

Cargovák



Úvodní sloupek

Leto je tady

Letní měsíce bývají, nejen z novinářského pohledu, považovány za okurkovou sezónu, ve které se nic neděje, resp. není o čem psát. To ale rozhodně není případ červencového Cargováku, který je plný informací o událostech, které se v uplynulých týdnech staly. A třeba si Cargovák můžete vzít s sebou na dovolenou a jeho čtením si zpestřit pobyt někde v klidu u vody. Jeho volnočasová část pak může být inspirací pro vaše další cesty a my budeme rádi, pokud se s námi o vaše cestovatelské zážitky podělíte. V jednom z předcházejících čísel jsme vás lákali na projížďku některou z průmyslových úzkorozchodných tratí, kalendář letošního léta je však plný dalších zajímavých železničních akcí – oslav různých výročí nebo výletních jízd nostalgickými vozidly. O jedné takové akci uspořádané ve spolupráci s ČD Nostalgie a Železničním klubem

Tatran se dočtete uvnitř čísla. A pro mě osobně bylo překvapením, kolik zájemců a železničních fotografů i v tomto horkém počasí přilákala. Důsledkem hrozby požárů v tomto suchém období je bohužel zákaz jízdy parních lokomotiv, na které se těší nejen děti, ale i dospělí. Možná by stálo za to považovat o podobných opatřeních, jako mají na Slovensku, kdy za parním vlakem následuje vlak protipožární. Já osobně horko nemusím a když večer sleduji předpověď počasí na další den a vidím nadšenou slečnu oznamující pokračování tropických teplot, její pocity rozhodně nesdílím. A věřím, že nejsem sám. Přeji čtenářům našeho magazínu a všem zaměstnancům ČD Cargo klidné prožití nebo přežití 😊 letních dnů a pohodovou dovolenou.

MICHAL ROH

Obsah

Nové přepravy pohonných hmot

03 Na jaře letošního roku vyvrcholila dlouhá obchodní jednání o nové přepravě pohonných hmot ze Slovenska do Polska přes Českou republiku. Se zákazníkem se podařilo domluvit cenové i technologické podmínky a výsledkem je několik ucelených vlaků týdně.



Odklony v Podkrkonoší

04 Rozsáhlá výluková činnost na síti Správy železnic vyžaduje od dopravců flexibilitu a hledání netradičních řešení při realizaci odklonové vozby. V Podkrkonoší se to podařilo a naši zákazníci mohli být s odvozem svého zboží spokojeni.



K 1. červenci byl v ČD Cargo zahájen projekt tzv. superstrojvedoucích. Připravován byl řadu měsíců a je dobře, že mezi strojvedoucími vyvolal zájem o tuto novou pozici. Na snímku z 3. července je zachycen odjezd vlaku Pn 48083 z Ústí nad Labem. Superstrojvedoucímu panu Vondrákovi zbývá do cíle cesty v Břeclavi ještě téměř 400 kilometrů. **FOTO: ANTONÍN NĚMEČEK**

ČD Cargo Adria

ČD Cargo Adria je naší nejmladší dceřinou společností. Na principy jejího fungování, obchodní činnost a plány do budoucna jsme se zeptali dvou jednatelů této společnosti Danijela Krakiće, generálního ředitele a Ivana Periće, který má ve firmě na starosti převážně obchod.



► Společnost ČD Cargo Adria byla do obchodního rejstříku zapsána v květnu 2021. Obchodní činnost zahájila v říjnu téhož roku. Čeho se vám za ty téměř dva roky existence společnosti podařilo dosáhnout?

DK: V tomto období se společnosti ČD Cargo Adria d.o.o. (dále ČDCA) podařilo získat všechna potřebná oprávnění k získání licence provozovatele drážní dopravy v Chorvatsku. To byl první a nejdůležitější krok k tomu, aby se společnost mohla začít rozvíjet. S malým týmem zaměstnanců jsme při vstupu na trh, kde je velmi silná konkurence, dokázali umístit logo ČD Cargo Adria na mapu železničních dopravic. Vzhledem k bohaté historii skupiny ČD Cargo bylo založení nové společnosti z rodiny ČD na Jadranu moudrým rozhodnutím.

IP: ČD Cargo Adria si od okamžiku zahájení svého podnikání pronajímá různé typy vozů od mateřské společnosti a také od dalších specializovaných firem, které vozy pronajímají. Vzhledem k tomu, že segment intermodálních přeprav v roce 2022 prosperoval, byl to ideální okamžik, aby ČDCA vstoupila do hry a nabídla další řešení pro intermodální přepravu. V současné době pořizujeme 200 vozů Tams od mateřské společnosti. Nyní jsou v poslední fázi revizí a oprav, aby mohly být využívány v přepravách sypkých a hromadných substrátů v našem regionu.

► Jaké obchodní případy společnost realizuje, v jakých objemech a trasách? Využíváte přístavy v Rijeci a Ploče?

IP: ČDCA se zaměřuje především na segment intermodální dopravy. V posledních 15 letech došlo v jadranských přístavech k výraznému nárůstu objemů. To ukazuje, jak důležitou se pro střední Evropu stává jižní trasa. Kratší přepravní doby plavidel z Dálného východu a středomořských zemí přináší velký užitek zákazníkům i životnímu prostředí. Kratší cesta totiž znamená také méně emisí CO₂. Vnitrozemská vzdálenost z jadranských přístavů může být ve srovnání se severními přístavy také až dvakrát kratší. ČDCA fungovala především na přepravních prouděch z přístavu Rijeka. Relace spojující přístav Rijeka směřovaly do Bělehradu v Srbsku, Ennsu v Rakousku a Paskova v České republice. Stejně tak jsme se podíleli na některých zkušebních přepravách v segmentu automotive z České republiky do Chorvatska (Záhřeb). Od poloviny roku 2022 do konce prvního čtvrtletí roku 2023 ČDCA zajistilo obchodně nebo chcete-li spedičně přepravu více než 400 vlaků. V současné době působíme pouze v přístavu Rijeka, ale hledáme pro naše zákazníky řešení také v přístavu Koper ve Slovinsku a v italských přístavech jako Terst, Monfalcone, Benátky. Přes přístav Ploče jsme zatím žádné přepravy ne-realizovali.

► Od dubna 2022 je ČD Cargo Adria držitelem všech potřebných oprávnění k provozování železniční nákladní dopravy v Chorvatsku. Kdy předpo-

kládáte, že vlastní licenci začnete využívat? Jaké lokomotivy budete na naše vlaky v Chorvatsku nasazovat?

DK: Licence byla společnosti vydána na začátku roku 2022 a na základě toho bylo v dubnu 2022 vydáno osvědčení o bezpečnosti na dobu jednoho roku. V dubnu 2023 bylo osvědčení obnoveno na dobu tří let. Používání naší licence a dopravu našimi lokomotivami plánujeme zahájit v posledním čtvrtletí tohoto roku nebo začátkem roku příštího. Připravujeme se na využívání lokomotiv, které nebudou moci jezdit na české síti z důvodu změněných bezpečnostních požadavků na železniční infrastrukturu. To znamená, že nejprve budeme využívat lokomotivy řady 742 a 230. Samozřejmě všechny musí být upraveny podle regionálních bezpečnostních požadavků, což znamená, že na ně musí být instalováno nové zabezpečovací zařízení. V současné době probíhá instalace zařízení Indusi ATP na dvě lokomotivy řady 742 pro provoz na chorvatské síti. Po instalaci budou lokomotivy schváleny



Danijel Krakić

Vystudoval Střední školu elektrotechnickou v Záhřebu, obor železniční doprava a fakultu dopravních věd Univerzity v Záhřebu. Až do roku 2013 působil na různých pozicích Ministerstva dopravy Chorvatské republiky, naposledy jako ředitel odboru železnic a lanových drah. V té době zastával i řadu dalších funkcí, například byl zástupcem Chorvatska v Radě pro plánování pozemní dopravy při NATO atd. V letech 2013 až 2017 působil jako předseda představenstva společnosti HŽ Cargo d.o.o. Poté se vrátil na Ministerstvo dopravy opět na železniční odbor, kde měl na starosti mezinárodní spolupráci, evropské projekty, podporu železniční nákladní dopravy v Chorvatsku a financování železničního sektoru. Od října 2022 je generálním ředitelem společnosti ČD Cargo Adria d.o.o.

chorvatským drážním úřadem. S rozvojem aktivit a poptávkou po přepravě usilujeme také o využití dalších lokomotiv, zejména vícesystémových, jako například řady 388.

► S jakými útvary ČD Cargo kooperujete a v jakých záležitostech? Spolupracujete také s dalšími dceřinými společnostmi ČD Cargo?

DK: Jsme velmi pyšní na to, jak funguje spolupráce v rámci Skupiny ČD Cargo. Pouze úzká spolupráce s jednotlivými útvary může být pro firmu a její podnikání přínosem. Z obchodní oblasti jsme v úzkém kontaktu s oddělením intermodálních přeprav a snažíme se rozvíjet nové



Ivan Perić

Ivan Perić nastoupil do ČD Cargo Adria 1. ledna 2023. 18 let pracoval na různých pozicích pro přístav Koper, poslední dva roky působil jako zástupce koperského přístavu v Praze, kde byl zodpovědný za slovenský a český trh. Během své kariéry v přístavu Koper získal mnoho zkušeností v různých oblastech, například jako ředitel terminálu pro hromadné substráty nebo obchodní manažer v marketingovém oddělení zodpovědný za různé trhy. Jeho první pracovní pozicí v přístavu Koper byl dispečer kontejnerového terminálu, předtím pracoval ve vnitrozemském distribučním skladu. Ivan vystudoval námořní a dopravní fakultu Lublaňské univerzity v Portoroži.

přepravy pro naše klienty ze všech jadranských přístavů. V kontaktu jsme i s kolegy z dalších komoditních skupin, s právním odborem nebo odborem hospodaření s kolejovými vozidly. Velkou podporu cítíme i od vedení Skupiny ČD Cargo. Pokud jde o dceřiné společnosti, se všemi máme dobré kontakty, ale hlavně spolupracujeme s CD Cargo Slovakia, CD Cargo Hungary a rakouskou pobočkou. Důvod je jednoduchý, tyto země nejvíce využívají jadranské přístavy a jsou napojeny na dopravní aktivity v tomto regionu. S ČD Cargo Logistics připravujeme nové produkty, které vyžadují zapojení více společností ve Skupině a speciální služby pro zákazníka.

► Kde vidíte ve vašem regionu další potenciál a za jakých podmínek se nám ho může podařit využít?

IP: Do budoucna vidíme v našem regionu růst objemů přepravy v jadranských přístavech. Nejdůležitějším segmentem zůstane intermodální přeprava a díky dobré spolupráci se společnostmi uvnitř Skupiny vidíme velký potenciál k provozování služeb pro země střední Evropy. Automobilový průmysl bude také jednou ze strategických oblastí, které budou potřebovat dopravní řešení. Obecně lze očekávat pokles objemů volně ložených substrátů, což souvisí s ekologickou politikou EU. A pro nahrazení těchto výkonů musíme najít nové možnosti, jak být úspěšní i v budoucnu. V regionu se v současné době objevují nové investice především v Srbsku. Vývoj sledujeme a potenciálním klien-

tům budeme nabízet naše služby. Během několika let by měly být dokončeny hlavní práce na železniční infrastruktuře ve Slovinsku a Srbsku a do té doby plánujeme mít v těchto dvou zemích také vlastní licence. Díky tomu budeme schopni jako Skupina nabízet zákazníkům komplexní řešení na jednom místě.

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH VE SPOLUPRÁCI S PETREM JINDROU
FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Fotosoutěž ČD Cargo

Vyhraje hodnotné ceny! Zašlete nám fotku nákladního vlaku nebo lokomotivy ČD Cargo. Vybrané snímky budou vybrány do stolního kalendáře pro rok 2024. Fotografie zasílejte na email: fotosoutez@cdcargo.cz, včetně krátkého popisku.

Soutěž trvá do 30. září 2023, vyhlášení proběhne 20. října 2023. Více informací na www.cdcargo.cz/fotosoutez.

1. cena:

Model lokomotivy ČD Cargo
CEWE – poukázka v hodnotě 1.500,- Kč
Dárkový balíček reklamních předmětů ČD Cargo

2. cena:

Model nákladního vozu ČD Cargo
CEWE – poukázka v hodnotě 1.500,- Kč
Dárkový balíček reklamních předmětů ČD Cargo

3. cena:

CEWE – poukázka v hodnotě 1.500,- Kč
Dárkový balíček reklamních předmětů ČD Cargo

ČD Cargo si vyhrazuje právo použít zaslané fotografie k propagačním účelům.

Začátek nové spolupráce

N Nafta a benzín představují v rámci Evropské unie strategické suroviny, jejichž přepravu je nutné zajistit bezpečně a v odpovídající kvalitě. Ročně se jedná přibližně o 1,5 mil. tun zboží, což není zanedbatelný objem. Spolehlivě zabezpečujeme dovoz pohonných hmot z Německa do skladů společnosti ČEPRO po celé České republice, palivem zásobujeme mimo jiné i pražské letiště. Pro přepravu pohonných hmot máme k dispozici flotilu vlastních nových cisternových vozů řady Zacns, velký podíl však zaujímají přepravy realizované v soukromých vozech.

Zatímco v loňském roce převažoval v přepravách PHM importní směr, v letošním roce výrazně stoupl objem přeprav v tranzitu přes Českou republiku. Stane se tak díky novým obchodním aktivitám akciové společnosti ČD Cargo a také díky její expanzní strategii umožňující realizaci těchto přeprav v zahraničí. V závěru roku vstoupili zástupci ČD Cargo do jednání se slovenskou společností Railtrans International (RTI), která mimo jiné zastřešuje značný objem přeprav pohonných hmot z Bratislavského Slovaftu. Více než 60 % přeprav této společnosti tvoří právě PHM. Po náročných jednáních zaměřených nejen na cenovou úroveň, ale rovněž na organizaci jízd vlaků, byla na konci března 2023 zrealizována zkušební jízda několika ucelených vlaků a po vyhodnocení s pozitivním výsledkem byly 17. dubna zahájeny pravidelné přepravy. Nový kontrakt obnáší zajištění přepravy cca 400 tisíc pohonných hmot ze Slovenska do Polska v tranzitu přes Českou republiku, konkrétně v úseku Lanžhot st.hr. – Bohumín-Vrbice st.hr. Odesílací stanicí zásilek je Bratislava ÚNS, slovenský úsek do PPS Kúty však realizuje dopravce ZSSK Cargo. V Kútech vlak

přebírají naše lokomotivy a naši strojvedoucí, kteří vlak dopraví do Bohumína-Vrbice, aby jej následně předali naší dceřiné společnosti CD Cargo Poland, která „ucelenku“ dopraví do stanice určení. Konkrétně se jedná o stanice Malczyce, Piekary Śląskie, Ślawięce a Wola. Na přepravy jsou nasazeny soukromé cister-

nové vozy RTI a dalších držitelů. V průměru jezdí 4–5 vlaků týdně.

Spolupráce s RTI se neomezuje pouze na výše uvedené tranzitní přepravy, ale již delší dobu se rozvíjí přepravy leteckých pohonných hmot do Středokluk, uhlovodíků do Mostu a Ostravy nebo olejů do Přerova. Rovněž jsme znovu pře-

vzali přepravu pohonných hmot do tuzemských skladů ve Vlkoši a Kojeticích na Moravě v rozsahu 10–15 tisíc tun měsíčně.
MICHAL ROH



Dne 1. června 2023 krátce před 18. hodinou projížděl Přerovem vlak Pn 48216 vedený lokomotivou 363.502. Cílovou stanicí soupravy 22 ložených cisteren byly polské Ślawięce. FOTO: TOMÁŠ KUČHTA

Zajímavosti z provozu

Fotovlak s „brejlovcem“ 753.301

V V posledních letech stoupá zájem železničních fotografů a jiných nadšenců o lokomotivy v tzv. retro nátěrech. S tímto zájmem přímo souvisí i objednávky různých fotovlaků, do jejichž čela lze takové hnací vozidlo nasadit. Obdobný zájem je také o vozidla starších řad, například 742 ve nekorporátních

nátěrech nebo o posledního provozního trojkového „brejlovce“ ČD Cargo 753.301. Právě tento stroj se stal 17. června 2023 předmětem zájmu fotografů a železničních cestovatelů při jeho nasazení na mimořádný vlak z Děčína přes Liberec do Raspenavy a zpět. Na snímku je zvláštní vlak sestavený z lokomotivy 753.301 a tří osobních vozů řady 054 ČD u Božíkova.



„Hrbatá“ 130.027 SOKV Ostrava

V první polovině měsíce června 2023 vyvstala zajímavá myšlenka doplnit retro lokomotivu 130.027 ČD Cargo o výrazné oranžové pruhy na čela lokomotivy a uvést ji tak do stavu z doby nátěrového vzoru z osmdesátých let. Pruhy jsou vyrobeny ze samolepící fólie, přičemž během příštího roku se s hnacím vozidlem počítá na kompletní opravu v rozsahu R1, včetně nového laku, neboť ten současný je do značné míry po-

škozen korozí skříně, což je při stáří vozidla běžný jev. Lze tedy předpokládat, že v současné nátěrové podobě bude vozidlo provozováno během celého roku 2023. V noci z 20. na 21. června 2023 stanula tato lokomotiva v čele ad hoc vlaku Pn 52412 vezoucího prázdné vozy z Osíčka do Děčína hlavního nádraží. Odtud pak cisterny pokračovaly k nakládkě do Hamburku.

TEXT A FOTO: NT

Podkrkonošské odklony



N Na sklonku jara 2023 se v Podkrkonoší konaly dvě rozsáhlé výluky, které měly zásadní vliv na osobní a nákladní dopravu. První výluka, resp. jedna z mnoha etap proběhla v termínu 10. května až 8. června 2023 a týkala se modernizace železniční stanice Semily. Při této rozsáhlé a nepřetržité výluce proběhla výstavba nástupišť v návaznosti na nově budovaný přestupní autobusový terminál a dále proběhla částečná úprava kolejí, která byla v posledních letech terčem kritiky, neboť tím došlo k omezení infrastruktury pro nákladní dopravu. Tato výluka je rozdělena do několika etap, přičemž v těch následujících již nedojde k úplnému zastavení železniční dopravy.

Mn 84107 a Mn 84108 do trasy přes Libuň, Ostroměř a dále z Lázní Bělohrad do svých tras. Jako varianta byl zaveden i odklon „manipuláku“ v úseku Libuň – Lomnice nad Popelkou a opačně, který se reálně využil pouze při nižších zátěžích manipulačních vlaků, resp. v jednom případě k odlivu větší zátěže z Lomnice nad Popelkou, a to z důvodu značného vytížení Mn 84108 z Lázní Bělohrad do Turnova. Určitou zajímavostí těchto jízd bylo projetí nákladních vlaků po úsecích, kde se běžně s nákladními vlaky ČD Cargo nesetkáme. Konkrétně šlo o úseky Libuň – Lomnice nad Popelkou a Ostroměř – Lázně Bělohrad. Druhá odklonová vozba byla neméně zajímavá. Oblast Hostinného byla obsloužena standardním způsobem pravidelným manipu-



750.235 v čele řádně vypakovaného Pn 55460 u obce Ústí u Staré Paky, v úseku mezi stanicemi Roztoky u Jilemnice a Stará Paka

pojžděné, konkrétně na části železniční tratě mezi Dvorem Králové a Horkou u Staré Paky a na zajímavém úseku mezi Starou Pakou a Martinicemi v Podkrkonoší. Závěrem do-

dejme, že zdejší oblast nabízí nesčetně krásných výhledů nejen na Krkonoše, ale i na jiné zajímavosti zdejší krajiny.

TEXT A NEOZNAČENÉ FOTO: NT



Liberecký „elektronik“ 743.007 u obce Šárovceva Lhota s odkloněným Mn 84108. Jen pro zajímavost, souběžně s dráhou tekoucí říčka se jmenuje Javorka.

Druhá a souběžná výluka se v termínu od 29. května do 15. června 2023 konala na traťovém úseku mezi stanicemi Kunčice nad Labem a Hostinné. Zahrmovala modernizaci železničního svršku včetně železničních přejezdů na frekventované silnici spojující Vrchlábí, Hostinné a Trutnov.

V prvním případě nebylo z důvodu výlukové činnosti možné standardním způsobem obsluhovat Staropacko a přilehlé okolí. Z těchto důvodů došlo k odklonění pravidelného spoje ČD Cargo

lačním vlakem Trutnov – Hostinné a zpět. Naopak Vrchlábí včetně jilemnické lokálky obsloužila výluková 742 z Kunčic nad Labem. Pro přísun a odsun zátěže z Hradce Králové pro tuto západní část Podkrkonoší byl zaveden odklon Pn 55290 a Pn 55460. Z důvodu náročných sklonových poměrů byl odklonový vlak zpravidla veden dvojicí lokomotiv 742. Případný železniční fotograf měl i v tomto případě ojedinělou možnost fotit vlaky na úsecích, které běžně nejsou vlaky ČD Cargo



V rámci odklonové vozby zavítala do Lomnice nad Popelkou i dvojice „bizonů“ 753.615+617, která si sem „odskočila“ před svým pravidelným výkonem v podobě odvozu písku z Libuně do Řetenic.

FOTO: MICHAL ROH

Bezpečnostní cíle

V návaznosti na Nařízení komise EU 2018/762 musí naše společnost sledovat důležité provozní parametry při provozování drážní dopravy za účelem zlepšování stavu systému zajišťování bezpečnosti.

Cílem je trvalé zvyšování bezpečnosti, tj. snižování počtu mimořádných událostí, snižování jejich následků na lidských životech, majetku nebo životním prostředí prostřednictvím minimalizací rizik. Sledované parametry se nazývají „bezpečnostní cíle“. Rozlišujeme „hlavní bezpečnostní cíle“ a „další bezpečnostní cíle“. Ty hlavní jsou zaměřeny na mimořádné události. Posuzuje se celkový počet, počet srážek

dražních vozidel, počet vykolejení drážních vozidel a počet nedovolených jízd drážních vozidel za návštěvidlo zakazující jízdu. A aby bylo možné posuzovat dané údaje v rámci celé naší společnosti, tedy i v Rakousku a Německu, je daná hodnota mimořádných událostí přepočtena v rámci skutečně evidovaných ujetých vlakokilometrů. Údaje za rok 2022 byly porovnány s průměrnými hodnotami za předchozí období a bohužel ani v jednom ze sledovaných parametrů nevyhověly. Proto v oblasti hlavních bezpečnostních cílů byl pro rok 2023 stanoven úkol dosáhnout relativní hodnoty ukazatelů v porovnání s průměrnou hodnotou let 2019–2022.

Další bezpečnostní cíle se týkají modernizace

kolejových vozidel, včetně pořizování vozidel nových, zajištění ECM (důležité osvědčení v oblasti údržby drážních vozidel) a personální a provozní oblasti (tabletizace, školení ETCS, zavedení elektronické knihy normálíí atd.). Všechny tyto důležité parametry nám napomáhají k analýze systému zajišťování bezpečnosti, k určení všech vlivů a souvislostí jednotlivých MU, ke stanovení co nejučinnějších opatření a zejména k plánování bezpečnostních cílů pro následující období. Celá tato problematika hodnocení a plánování bezpečnostních cílů je zastřešována odborem bezpečnosti provozování drážní dopravy GŘ ČD Cargo, který ve spolupráci s ostatními odbory poskytuje relevantní údaje. Následně jsou data hodnocena na úrovni Bezpečnostního manažera ČD Cargo a předkládána představenstvu společnosti.

TEXT A ILUSTRACNÍ FOTO: JAN HNILICA



Zkušební přepravy firmy LASSELSBERGER

S Společnost **LASSELSBERGER, s.r.o.**, je jediným výrobcem keramických obkladů a dlažeb v České republice a současně se řadí k největším světovým producentům v tomto odvětví. Firma má u nás několik výrobních závodů a právě jednomu z nich, tomu v Borovanech v jižních Čechách, se budeme dnes věnovat.

V souvislosti s právě probíhající modernizací závodu jsme byli na podzim loňského roku firmou osloveni, zda by bylo možné, jelikož tento závod disponuje vlečkou, obnovit po mnoha letech železniční přepravu při naložení surovin do výroby a v budoucnu možná i pro expedici hotových výrobků. Pro druhou jmenovanou oblast jsme nabídli pomoc ve spolupráci s naší dceřinou společností ČD Cargo Logistics, včetně hledání možností vhodných prostor umožňujících překládku železnice/silnice.



Nakládka živce do vysokostěnného vozu v Nové Vsi nad Lužnicí FOTO: JAN VACH

Než jsme mohli spustit zkušební přepravy, bylo nutné kolejisté vlečky v Borovanech vyčistit od náletových porostů a vyklidit plochy kolem kolejí, které byly zaplněny sutí a demontovanou technologií výroby. Zároveň probíhala jednání ohledně technologie a smluvních cen za přepravy. V květnu se pak uskutečnily zkušební přepravy surovin, aby se vyzkoušela jak vhodnost uvažovaných řad železničních nákladních vozů, tak i je-



Obsluha vlečky společnosti LB MINERALS ve Skalné u Chebu FOTO: MICHAL ROH

jich vykládka na manipulační ploše na vlečce borovanského závodu.

V rámci zkušebního projektu byla realizována přeprava dvou ložených vozů řady Tams naložených jílem ze Skalné, z vlečky firmy LB MINERALS, přeprava jednoho loženého vozu Ea s živcem a dvou vozů řady Ua (Dumpcar) také s živcem z vlečky firmy LB MINERALS v Nové Vsi nad Lužnicí. Všechny vozy bylo nutné k nakládkě přistavit čisté. O to se postarali kolegové z PP Cheb a PP České Budějovice. Jelikož Skalná leží na trati s provozem dle předpisu D3 (trať se zjednodušeným způsobem řízení drážní dopravy) a nebyla již dlouho obsluhována, museli být příslušní provozní zaměstnanci proškoleni a projít seznáním tratě a teprve poté bylo možné zorganizovat mimořádnou obsluhu dopravy Skalná. Nová Ves nad Lužnicí je naopak pravidelně obsluhovaná, v čemž měli jihočeští kolegové výhodu.

Ve Skalné proběhla nakládka jílu bez problémů a vozy byly podány k přepravě na základě vyhotovených vzorů nákladních listů. Zatím standardní formou bez elektronického podeje. Při objednávce vozů i s vyplněním potřebných dokladů k přepravě firmě ochotně pomohli naši kolegové z Chebu. Do Borovan vozy dojelely v plánovaném termínu. V Nové Vsi nad Lužnicí mají se železniční zkušenosti a využívají i elektronický podej zásilek, takže po předložení vzoru nákladního listu byl podej vozů k přepravě „hračkou“. Malý problém nastal po nakládce vozů, protože drcený živce v suchém stavu prásí a ve vlhkém „teče“. Proto bylo nutné u vozu řady Ea dotěsnit jeho dveře

a vozy řady Ua byly pro jistotu zakryté plachtou. I zde se podařilo za spolupráce s kolegy z PP České Budějovice vozy přepravit k vykládce, respektive vykládkám (každý vůz se vykládal v jiném termínu) podle plánu.

Na vlečku do Borovan byly v jeden den přistaveny vozy určené na vykládku bagrem s výklopným drapákem, který si zajistil zákazník. Postupně byly vyloženy a materiál odvezen nákladním automobilem do surovinového boxu. V dalším dohodnutém termínu jsme na vlečku přistavili ložené vozy řady Ua (Dumpcar) se živcem z Nové Vsi nad Lužnicí. Za účasti našich zaměstnanců byl každý vůz „ukotven“

a poté vysypán a pomocí čelního překladače bylo zboží opět naloženo na nákladní automobil a převezeno do surovinových boxů. Nevýhodou tohoto vozu byla vysoká prašnost při manipulaci se zbožím. Nakonec byly všechny vozy zákazníkem řádně vyčištěny a vráceny zpět.

Po zvážení všech výhod a nevýhod bylo rozhodnuto, že nevhodnější pro tyto přepravy je vysokostěnný vůz se střechou řady Tams, který bude nejspíše použitý i na přepravy živce z Chodova, kde nakládá firma KMK GRANIT a odkud zkušební přepravy nebyly třeba, protože uvedená firma v Chodově dlouhá léta nakládá a vykládka je obdobná jako u zkušebně provedených přeprav.

Bohužel pro letošní rok už zákazník s žádnými přepravami nepočítá, ale po rozjezdu nových linek bychom mohli společnými silami přepravit od roku 2024 do Borovan až cca 50 000 t nerostných surovin ročně tak, že by dojížděly v pondělí až pátek skupiny 6 vozů se živcem nebo jílem. Přepravy ze Skalné a Nové Vsi nad Lužnicí by probíhaly od dubna do října v nezamrzném období a přepravy z Chodova v období o něco delším.

FRANTIŠEK ZEMAN



Vykládka živce z vozu Dumpcar na vlečce v Borovanech FOTO: VÁCLAV PLEČER

Oslavy LIAZ v Mnichově Hradišti

V V sobotu 27. května se v Mnichově Hradišti uskutečnily oslavy 70. výročí od zahájení výroby nákladních automobilů LIAZ v tomto městě. Zároveň v letošním roce uplynulo 20 let od smontování posledního automobilu této značky.

Naše akciová společnost poskytla na tyto oslavy dva nízkostěnné nákladní vozy řady Res, na kterých byl naložen nákladní automobil LIAZ. Právě z železniční stanice Mnichovo Hradiště odjížděly nákladní vozy ložené „LIAZKAMI“ k příjemcům nejen v České republice, ale například i do Sovětského svazu. Dokládá to snímek nakládky automobilů LIAZ 706RT z roku 1958, který nám ze svého fotoarchivu poskytlo Muzeum města Mnichovo Hradiště. Atmosféru oslav na železniční stanici nám pak přibližuje fotografie od Matěje Křepelky. A pokud



se o výrobě nákladních automobilů LIAZ chcete dozvědět něco více, využijte odkaz prostřednictvím QR kódu. Uvidíte i již zmiňovanou nakládku.

MICHAL ROH



ČD Cargo spustilo projekt tzv. superstrojvedoucích

Dne 1. července 2023 spustilo ČD Cargo projekt tzv. superstrojvedoucích. Čím se tito zaměstnanci odlišují od ostatních a co je jejich hlavním úkolem?

Vakciové společnosti ČD Cargo je zaměstnáno přibližně 1 700 strojvedoucích rozmístěných v souladu s celosíťovou působností ČD Cargo po celé České republice. Akční rádius jejich nasazení je omezen řadou faktorů, jako například poznáním tratí, znalostí konkrétních lokomotivních řad, proškolením znalostí jízdy pod ETCS apod. V této souvislosti je však potřeba zmínit, že není nutné a ani efektivní, aby všichni uměli všechno. Řada strojvedoucích například zabezpečuje pouze posun a vozbu manipulačních vlaků, jiní jsou turnusově nasazováni na konkrétní přepravy třeba uhlí, další strojvedoucí vozí vlaky pouze po tratích se střídavou napájecí soustavou apod. Na síti máme denně téměř 800 vlaků, proto při nasazování strojvedoucích a s daným lokomotivním parkem co do počtu a typu lokomotiv uplatňujeme jiný systém (regionální), než někteří jiní menší dopravci. Protože ne vždy je náš systém na 100 % efektivní a v návaznosti na nárůst zahraničních přeprav, přistoupilo ČD Cargo k realizaci projektu tzv. superstrojvedoucích – zaměstnanců, kteří mají

poznání všech hlavních tratí a zároveň mají znalost většiny řad dálkových lokomotiv. Tento projekt jde ruku v ruce s modernizací lokomotivního parku. V současné době má ČD Cargo k dispozici 12 plně interoperabilních lokomotiv řady 383 a 16 lokomotiv řady 388. Další lokomotivy si najímáme. Také jsme rozšířili park „es“ řady 363, která dnes rovněž zajíždějí doslova od Chebu po Břeclav. Tento fakt samozřejmě realizaci projektu výrazně zjednodušuje.

Na jaře letošního roku jsme naše strojvedoucí oslovili s nabídkou v rámci tohoto projektu. O celé věci byly informovány i odborové centrály. Nakonec jsme z přihlášených uchazečů vybrali prvních 9 zkušených strojvedoucích, kteří si v průběhu léta, kdy výrazně klesají požadavky našich zákazníků, doplní potřebná seznání a postupně se objeví na lokomotivách v čele vlaků napříč Českou republikou. Prioritní jsou pro nás vozební ramena Děčín – Lanžhot/Břeclav, Děčín – Ostrava a samozřejmě jejich kombinace. Již nyní máme řadu strojvedoucích, kteří nám v podobném režimu vozí některé vlaky, například s pískem nebo minerálními vodami, ale zároveň jsou nasazováni i na jiné výkony. Primárním úkolem superstrojvedoucích však bude především vozba dálkových vlaků, u kterých je prioritou čas. Projekt



Před odjezdem z Břeclavi. FOTO: DENIS BARTOŠÍK

bude vedením společnosti samozřejmě podrobně sledován. Po vyhodnocení pak bude rozhodnuto o jeho úpravě a rozšíření. První přepravy v rámci tohoto projektu se ujal pan Jindřich Vondrák z PJ Brno, který v noci z 2. na 3. července 2023 odvezl s Vectronem 2 500 tun těžký vlak s obilím z PPS Kúty do Děčína, kam dorazil po cca 9 hodinách jízdy. Zpět

byla stejnou lokomotivou dopravena z Ústí nad Labem do Břeclavi souprava GigaWoodů ložených dřevem. Návrat zkomplikovala porucha trakčního vedení ve stanici Pečky, kdy vlak musel být přesměrován přes Sadskou a Nymburk.

MICHAL ROH VE SPOLUPRÁCI S RADKEM NEDOMLELEM

Léto plné zábavy s VPN Family Datujte do konce srpna za cenu jednoho měsíce

Kdo by nechtěl ze svých letních výletů posílat fotky nebo videa, užít si videohovor s blízkými nebo kamarády kdykoli a odkudkoliv? Ani letos se s námi na dovolené neztratíte, máme pro vás data na celé léto za neuvěřitelnou cenu.

Objednejte si naše mobilní data a surfujte s datovým tarifem 1,5 nebo 3 GB až do konce srpna za cenu jednoho měsíce. Například s datovým tarifem OneNet Mobilní připojení 3 GB ve VPN Family – Vodafone zaplatíte za celé 3 měsíce jen 212 Kč a s Internetem v mobilu L (3 GB FUP) ve VPN Family – O2 jen 239 Kč. Nechcete, aby vám na dovolené utekly vaše oblíbené pořady a seriály? **Objednejte si TV Kuki na prázdniny až na dva měsíce zdarma a zůstaňte v obraze.** Objevte s ní skvělé funkce, které vám klasická televize nenabízí – například

sledování zpětně 7 dní až na 5 zařízeních současně.

Objednejte si internet ve VPN Family co nejdříve a využijte naše slevy naplno. Internet v mobilu vám zjednoduší život např. díky mapám, chatu, vyhledávání spojů a můžete také posílat své fotky z cest rodině a přátelům.

Výhodné tarify ve VPN Family – O2 nebo ve VPN Family – Vodafone si může každý zaměstnanec Skupiny České dráhy a Správy železnic objednat na portálu <https://family.cdt.cz> nebo na telefonním čísle 972 111 333. Naleznete tam také kalkulačku pro srovnání cen za mobilní služby a přehledný ceník.

Už 15 tisíc zaměstnanců s rodinami se připojilo do drážní rodiny VPN Family. Zeptejte se svého kolegy a ušetřete i vy!

Projekt MOMIS – ukončení migrací uživatelů

Na konci května letošního roku bylo s měsíčním předstihem dosaženo základního cíle projektu, a to kompletní migrace všech uživatelských účtů, osobních i sdílených mailboxů a osobních počítačů/notebooků do nové domény CDCAD.cz. Od letošního května tak má každý zaměstnanec svůj vlastní uživatelský účet, vlastní e-mailovou adresu a mailovou schránku v cloudovém prostředí.

Tento úspěch je výsledkem práce celého projektového týmu MOMIS složeného ze specialistů z odborů Procesního inženýringu (O20), Metodiky a podpory ICT (O26) s velkým přispěním lokálních IT specialistů, kteří se kromě participace na migracích rovněž proaktivně věnovali proškolení koncových uživatelů.

Celkem bylo zmigrováno:

- 6 777 osobních uživatelských účtů a k nim přidělených mailových schránek
- 1 952 osobních počítačů a notebooků
- 626 sdílených mailových schránek

Pozitivně pokračuje i druhá část projektu MOMIS, kterou je přesun liniových a tematických prostor z prostředí staré platformy Share-point 2010 na nový Share-point On-line. Nové uložení aktuálně plně využívají již takřka všechny útvary GR, s výjimkou KPP, O17 a OPT, které budou migrovány v 2. pololetí. Průběžně probíhá stěhování obsahu i v rámci jednotlivých SOKV, OKV, PJ a RPČT. Termín plného přechodu pro všechny útvary je konec letošního roku, nicméně je předpoklad dřívějšího splnění. Některá specifická uložení budou stěhována ještě i v roce 2024, což je spojené s přípravou a tvorbou nových aplikací, které průběžně vznikají na prostředí M365. To jsou však již liniové rozvojové aktivity, pro které právě dodávka projektu MOMIS byla základním stavebním kamenem.

Třetí, poslední částí projektu, je již v minulosti zmínovaná tzv. readresace (změna nastavení a konfigurace síťové infrastruktury) jednotlivých budov s pracovišti ČD Cargo. Tato aktivita byla s ohledem na vícero negativních faktorů formálně prodloužena do konce roku 2024, i když se nám zatím daří držet pozitivní trend a aktuálně je zreadresována

téměř polovina cílového stavu. Podle aktuální statistiky (pro jednotku měření je zvolena entita budovy a počítače) je k červnu t.r. zreadresováno:

- 138 budov z celkových 305 (45 %)

- 1 031 kusů PC techniky (počítače, notebooky, kamery, tiskárny...) z celkových 2 395 (48 %)

Implementací on-line prostředí Microsoft 365 jsme s kancelářským prostředím ČD Cargo plně přešli do světa cloudového prostředí a začínáme tak využívat soudobý technologický standard a všechna z něj plynoucí pozitiva – zvýšení naší kybernetické bezpečnosti, větší uživatelský komfort v rámci on-line prostředí, sdílení prostředků, dat, komunikace atd. Zároveň jsou dány základy pro další tvorbu a rozvoj M365 aplikací, ověření možnosti využití Umělé inteligence (AI) a dalších cloudových služeb. Na konci letošního roku též vyprší smlouva s Microsoftem tzv. Enterprise Agreement, prostřednictvím které jsou poskytovány licence pro využívání jeho služeb a prostředků a která se uzavírá vždy na období 3 let. Díky proaktivitě odboru O20 byla na začátku letošního roku uzavřena smlouva s Ministerstvem vnitra na tzv. Centralizované zadávání, jehož prostřednictvím Ministerstvo vnitra soutěží dodávky produktů společnosti Microsoft. Tato smlouva poskytuje benefit v podobě minimálně 20% slevy z poskytovaných licencí. V reálu tato sleva znamená pro ČD Cargo nezanedbatelnou úsporu v řádech jednotek milionů korun ročně.

ZA PROJEKTOVÝ TÝM MOMIS MAREK KMOCH

S hlubokým zármutkem oznamujeme, že 18. června 2023 nás navždy opustil dlouholetý zaměstnanec PJ Ústí nad Labem, skvělý člověk, kolega a kamarád pan **Miloš Blažek**. K ČD nastoupil 1. července 1986 jako posunovač, od 15. června 2001 pracoval ve funkci vedoucího posunu. Celý svůj život zasvětil práci na dráze, rodině a kamarádům. Lidé, kteří jsou pro nás důležití, zanechávají svůj otisk v našich životech. Ať už ve skutečnosti zůstanou nebo odejdou, v našich srdcích jsou napořád. Věnujme proto panu Blažkovi tichou vzpomínku...

Léto plné zábavy s VPN Family

Železnice v Laosu

J Je téměř neuvěřitelné, že některý stát zažívá v 21. století z železničního pohledu to, co v zemích Koruny české proběhlo v 19. století. Laos, tedy přesně Laoská lidově demokratická republika, je jedinou vnitrozemskou zemí jihovýchodní Asie. Rozlohou třikrát větší než Česká republika, s počtem obyvatel sedm milionů. Téměř tři čtvrtiny Laosu pokrývají hory a strmé zalesněné kopce. Cestování i život zde tedy není jednoduchý. Z pohledu ekonomiky jde o málo rozvinutý zemědělský stát s důležitým lesním hospodářstvím. Význačná je těžba vzácného dřeva a přední nerostnou surovinou je cín. Elektrická energie se téměř výhradně vyrábí ve vodních elektrárnách.

Do roku 2009, respektive 2021, země neměla podstatnou železniční infrastrukturu. 5. března 2009 bylo slavnostně uvedeno do provozu 5 km napojení na thajskou železniční síť, 3. prosince 2021 pak došlo ke zprovoznění 406 km dlouhé trati propojující laoské hlavní město Vientiane s čínskou železniční sítí.

Rozvoj laoských drah lze vnímat ve třech směrech podle států, se kterými sousedí. Přitom je důležité uvést, že hlavní město Vientiane leží na řece Mekong, která je zde zároveň hraniční řekou s Thajskem.

Tzv. Boten-Vientiane dráha je již zmíněná 406 km dlouhé spojení mezi laoským hlavním městem Vientiane ležícím na jihu u hranice s Thajskem a městem Boten ležícím na severu

u hranice s Čínou. Jedná se o moderní jednokolejnou elektrifikovanou (25 kV 50 Hz) trať normálního (1 435 mm) rozchodu s maximální povolenou rychlostí 160 km/h pro osobní a 120 km/h pro nákladní vlaky. Během 5 let stavby bylo vyhloubeno 75 tunelů o celkové délce 198 km a 167 mostů o celkové délce 62 km. Celková hodnota projektu dosáhla 6 miliard amerických dolarů. V prvním roce provozu, tedy v roce 2022, bylo po této trati přepraveno 8,5 milionu cestujících a 11,2 milionu tun zboží. Přeshraničních vlaků bylo vypraveno okolo 3 000, přičemž hodnota tohoto zboží dosáhla 1,8 miliardy amerických dolarů. Nové moderní spojení je integrální částí trati propojující Kunming, hlavní město čínské vnitrozemské provincie Jün-nan, se Singapurem. K výstavbě došlo v rámci tzv. Nové hedvábné stezky.

V červenci 2022 došlo k prodloužení trati z hlavního města Vientiane do 16 km vzdálené železniční stanice Thanaleng ve vesnici Dongphosy. Celková železniční síť normálního rozchodu v Laosu tak dosáhla délky 422 km. Thanaleng je od roku 2009 napojený na thajskou železniční síť, která je nicméně tzv. úzkého (1 000 mm) rozchodu. Z tohoto důvodu bylo v Thanalengu zbudováno překladíště, jehož součástí je logistický park. V sousedním Thajsku již probíhají práce na první thajské vysokorychlostní železnici z Bangkoku do Nong Khai, jenž leží nedaleko laoského Vientiane. Projekt 607,5 km dlouhé vysokorychlostní (250 km/h) trati je v souvislosti se zapojením čínských firem

označován jako čínsko-thajský železniční projekt. Výstavba je rozdělena do dvou etap, přičemž první 253 km dlouhý úsek (Bangkok – Nakhon Ratchasima) by měl být zprovozněn ještě letos. Druhá etapa je nicméně stále ještě ve fázi projektových příprav. Tato vysokorychlostní trať umožní cestování mezi dvěma hlavními městy Bangkok a Vientiane v čase pod 3 hodiny a bude plně konkurenční dopravě letecké. Předpokládá se silný rozvoj turismu s tím, že nákladní doprava (například export thajského ovoce) spolu s regionální osobní dopravou zůstane na úzkorozchodné trati, jež v současnosti prochází zdvoukolejněním.

Dne 28. února 2023 byla v hlavním městě Laosu podepsána dohoda o založení společného podniku mezi DEOCA Group (vietnamský infrastrukturní developer) a PTL (laoský obchodník s ropou) pro stavbu železniční tratě z Vientiane do vietnamského přístavu Vung Ang. Dvoukolejná elektrifikovaná trať o celkové délce 555 km bude standardního rozchodu s maximální cestovní rychlostí 150 km/h. Železniční napojení na hlubokomořský přístav Vung Ang, ve kterém má laoská vláda 60% podíl, podpoří laoskou ekonomiku přímým přístupem k jihočínskému moři, čímž umožní obchodní výměnu s velkými asijskými trhy, jako jsou Japonsko, Korejská republika, ale i Čína. Zároveň se díky železničnímu spojení, jehož dokončení se očekává do roku 2026, zrychlí obchodní výměna mezi Evropou a jihovýchodní Asií. Zásilky přepravované dnes po moři cca 45 dnů budou moci být nově dodány železnicí za přibližně 10 dnů.

V jihovýchodní Asii dochází k velkému rozvoji železniční infrastruktury. Tento trend lze dát do souvislosti s rozvojem čínské železniční sítě, kde by letos mělo být uvedeno do provozu



Na fotografii pořízené 22. dubna 2022 je zachycen slavnostní odjezd prvního nákladního vlaku spojujícího Shenyang v severovýchodní čínské provincii Liaoning a Laos.



Letecký snímek rozestavěného mostu na trati spojující Vientiane s Čínou (červenec 2020)

3 000 km nových konvenčních tratí a 2 500 km tratí vysokorychlostních. Na konci roku měla ČLR v provozu 155 000 km železničních tratí, z nichž 42 000 km tvořily tratě vysokorychlostní.

PŘIPRAVIL: MICHAL VÍTĚZ

S „dvojičkou“ do Prahy

S S „dvojičkou“ do Prahy, to je název akce, která se uskutečnila ve dnech 7. – 9. července 2023. Jednalo se o rychlík vypravený v trase Spišská Nová Ves – Praha sestavený z retro oddílových vozů „Tatran“ ze sedmdesátých a osmdesátých let, vozů „Ostravanu“ a restauračního vozu.

o „eso“ ES 499.1006, „staročešku“ E 469.2001 a „šestikolák“ E 669.2168. Zvláště poslední jmenovaná se v Praze příliš často neobjevuje, a tak není divu, že o výstavu byl velký zájem. Poděkování patří strojvedoucím PJ Praha, kteří lokomotivy „hlídali“ a návštěvníkům dokázali poskytnout jakékoliv informace. Tak trochu zlatým hřebem programu pak byla jízda nákladního



Praha-Malešice - 8. 7. 2023

V jeho čele stanula elektrická lokomotiva 131.001/002 tzv. „dvojička“ opatřená slušivým retro nátěrem. V sobotu ráno stanula „dvojička“ v čele zvláštního osobního vlaku z Prahy do Karlštejna a zpět. Nejen pro účastníky akce pak byla na Masarykově nádraží připravena malá výstava elektrických lokomotiv ČD Cargo opatřených retro nátěry. Konkrétně se jednalo

fotovlaku v čele s již zmíněnou „dvojičkou“ a nákladními vozy ČD Cargo různých řad v trase Praha-Libeň – Praha-Krč – Beroun a zpět. Tato jízda přilákala snad stovku fotografů po celé trase a sociální sítě brzy zaplavily fotografie tohoto nákladního vlaku. V neděli 9. července se pak retro rychlík vydal na zpáteční cestu do Spišské Nové Vsi. S ohledem na připravované



Sadská - 7. 7. 2023

přepnutí žilinského železničního uzlu na střídavý proud je dost možné, že se jednalo o jednu z posledních zážitkových jízd s touto lokomotivou do České republiky. Závěrem dodejme, že

zdařilá akce se uskutečnila ve spolupráci Železničního klubu Tatran, ČD Nostalgie a ČD Cargo. TEXT: MICHAL ROH FOTO: TOMÁŠ VYPLAŠILA TOMÁŠ KUČHTA



Všenory - 8. 7. 2023

Na výlet do Harzu



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 Duryňskem.

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



Blížkost dřívě ostře střežené „německo-německé“ hranice si můžeme připomenout v malém skanzenu u obce Sorge na dohled od hory Brocken. FOTO: MICHAL ROH

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 – Benneckenstein. Ze stanice Drei Annen Hohne odbočovala od 20. června 5,4 km dlouhá výletní trať do Schierke, prodloužená od března 1899 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

historie a technologie výroby lihovin, může zajít na exkurzi do historického lihovaru. I toto odvětví má v kraji bohatou tradici. Zájemci o městskou dopravu si rozhodně nenechají ujít projížďku místními tramvajemi. Ty se na svoji první jízdu po trati o rozchodu 1 000 mm vydaly 25. srpna 1900. Celkem tři linky jsou obsluhovány 12 tramvajemi tří různých typů vyrobených společností Siemens. Vaší pozornosti rozhodně nesmí uniknout tramvaje s inventárními čísly 201–203, které dopravní podnik nasazuje na linku z Nordhausenu do Ilfeldu. Ptáte se proč? Jedná se o tramvaje typu Combino Duo s hybridním pohonem, které jsou na městské části tramvajové tratě poháněny elektřinou z trolejového vedení a v meziměstském úseku do Ilfeldu dieslovým motorem. A aby toho nebylo málo, pro jízdu do Ilfeldu je využíván neelektrifikovaný jednokolejný úsek tzv. Harzquerbahn, neboli již zmiňované úzkorozchodky. Při křížování se tak tramvaj v některé z výhybní může setkat nejen s novými motorovými vozy, ale i s dlouhou soupravou parního vlaku.

Na závěr se musím zmínit ještě o jednom zajímavém turistickém tipu určeném především milovníkům válečné historie, ale nejen jim. Je to tip na návštěvu místa, které nás donutí zamyslet se nad hrůzností války. Přibližně 6 km severně od Nordhausenu byl v srpnu 1943 zřízen koncentrační tábor Dora, kterým za dobu jeho existence prošlo 32 tisíc vězňů pracujících nejen v okolních průmyslových závodech, ale také v podzemní zbrojní továrně. Vyráběly se zde mimo jiné „zbraně odplaty“, legendární rakety



Z Brockenu, na jehož vrcholu můžeme vidět telekomunikační věž a meteorologickou stanici, právě odjíždí vlak směrem do Schierke. Snímek byl pořízen z vlaku, který se k vrcholu hory teprve blíží. FOTO: MICHAL ROH ML.

Půvab krajiny zvyšují strmé skály, rokliny, jeřkyň a také několik přehradních nádrží. Nacházejí se zde ložiska řady nerostných surovin, z nichž můžeme jmenovat např. měď, zinek, olovo, železnou rudu, sádrovec nebo draselnou sůl. Bohužel zdejší husté lesy jsou v posledních letech značně postiženy kůrovcovou kalamitou a není na ně radostný pohled. Dříve byly 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 harckých kanárů. Jejich zpěv se vyznačuje dutě znějícím, hlubokým a pomalu přednášeným zpěvem bez rušivých ostrých a vysokých tónů. Přirovnání zpíváš jako „harcký kanár“ jste již určitě někdy slyšeli. Ráz krajiny poznamenala, nikoliv ovšem nepříznivě, výstavba sedmi údolních přehrad na řece Bode a jejích 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. V Harzu se však nachází celá řada dalších přehrad.

Nejvyšším vrcholem pohoří je hora Brocken dosahující nadmořské výšky 1 141 m. Je to bájemi a pověstmi opředený vrchol. Dost často bývá zahalen v mlze, což bylo právě příčinou vzniku mnoha legend o strašidlech; podobně jako na našich Petrových kamenech se zde měly scházet čarodějnice. Z místní mytologie čerpal i Johann



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

FOTO: MICHAL ROH

uzavřeno a přísně střeženo. Svoji základnu zde měly tajná policie Stasi a sovětská armáda, obě využívající blízkosti tehdejší vnitroněmecké hranice ke své „činnosti“.

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 Gernrode do Mägdesprungu, prodloužená o rok později dále do Harzgerode a později i do Stiege a Hasselfelde (do roku 1892). Tím byl položen základ provozu na tzv.

na nich byl bohužel zastaven v 60. letech minulého století. Změna politických a hospodářských poměrů na začátku devadesátých let 20. století s sebou přinesla obnovení 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.

Východiskem pro uskutečnění jízdy parním vláčkem může být třeba Wernigerode, město s řadou hrázdných domů vytvářejících jedinečný architektonický soubor. Naši pozornosti určitě neunikne budova hrázdné radnice nebo gotická budova váhy z první poloviny 15. století. Dominantou města tvoří zámek na zalesněném kopci Agnesberg. Podobně malebným městečkem je Quedlinburg. Kromě řady hrázdných domů stojí za povšimnutí gotický kostel sv. Mikuláše a také renesanční zámek na vrchu nad městem. Úzkorozchodkou se můžeme nechat dovézt do Nordhausenu, města s cca 40 tisíci obyvateli ležícího na jižním úpatí Harzu. Můžeme navštívit například dvě muzea. Kuřáci, ale asi nejen oni, určitě zavítají do muzea tabáku, v němž se nachází expozice připomínající tradici zdejšího tabákového průmyslu. A koho zajímá



Podzemní chodby pod horou Kohnstein dosahovaly délky okolo 11 km. Jejich část je možné si v současné době prohlédnout. FOTO: MICHAL ROH

V-2 neboli A4, jejichž výroba sem byla urychleně přemístěna z vybombardovaného vývojového střediska Peenemünde na ostrově Usedom. Vyráběly se zde však i tryskové motory do stíhaček Messerschmidt.

Výše uvedené řádky byly jen ochutnávkou toho, co pohoří Harz nabízí. Cestovatelé zde najdou celou řadu dalších přírodních i technických památek, stejně jako malebné vesničky s hrázdnými domy.

MICHAL ROH



Tramvaj Combino Duo číslo 203 projíždí po harcké úzkorozchodné trati z Ilfeldu. Od května 2004 běžný obrázek. FOTO: MICHAL ROH ML.