svým charakterem se tak blíží vlečce. Připomíná například vlečku do Velkých Popovic, popsanou v čísle 10/2013 našeho časopisu.

Hlavním interesentem výstavby dráhy byla Thonetova továrna na ohýbaný nábytek v Koryčanech, podporovaná tehdejší majitelem místního panství Ludvíkem Wittgensteinem. Dráha, dlouhá cca 4,9 km, odbočuje z trati Brno – Veselí nad Moravou – Vlárský průsmyk, tedy z východní větve někdejší českomoravské transversální dráhy, kterou vybudovala a až do svého zestátnění v roce 1909 provozovala soukromá Společnost státní dráhy (StEG). Samotnou místní dráhu v letech 1905 – 1908 vybudovala a až do roku 1925 vlastnila společnost Místní

dráhy Nemotice – Koryčany (Nemotitz – Koritschaner Lokalbahn, NKLb).

Doprava – pouze nákladní – byla na trati zahájena 1. září 1908 a zajišťovala ji na účet vlastníka nejprve společnost StEG. Po svém zestátnění byla o rok později vystřídána státními drahami kkStB a konečně po roce 1918 pak nově vzniklými ČSD. Nákladní doprava nebyla omezena jen na přepravy pro velkostatek a továrnu na ohýbaný nábytek, ale měla veřejný charakter, a proto nelze trať považovat za vlečku v pravém slova smyslu, i když v mnoha ohledech se vlečce podobá. I z toho důvodu byla v Mouchnicích vybudována kusá kolej pro manipulaci s vozovými zásilkami, která však nebyla příliš využívána a již v roce 1923 byla zrušena. Pro provoz na místní dráze pořídil StEG malou tříspřežní lokomotivu pojmenovanou Koritschan z lokomotivky ve Floridsdorfu. Po zestát-

nění StEG ji kkStB označily jako 462.01 a později ČSD 302.001; vyřazena byla v roce 1950.

Pravidelná osobní doprava byla na trati zavedena až 1. dubna 1920, a to třemi páry osobních vlaků. Ovšem zastavena byla již 1. března 1932, kdy byla nahrazena autobusovou dopravou v režii ČSD, a to přímou linkou bez přestupu až do Kyjova. Po zavedení osobní dopravy byly změněny dispozice stanice Koryčany, když byla postavena dle služebního číslování 3. kolej (jinak ve stanici již čtvrtá), čekárna pro cestující a byla sem též z Nemotic přesunuta výtopna. V roce 1930 byla pak zbudována a zprovozněna vlečka do továrny Thonet-Mundus.

Během války byla z úsporných důvodů autobusová doprava zastavena a na dráze byla opět zavedena osobní doprava; jízdní řád z roku 1944 uvádí na tehdejší trati 520p BMB/ČMD tři dvojice vlaků v tradičním rozsahu „ráno – odpoledne – večer“. Po válce byla doprava osobní i nákladní znovu zahájena již 10. května 1945. Poněkud nejasné je datum, kdy byla dráha zestátněna. Za jisté lze považovat to, že k zestátnění nedošlo v roce 1925, kdy byla státem převzata velká část místních drah garantovaných státem, což koryčanská trať nebyla. Pravděpodobnější jsou spíše 30. léta nebo možná dokonce až období po druhé světové válce, kdy mohla být zestátněna jako německý (resp. rakouský) majetek, stejně jako továrna Thonet-Mundus, a to k 9. květnu 1946.

Významné nárůsty objemů přeprav přinesla výstavba koryčanské přehrady



Obsluha Koryčan 11. června 1998 s lokomotivou

Foto: Leoš Tomančák 2x

v letech 1950 až 1958, kdy byla většina stavebního materiálu přepravována do Koryčan železnici. Nákladní i osobní doprava bývala v oněch dobách zajišťována společně, tedy smíšenými vlaky. Ty bývaly vedeny parními lokomotivami, v poslední fázi do roku 1967 řady 433.0. Poté byly vystříhány motorovými vozy řady M 240.0 (dnes 820), které zde poněkud kuriózně vozily převážovací vlaky s přepravou cestujících až do roku 1979, kdy jejich vedení převzaly lokomotivy řady T 444.0 a T 444.1. To však již byla jen labutí píseň zdejších smíšených vlaků, neboť s koncem platnosti grafikonu 1979/1980 byla osobní doprava do Koryčan zastavena, v historii již podruhé. V nákladní dopravě však zde tyto lokomotivy sloužily dál, až do roku 1983, kdy je vystřídala řada T 435.0 (720). K další změně došlo v roce 1992, kdy se změnami nasazení lokomotiv v nákladní dopravě na hlavní trati byly změněny i oběhy lokomotiv na místní trati a od tohoto roku až dodnes jsou na zdejší nákladní vlaky nasazovány lokomotivy řady 742.

Po roce 1990 se několikrát objevily snahy trať zrušit a zlikvidovat úplně, což se nicméně zatím nestalo. Trať dodnes nákladní dopravě slouží a jako taková se dožila i svého stého výročí v roce 2008. K jediné podstatnější změně došlo v roce 2002, kdy byla celá trať začleněna do odbočné stanice Nemotice a provoz na ní má tak charakter vlečky. Z obchodního hlediska jsou však i dnes Koryčany tarifním bodem, kde je v současné době nakládáno dřevo pro různé příjemce v České republice i zahraničí, především Rakousku. Obsluha Koryčan je prováděna dle potřeby od pondělí do soboty, bohužel od června 2009 však v brzkých ranních hodinách, a tak již není prakticky možné na této trati spatřit nebo vyfotografovat pravidelný nákladní vlak. Proto jediné vlaky, se kterými se zde může neinformovaný pozorovatel či fotograf příležitostně setkat, jsou různé zvláštní jízdy s historickými vozidly, pořádané několikrát ročně.

Martin Boháč



Jedna z posledních obsluh za denního světla se 20. května 2009 vrací s vozy naloženými dřevem z Koryčan do Nemotic

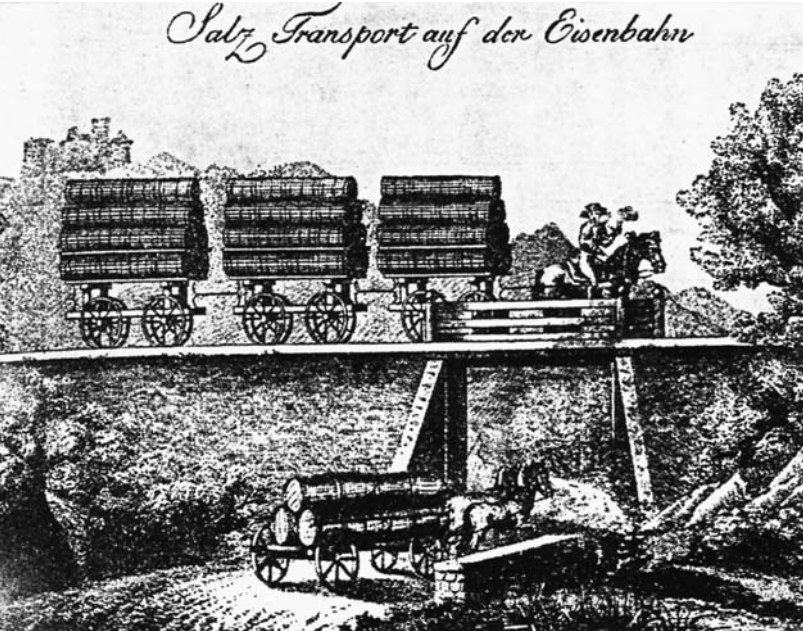
Z počátků železniční nákladní dopravy

Začněme netradičně: zkuste svému potomkovi či prapotomkovi předškolního věku podstrčit papír a tužku a vyzvěte jej, ať namaluje vlak. Výsledek snažení mladého malíře lze s jistotou odhadnout předem. Dítě namaluje vlak osobní.

Představa vlaku jako něčeho spojeného s přepravou osob není omezena jen na mladou generaci. I u starších ročníků zaregistrujeme nepříliš silné povědomí o nákladní dopravě na železnici. Asi by proto nejdříve oběma překvapilo sdělení, že tím prvorozeným dítětem železnice je právě nákladní vlak. Vládl již na té první, společné na sílu statných koní, na budějovicko-linecké koněspřežce. Primitivní nízkostenné či plošinové vozy s žebřinami patřily k základnímu vybavení dráhy, kde se doprava osob až

na železnici pražsko-lánské. Ta měla původně spojit Prahu s Plzní, pro ekonomické potíže však skončila v krivoklátských lesích. Logicky tady dřevo představovalo spolu s uhlím nejdoprovázanější artikl. S pasažéry se vlastně ani nepočítalo.

To ale již klepal na dveře nový vynález – parní lokomotiva – a s ní i první železnice se vším všudy. Spojení myšlenky profesora Riepla a peněz bankéře Rothschilda dalo vzniknout dráze pojmenované po císaři Ferdinandovi a směřující z Vídně napříč Moravou až „ke skladům soli ve Dworech, Vieličce a Bochni“. Tak to určilo císařské privilegium ze 4. března 1836. Mělo se za to, že jako na „koňkách“, tak i na této železnici zavládne přeprava nákladů. Jakých? V jakési předběžné kalkulaci se počítalo s krmnými voly, solí, dřívím, obilím, senem, vepří a tabákem.



Neznámý malíř zachytil podobu nákladních vozů na budějovicko-linecké koněspřežce. Kresba měla především upozornit na kapacitní výhody železnice oproti silnici.

do roku 1836 děla jaksi nad rámec původního privilegia, jež s podobnou aktivitou nepočítalo. Přeprava nákladů, především soli a dřeva, tady hrála určující roli. Pro představu jen několik dosažených výsledků (v centech):

Rok	Přepraveno
1836	488 788
1838	524 501
1840	588 652
1842	701 402

Obdobná situace panovala i na druhé tuzemské železnici, kde také ještě lokomotiva patřila k neznámému pojmu,

Z tohoto seznamu je jasné patrné, že první lokomotivní dráha byla chápána především jako zprostředkovatel snazšího zásobování Vídně. Druhořadá role osobní dopravy vynikne při zjištění, že se počítalo ročně s pouhými 40 000 cestujícími v obou směrech.

Za zmínku stojí, že ve svých prognózách nepočítali otcové zakladatelé s uhlím, kterého se ale v druhé polovině třicátých let 19. století na Ostravsku těžilo průměrně již 17 000 tun ročně. Ovšem uhlí se odstrčit nedalo a poptávka po něm zcela zamíchala předpokládaným pořadím přepravovaných komodit. Příkladem za rok 1852 dovezla Ferdinanda železnice do Vídně 33 000 tun uhlí, o sedm let později, v roce 1859,



Jako přehlídka nákladních vagonů nejrůznějších typů a určení působí tato kresba C. Helleringa. Umělec na ní zachytil podobu chomutovského nádraží v závěru 19. století.

Ilustrace: sbírka autora

již 113 324 tun. Přeprava černého zlata však neměla zůstat omezena jen na císařovu železnici. Bouřlivě se rodící průmysl uhlí životně potřeboval a uspokojení jeho potřeb vyvolalo potřebu dalších kolejí. Co víc: stál za zrodem nové kategorie železnic, již se dostalo pojmenování „uhelné dráhy“.

Vzpomeňme tady trať Kladno – Kralupy (1856), Brno – Rosice v témže roce, Ústí n. L. – Teplice v Č. (1858) či Jaroměř – Svatoňovice o rok později. Role těchto drah je pro vývoj železniční nákladní dopravy zásadní: právě s nimi se „nákladka“ dostala do role velkodopravce. Poslužme si několika čísly. Koníci pražsko-lánské dráhy dovezli v roce 1850 do Prahy 37 tisíc celních centů uhlí. Ústecko-teplická železnice (ATE), předaná do provozu v červenci 1858, jen do konce tohoto roku přepravila 107 000 tun zboží, z čehož více než 80 % tvořilo uhlí. O deset let později rozvážily vagony ATE již 674 500 tun uhlí. Směrování firmy jakožto nákladního dopravce dokazuje i skladba jejího vozového parku. V roce 1871, kdy koleje ATE dosáhly již Chomutova, vlastnila firma 60 osobních vagonů, zato nákladních celkem 1 450.

Ty tam jsou časy skromných představ o krmných volecích, senu a tabáku. A to zlatá doba pro železnici jakožto dopravce nákladů měla teprve přijít. Je úzce spjata s počátkem sedmdesátých let 19. století, kdy tempo výstavby nových tratí dosáhlo u nás skutečně pozoruhodných čísel:

Rok	Délka tratí v km
1850	306
1860	564
1865	874
1870	1 544
1872	2 542
1873	2 880

Ruku v ruce s narůstající délkou sítě rostly i dosahované přepravní výkony. I tady se obrátíme k Ústecko-teplické železnici, která se z původních 28 kilometrů rozrostla na 65 km. V roce 1868 vykazala ATE 701 000 tun přepraveného zboží, o deset let později pak 2 738 000 tun. Ovšem nejenom velké železniční firmy se podílely na celkových statistikách. Svou na první pohled možná bezvýznamnou trochou přispěly i dráhy místní, lokálky. Tady je srovnání výkonů dvou superpodniků a lokálek, garantovaných Zemí českou, dosažených za rok 1904:

Dráha	Přepravené zboží v t/km
k. k.St. B	4 389
ÖNWB	8 863
místní dráhy	1 312
k. k.St. B. = c. k. rakouské státní dráhy	
ÖNWB = Rakouská severozápadní dráha	

Nic omračujícího, řeknete si. Lokálky však svého výsledku dosáhly za podmínek nesrovnatelných s těmi, jakými disponovali velcí dopravci. Statistický údaj v kolonce místních drah proto má svoji cenu. Byl vykázan v roce, kdy se železnice u nás ohlížela za sedmi dekády své existence. Tedy i za historií nákladní přepravy. Tu na prvních dráhách obstarávaly spěchající koňské zářeže či dýchavičné parní lokomotivy. Na prahu 20. století železnice již disponovala výkonnými stroji a kapacitními vagony. Potřebovala obojí: na obzor se totiž začal zjevovat konkurent. Schylovalo se k nevyhnutelnému střetu dráha versus silnice.

Pavel Schreier

Ze zahraničí

ŠVÝCARSKO

Nákladní dráha BLS Cargo opět v černých číslech

Švýcarská nákladní dráha BLS Cargo vykázala za loňský rok zisk 1,5 milionu CHF (cca 33 milionů Kč). V roce 2012 se podnik ještě nacházel ve ztrátě kolem 1,8 milionu CHF. Podle podnikových údajů se zvýšil dopravní výkon o 5 procent na 3,5 miliardy tkm. Úspěch vede drážní podnik zpět k inovativním produkčním koncepcím. Jeho lokomotivy tak vedou přeshraničně vlaky z Holandska až do Itálie. Zde přebírá BLS Cargo roli předjedzce.

Drážní operátor Ralpin přepravil na vagoněch milion kamionů

Drážní operátor Ralpin, sídlící ve švýcarském Oltenu a založený v roce 2001, přepravil v systému Ro-La (jedoucí dálnice) přes Švýcarsko milionů kamionů. Ředitel podniku René Dancet očekává, že do budoucna k tomu přibudou další statisíce vozidel. Potvrdil, že krátce před lidovým hlasováním přijaté zásady „Fabi“ pro financování a výstavbu drážní infrastruktury k tomu vytvoří další předpoklady. Návrh zásad Fabi sestává ze dvou částí: z drážního infrastrukturního fondu (Bif) a ze strategického rozvojového plánu (Step). Jeho celkový horizont jde daleko za rok 2030 a celková investiční částka by měla dosáhnout v přepočtu cca 918 mld. Kč.

Panalpina zavedla nový kalkulační nástroj pro CO₂

Spediční koncern Panalpina vy počítává všechny emise svým zákazníkům při používaných službách na základě evropské normy EN 16258. Tato teprve nedávno zavedená norma zohledňuje vylučované emise při spalování paliva – CO₂ a ostatních skleníkových plynů, jakož i energetickou spotřebu. Přístroj s názvem „EcoTransIT World“ poskytuje zákazníkům přesnější informace, takže mohou ve svých dopravních řetězcích vytvářet účinné strategie ke snižování dopadů na životní prostředí. EcoTransIT propočítává emise na základě včetně předchozích a následných běhů na základě dopravní cesty, hmotnosti, druhu dopravy i typu lodi či letadla.

NĚMECKO

DB Netz: nová manipulace s těžkými kusy

Tak zvaný jeřáb nouzového nasazení zvedal do výšky koncem května pro předváděcí účely 70tunovou zkušební hmotnost na území podniku Kirow Ardelet GmbH v Lipsku. Pro drážní jeřáb „Multitaster 1200“ to bylo snadné, protože může zvedat až 160 tun. Šlo o první z pěti jeřábů nouzového nasazení Německé dráhy. Infrastrukturní DB Netz AG investuje 35 milionů eur, aby nahradila drážní jeřáby pocházející ze 70. let. Nové jeřáby jsou rychleji nasaditelné, umožňují provoz při současné dopravě na sousední koleji a mohou také s nákladem pojiždět.

CBC

Směr: společný evropský drážní prostor

Evropská komise vítá politickou dohodu, dosaženou na poslední Radě ministrů dopravy EU o technickém pilíři čtvrtého drážního balíčku. Technický pilíř obsahuje tři návrhy v uceleném souboru opatření k dosažení lepší kvality a většího výběru drážních služeb v Evropě: interoperabilita a bezpečnostní směrnice a dále nový set pravidel pro Evropskou drážní agenturu.

Dráha je zásadní součástí evropské dopravy s klíčovou rolí v řešení rostoucí poptávky po přepravě, dopravních kongescí, bezpečnosti paliva a dekarbonizaci. Avšak drážní sektor je

rozdroben do národních trhů, což vyvolává velké množství pravidel a postupů pro výrobce a drážní podniky. Technický pilíř ve čtvrtém drážním balíčku naznačuje reformy, jež zjednoduší postupy pro výrobce a dopravce umožní snížit provozní náklady na dráze.

Viceprezident Evropské komise a její komisař pro dopravu Siim Kallas řekl: „Pokud chceme konkurenční drážní sektor poskytující lepší služby občanům a zůstat přitom konkurenceschopní na mezinárodní úrovni, musíme dobudovat vnitřní drážní trh. Bude to možné jen při odstranění zbývajících technických bariér, zvý-

šení hospodárnosti, snížení administrativních nákladů, zrychlení administrativních postupů a odstranění diskriminace. Věřím, že pokrok dosažený s technickým pilířem bude následován dalšími návrhy ze 4. drážního balíčku směrnice, takže budeme moci podpořit drážní sektor a oživit ochabující trh.“

Cílem Evropské komise je snížit administrativní náklady drážních podniků a usnadnit novým dopravcům vstup na trh. S těmito návrhy se stane Evropská drážní agentura tzv. one stop shopem, vydávajícím povolení drážním vozidlům pro umístění na trhu, jakož i bezpečnostní certifikáty do-

pravcům. V současnosti vozidlová povolení a bezpečnostní certifikáty vydává každý členský stát.

Tato opatření by měla znamenat 20procentní úsporu času pro nové drážní podniky a 20procentní snížení nákladů a dob při získávání povolení pro mobilní techniku.

Rada ministrů povede diskuse o třetím pilíři 4. drážního balíčku předpisů až do okamžiku dosažení politické shody. Následně odstartují vyjednávání mezi radou ministrů a Evropským parlamentem. Ten již hlasoval o všech šesti elementech 4. drážního balíčku na plenárním zasedání v únoru.

CBC

Pohoří Harz láká mnoha zajímavostmi

Pohoří Harz o rozloze přibližně 2 200 km² se ještě v nedávné době nacházelo na rozhraní dvou „znepřátelených“ světů, na hranici Německé spolkové a Německé demokratické republiky. I dnes leží na hranicích, ale už jen mezi spolkovými zeměmi – Dolním Saskem, Saskem-Anhaltskem a Durýnskem.

Počátkem středověku představoval Harz hranici mezi germánskými kmeny Sasů (na severu) a Durynků (na jihu). Koncem 8. století, za císaře Karla Velikého, bylo území začleněno do Francké říše a stalo se nástupištem k expanzi do oblasti slovanských kmenů východně od Sály a Labe. Zakládání nových měst se od 11. století opíralo o zúrodnování močálovitě a lesnaté půdy a také o těžbu dřeva a již zmiňovaných kovových rud. Svoji roli sehrála oblast také v německé selské válce. V roce 1525 byla u Frankenhause (jihozápadně od Nordhausenu) svedena rozhodující bitva, ve které byli poraženi povstalci vedení Thomašem Müntzerem.

Nad okolí je pohoří vyzdvíženo podle zlomových linií severozápad-jihovýchod, přičemž zvláště výrazný je zlomový svah na severní straně. Půvab krajiny zvyšují strmé skály, rokliny a jeskyně. Zvláště působivým skalním útvarem je Teufelsmauer, neboli Čertova zeď. Jedná se o cca 20 km dlouhý pás skal z tvrdého pískovce, na kterém můžeme pozorovat snad všechny formy působení eroze. Podle pověsti uzavřel ďábel sázku s bohem, že získá vládu nad světem, pokud se mu povede postavit mohutnou zeď o určené délce během noci. Obdobně jako v mnoha jiných pověstech však jeho práci přerušilo kohoutí kokrhání. V Harzu se s podobnými pověstmi setkáme téměř na každém kroku a bez nadsázky je lze nazvat pohádkovým pohořím. Např. nad městem Thale se vypíná skalní útvar Hexentanzplatz považovaný za místo,



Hrází přehrady Eckertalspere procházela německo-německá státní hranice.

nout si zde např. otisk podkovy princezny Brunhildy, která tudy utíkala před obrem Bodo a v údolí stejnojmenné řeky ztratila svůj diadém.

Hora Brocken

Z pohledu čarodějnického je ovšem kultovním místem hora Brocken, nejvyšší vrchol pohoří Harz dosahující nadmořské výšky 1 141 m. Je to bájemí a pověstmi opředený vrchol, na kterém sníh leží až šest měsíců v roce. Dosti často bývá také zahalen v mlze, což bylo právě příčinou vzniku mnoha legend o strašidlech; podobně jako na našich Petrových kamenech se zde měly scházet čarodějnice – nachází se zde čertova kazatelna a čarodějnický oltář. Roku 1668 vydal lipský lékař Praetorius spis o čarodějnických kultech v této oblasti. Z místní mytologie čerpal i Johann Wolfgang Goethe. Zdejší klima se velmi podobá klimatu na Islandu – průměrná roční teplota dosahuje na Brockenu hodnoty pouze 2,9 °C, zimní teploty se běžně pohybují okolo -28 °C a teploty pod nulou lze na vrcholu běžně naměřit přibližně 85 dní v roce. Přesná měření zdejšího klimatu zajišťuje meteorologická stanice nacházející se spolu s dalšími objekty na vrcholu hory. Ještě v nedávné minulosti bylo okolí hory uzavřeno a přísně střeženo. Svoji základnu zde měly tajná policie Stasi a sovětská armáda, obě využívající blízkosti

hornictví i v jiných částech Harzu. Po dobu více než tisícileté existence zdejších dolů odtud bylo vytěženo cca 30 mil. tun rud. Až v roce 1988 byla těžba z důvodu vyčerpanosti ložiska ukončena a areál se proměnil v hornické muzeum. To bylo roku 1992 zapsáno na seznam UNESCO. V roce 2010 byla památka „rozšířena“ o systém přehrad, kanálů, akvaduktů a dalších vodních staveb „Upper Harz Water Regale“ sloužících k zásobování důlních děl vo-



Každodenní parní provoz na úzkorozchodkách v pohoří Harz je velkým turistickým lákadlem.

dou, o ruiny opatství Walkenried a o historický stříbrný důl Samson v Sankt Andreasbergu. Při těžbě rud se horníci často setkávali se záhadnou postavou horského mnicha – ducha hor. Při procházení podzemními chodbami horníky strašil a provádl jim různé zlomyslnosti. Častěji se však projevovaly jeho dobré vlastnosti. Ukazoval horníkům, kde jsou dobré žíly, obdarovával chudáky. Když ho však z jedné stoly vyhnali kroupou vodou a kříží, ve zlosti nechal důl zaplavit.

Prohlídku podzemí Harzu nám však nenabízí jen doly, ale také dvě nádherné krasové jeskyně v turistickém středisku Rübeland. Ty vznikly v Devonském vápenci a osídleny byly již ve starší době kamenné. Třípatrovou Hermannovu jeskyni objevil v roce 1866 cestář Angerstein. Její chodby jsou cca 1 750 metrů dlouhé a jeskyně se může pochlubit úžasnou Křišťálovou komorou a také jezírkem Hoher Punkt, ve kterém můžete spatřit macarata jeskynního. V menší Baumannově jeskyni se mimo jiné nachází medvědí hřbitov s kostrou jeskynního medvěda. Největší prostorem této jeskyně je tzv. Velký Goethův sál, ve kterém se každé léto koná divadelní festival, na jehož programu bývá i hra o objevení jeskyně horníkem Friedrichem Baumannem v roce 1536.

Lesy a voda

V roce 2006 bylo území Harzu vyhlášeno národním parkem, který dnes zaujímá plocha 247 km². Jeho území je převážně lesnaté, nad horní hranicí lesa, cca ve výšce 1 100 m se nacházejí sutě,

horské louky a rašeliniště. Husté lesy jsou domovem četných druhů zpěvného ptactva, které bylo od raného středověku předmětem intenzivního odchytu. Ten byl naštěstí zakázán v roce 1877, ale navazuje na něj chov hračkových kanárů. Jejich zpěv se vyznačuje dutě znějícím, hlubokým a pomalu přednášeným zpěvem bez rušivých ostrých a vysokých tónů. Přirovnání „zpíváš jako hračkový kanár“ jste již určitě někdy slyšeli. Ráz krajiny poznamenala, nikoliv ovšem nepříznivě, výstavba sedmi údolních přehrad na řece Bode a jejich přítocích po 2. světové válce. Zadržují celkem 134 mil. m³ vody a slouží jako zdroj elektrické energie a jako zásobárna pitné vody pro oblasti kolem Halle a Merseburgu. Největším objektem celé soustavy je vodní dílo Rappbode, jehož přehradní hráz je 450 m dlouhá a 106 m vysoká.

V Harzu se však nachází celá řada dalších přehrad. Za všechny můžeme jmenovat třeba Eckertalspere ležící neda-leko lázeňského městečka Bad



Blízkost dříve ostře strážené „německo-německé“ hranice si můžeme připomenout v malém skanzenu u obce Sorge na dohled od hory Brocken.

připomenou i další místa, jako např. malý hraniční skanzen u obce Sorge.

Pravidelný parní provoz

Oblast je protkána sítí úzkorozchodných tratí o rozchodu 1 000 mm. Již 7. srpna 1887 se rozjely první úzkorozchodné vlaky po 10,2 km dlouhé dráze z Genrode do Mägdesprungu, prodloužené o rok později dále do Harzgerode a později i do Stiege a Hasselfelde (do roku 1892). Tím byl položen základ provozu na tzv. Selketalbahn. Provoz na další z drah, tzv. Harzquerbahn byl zahájen 12. července 1897. Od tohoto data mohli cestující využít vlaků z Nordhausenu do Ilfeldu. Stavební vývoj této sítě byl završen v roce 1899 zprovozněním úseku Drei Annen Hohne – Bennckenstein. Ze stanice Drei Annen Hohne odbočovala od 20. června 1898 5,4 km dlouhá výletní trať do Schierke, prodloužená od října 1898 o 13,5 km dlouhý úsek na Brocken – tzv. Brockenbahn. Celková délka těchto, dnes provozně spojených tratí dosáhla 132 km. Zmínit se však musíme ještě o tratích Südhaz Eisenbahn (36 km) spojujících od roku 1899 obce Walkenried, Braunlage, Sorge a Tanne. Provoz na nich byl bohužel zastaven v 60. letech minulého století. Změna politických a hospodářských poměrů na začátku devadesátých let 20. století s sebou přinesla obnovu osobní dopravy na trati Schierke – Brocken spojené s modernizací tratě i zabezpečovacího zařízení. Dnes je provoz řízen dispečerem ze stanice Wernigerode. V roce 2006 byla úzkorozchodná síť rozšířena o další novostavbu – o 8,5 km dlouhý úsek Gernrode – Quedlinburg vybudovaný v trase zrušené normálněrozchodné tratě.

Text a foto: Michal Roh

Pokračování v příštím čísle



Z Brockenu právě odjíždí vlak směrem do Schierke. Na vrcholu Brockenu můžeme vidět telekomunikační věž a meteorologickou stanici. Snímek byl pořízen z vlaku, který se k vrcholu hory teprve blíží.

kde se čarodějnice shromažďovaly před sabatem a lákaly sem nové nezkažené duše. Ovšem toto místo je zajímavé i z pohledu dopravního. Od roku 1970 až do roku 1994 ho s údolím spojovala dvoulanová lanová dráha českého výrobce Transporta Chrudim s typickými barevnými kabinkami. Od roku 2012 je návštěvníkům k dispozici moderní lanovka, jejíž některé kabinky mají skleněnou podlahu. Také na sousední vrch Rosstrappe je možné vyjet moderní sedačkovou lanovkou (1980 – 2005 jednosedáčka typu Transporta) a prohléd-

tehdejší vnitroněmecké hranice ke své „činnosti“. Nutno ovšem dodat, že podobná zařízení byla instalována i na „západní“ straně.

Podzemí Harzu

V Harzu se nacházejí ložiska řady nerostných surovin, z nichž můžeme jmenovat např. měď, stříbro, zinek, olovo, železnou rudu, sádrovec nebo draselnou sůl. Již od 10. století vydávaly své bohatství stříbrné a měděné doly na Ramelsbergu nad císařským městem Goslar a v 16. století došlo k dalšímu rozvoji

Foto měsíce



Lokomotiv řady 122 bylo v roce 1967 v plzeňské Škodovce vyrobeno celkem 55 kusů a dodnes je můžeme spatřit v čele značného počtu nákladních vlaků v severních a středních Čechách. Na snímku **Michala Roha ml. z Prahy** vidíme dvě lokomotivy odstavené ve stanici Děčín-východ. Nebo tu jsou odstavené lokomotivy tři?