

Cargovák



Úvodní sloupek

Pražský uzel čekají velké změny

Dva železniční dopravci nabízeli v sobotu 11. března 2023 svezení zvláštními vlaky mezi Prahou Masarykovým nádražím a Kladnem po trati Buštěhradské železnice. Ptáte se proč? Zájemcům chtěli nabídnout jednu z posledních možností projet se vlakem po původním úseku Buštěhradské dráhy mezi stanicemi Praha-Bubny a Praha-Dejvice. Ten totiž v rámci modernizace tratě z Prahy do Kladna čeká náročná dvouletá rekonstrukce.

Kompletní modernizace nyní jednokolejné a neelektrifikované tratě do Kladna s odbočkou na pražské letiště by podle odhadů Správy železnic měla vyjít na cca 40 miliard Kč. Zmíněný úsek nemá v současné době pro nákladní dopravu příliš velký význam, ale je nutné si uvědomit, že se jedná pouze o jednu ze staveb,

kteří pražský železniční uzel čeká. A jejich souběh již bohužel plynulost nákladní dopravy výrazně naruší. Které další stavby mám na mysli?

Například přestavbu nebo spíše likvidaci tzv. Společného nádraží na Smíchově, v jejímž důsledku bude na dlouhou dobu znemožněn průjezd vlaků od hlavního nádraží směrem do Jinonice a do Hostivice. K tomu přidejme výluky dalšího úseku „Buštěhradky“ mezi stanicemi Kladno a Kladno-Ostrovec, nevyhovující technické parametry tratě Prokopským údolím, výluky na Branickém mostě a dojdeme k závěru, že obsluha stanic v západní polovině Prahy a na západ od hlavního města bude v následujících letech velmi složitá a mnohdy i nemožná. Výrazně to ovlivní i řadu připravovaných projektů, například na přepravu komunálního odpadu. Asi v koordinaci někde nastala chyba...

MICHAL ROH

Obsah

Vykládka uhlí v Krnově

03 Naše společnost uspěla v loňském roce ve výběrovém řízení na provozování dráhy, drážní dopravy a také na vykládku uhlí na vlečce teplárny v Krnově. Příprava nabídky nebyla jednoduchá, stejně jako vykládka prvních vlaků. Ale zaměstnanci PJ Ostrava obstáli se ctí.



Opráveřenská hala v Českých Budějovicích

05 V Českých Budějovicích realizuje od jara loňského roku ČD Cargo významnou investici. Staví se zde nová moderní hala pro opravy nákladních vozů. Jejím dokončením dojde k výraznému zlepšení pracovního prostředí našich zaměstnanců, kteří dosud vozy opravují pod širým nebem.



ČD Cargo je dopravcem, který na své vlaky nasazuje nejmodernější techniku a zákazníkům nabízí přepravu zboží s využitím nejmodernějších technologií. Spojení obojího představuje vlak Pn 53705 Plzeň hlavní nádraží – Znojmo st. hr. vyfotografovaný 8. února 2023 v úseku Okrouhlice – Havlíčkův Brod. TRAXX 388.005 patří k našim nejmodernějším lokomotivám a technologie GigaWood umožňuje vysoce efektivní přepravu dřeva. FOTO: LUKÁŠ RŮŽIČKA

To jsou slova Ing. Marka Plochého, ředitele Centra historických vozidel ČD, a.s. V dnešní uspěchané digitální době je dobré si připomenout, že železniční doprava se může pyšnit opravdu dlouhou historií a že téměř vždy dokázala úspěšně plnit všechny požadavky na přepravu zboží i osob. Zapomeňte tedy na chvíli na svět ETCS, DAC a dalších podobných „vynálezů“ a navštivte třeba železniční muzeum v Lužné u Rakovníka.

► **Centrum historických vozidel (CHV) patří již řadu let neodmyslitelně do organizační struktury Českých drah. Můžete nám podrobněji přiblížit činnost této organizační jednotky ČD?**

Centrum historických vozidel v Lužné u Rakovníka zajišťuje chod železničního muzea v Lužné u Rakovníka a dále zajišťuje opravy a provoz historických železničních vozidel v majetku Českých drah. Vozidla máme umístěna nejen v Lužné, ale také v dalších lokalitách po celé České republice od Chebu až po Bohumín. Připravujeme pro širokou veřejnost jízdy zvláštních vlaků a také realizujeme jízdy na objednávku v rámci výročí tratí nebo pro uzavřené skupiny. V muzeu zajišťujeme exkurze a prohlídky pro malé i velké návštěvníky. V neposlední řadě se snažíme přitáhnout k železnici nové potenciální cestující, pro které v rámci akcí s historickými vozidly prezentujeme i moderní vozový park naší společnosti.

► **O kolik historických vozidel se v současnosti staráte? Máte ve sbírce i nějaké historické nákladní vozy?**

Ve stavu CHV máme aktuálně přes 450 historických vozidel. Některá jsou provozní, některá neprovozní. Jde o parní, motorové a elektrické lokomotivy, motorové vozy, elektrické jednotky a osobní a nákladní vozy různých druhů



Ing. Marek Plochý FOTO: ARCHIV MARKA PLOCHÉHO

Osobně mám nejraději parní lokomotivy

► **Přiblížíte nám plány CHV do budoucna? Čím je podmíněno jejich naplnění?**

Aktuálně pracujeme na přípravě rozšíření naší úzkorozchodné železnice fungující v našem areálu v Lužné. Realizace by měla proběhnout v prvním pololetí letošního roku. Součástí zlepšení podmínek pro dětské návštěvníky je příprava nového dětského hřiště. To současně je již nevyhovující. Realizace záměru bude záležet na finančních prostředcích. První finance již máme zajištěny od naší dceřiné společnosti VÚŽ. Věřím, že se podaří finance získat a záměr realizovat. Součástí našich plánů jsou samozřejmě i opravy lokomotiv a vozů. Děláme vše pro to, abychom byli stále atraktivním cílem pro naše návštěvníky.

► **Na závěr nám prozradte, jaké je vaše nejoblíbenější železniční vozidlo a proč?**

Osobně mám nejraději parní lokomotivy. Vybrat jen jednu by bylo nespravedlivé. Těžko se to popisuje, ale v parní lokomotivě se snoubí elegance, technický um našich předků, síla stroje, vůně,... prostě jedoucí parní lokomotiva

pěknou krajinou je něco úžasného. A když takový vlak rozdává radost cestujícím, tak má člověk pocit, že dělá něco prospěšného. Asi nejlépe pocit vystihl náš nedávno zesnulý kolega a kamarád Vašek Rubeš s kolektivem v dokumentu s názvem Parní fascinace. Dokument je možné zhlédnout na YouTube <https://www.youtube.com/watch?v=cH4Ysoeuh5g>. Závěrem rozhovoru bych chtěl poděkovat všem kolegům, nadšencům a fandům, kteří se o vozidla a historickou železnici starají a pomáhají rozdávat radost všem malým a velkým.

PŘIPRAVIL: MICHAL ROH

Ing. Marek Plochý

Po maturitě pracoval krátce v lokomotivním depu Plzeň jako elektromechanik. Kariéru železničáře však plně nastartovalo až úspěšné absolvování Západočeské univerzity v Plzni, elektrotechnické fakulty. Později se začal věnovat problematice osobní dopravy – smlouvám o základní dopravní obslužnosti, ekonomice provozu, sjednávání náhradní autobusové dopravy apod. Na KČOD v Plzni se podílel na zavádění systému ISO 9001. V roce 2015 přešel z Plzně na generální ředitelství ČD do Prahy a zde se podílel na komplexním zabezpečení a organizaci jízdy nostalgických vlaků. V červnu 2020 byl jmenován ředitelem Centra historických vozidel.



Citlivě zrekonstruovaný kotlový vůz R 502623 patří v minulosti Kralupské rafinérii minerálních olejů.

FOTO: ARCHIV CHV

a řad. Z celkového počtu je přes 90 nákladních vozů. Část z nich je v opraveném stavu k vidění v našem muzeu v Lužné.

► **Jak byste zhodnotil spolupráci s historickými spolky nebo jinými majiteli historických vozidel? Co spolupráce s Národním technickým muzeem?**

Osobně zastávám názor, že spolupráce je potřeba. Podle toho se i dlouhá léta řídím a snažím se spolupracovat s různými subjekty, které vlastní nebo provozují historická vozidla. Dovolím si tvrdit, že spolupracujeme se všemi subjekty bez rozdílu.

S Národním technickým muzeem (NTM) máme velmi dobré vztahy. Dlouhá léta provozujeme několik vozidel z majetku NTM. Posledním dokladem dobré spolupráce je spolufinancování opravy unikátního elektrického vozu EM 400.001 tzv. „Elinky“, který se podařilo v loňském roce vrátit na koleje. Vloni jsme také

realizovali společný projekt – prázdninovou linku s historickým motorovým vozem mezi ČD muzeem v Lužné a depozitářem NTM v Chomutově. O svezení byl velký zájem, a tak budeme jezdit i v letošním roce. Spolupracujeme i v mnoha dalších oblastech.

► **Co v CHV v letošním roce plánujete za akce? Na co se mohou návštěvníci těšit?**

Pro letošní rok bych vypíchl dvě velké akce, které připravujeme. Tou první je květnový víkend 13. a 14. května, kdy bude v muzeu zatopeceno více parních lokomotiv. Ty se pak objeví v okolí muzea se zvláštními vlaky a nebo při přehlídce na točně v muzeu. Druhou akcí bude víkend 7. a 8. října, kdy přivítáme motorové lokomotivy „Bardotky“ na jejich setkání. Informace nejen o těchto akcích se postupně objeví na našem webu www.cdnostalgie.cz a nebo na facebooku ČD Nostalgie.



Letos na podzim se v Lužné u Rakovníka uskuteční sraz „Bardotek“. Podobná akce se v roce 2013 setkala s velkým zájmem návštěvníků. FOTO: MICHAL ROH ML.

Vyhráli jsme výběrové řízení



N Na podzim loňského roku se společnost ČD Cargo zúčastnila výběrového řízení s názvem „Provozování drážní dopravy a poskytování služeb – TKR“ vyhlášeného společností Veolia Energie Česká republika, a.s. Podali jsme nejlepší nabídku a uspěli. Pojďme se nyní proto na tento obchodní případ podívat podrobněji.

Předmětem výběrového řízení bylo zajištění provozování dráhy a drážní dopravy a vykládka paliva na vlečce teplárny v Krnově. S těmito činnostmi má naše společnost bohaté zkušenosti. Po celé České republice zajišťujeme obsluhu více než 900 vleček a na 40 vlečkách jsme i provozovateli dráhy. Právě v obvodu PJ Ostrava máme v tomto segmentu dva významné referenční zákazníky – Lenzing Biocel Paskov a Cement Hranice. Také s vykládkou uhlí máme bohaté zkušenosti, zejména na jihu a východě Čech.

Představme si nejprve společnost, která teplárnu v Krnově provozuje. Skupina Veolia Energie zahájila svoji činnost na českém trhu už na

počátku devadesátých let minulého století a dnes své hlavní energetické komodity – teplo a teplou vodu – dodává do 560 tisíc domácností a společně pak s elektřinou a dalšími komoditami jako jsou chlad, plyn, stlačený vzduch a dusík je dodává do více než 300 průmyslových podniků a 1 800 zařízení v terciárním sektoru (obchod, doprava, zdravotnictví atd.). Teplárna v Krnově, spolu s dalšími energetickými zdroji například v Třebovicích, Přívoze nebo Olomouci, organizačně patří do Regionu Morava. Výroba elektrické energie zahájena v Krnově v roce 1903 byla úzce spjata s rozvojem textilního a průmyslu. Po skončení 2. světové války výroba elektřiny postupně klesala, a to na úkor dodávek tepla. V roce 1967 se Elektrárna Krnov přejmenovala na Výtopnu Krnov. Postupně byly instalovány nové kotle – jako poslední byl v roce 2009 zprovozněn kotel K6, v té době se jednalo o největší kotel na spalování biomasy v České republice.

ČD Cargo je tradičním dopravcem paliva do krnovské teplárny. Vozíme jak hnědé uhlí z Dolů Bílina, tak v menší míře i černé uhlí z OKD. Přepavní objem v souvislosti s Green Dealem postupně klesal a ustálil se na cca 6 – 10 tisících tunách ročně v závislosti od délky topné sezóny a dalších vlivů. V loňském roce však objem opět výrazně narostl a dosáhl téměř 18 tisíc tun. Souviselo to samozřejmě se situací na energetickém trhu. Převazy do Krnova pokračují plynule i v letošním roce. Během prvních dvou měsíců jsme ve čtyřech ucelených vlacích přepravili již cca 4 500 tun hnědého uhlí.

Vlečka krnovské teplárny odbočuje z železniční stanice Krnov



Celkový pohled na areál krnovské teplárny

a odbočují z ní ještě další dvě vlečky – Krnovská škrobárna a SVIT ENTERPRISES. Ty však nejsou příliš využívány. V areálu teplárny se nacházejí tři koleje o délce 345 – 350 metrů, na koleji č. V3 je hlubinný zásobník, zbylé dvě koleje slouží k odstavování ložených i vyložených vozů. Bohužel na vlečce není k dispozici rozmrazovací tunel. Ze stanice jsou vozy na vlečku sunuty. K posunu s vozy na koleji s „hlubiňákem“ může být použitý vrátek, ČD Cargo však přednostně zajišťuje posun s motorovou lokomotivou, a to z důvodu potřeby připojení „wapek“ na vzduch „žlutými hadicemi“. Pracovníci vykládky pak vozy otevírají a zavírají pneumaticky; manipulace a vykládka se výrazně urychlí. Na vlečce jsou i dva přejezdy. Ten blíže areálu teplárny u objektu Armády spásy musí být v době posunu a vykládky zabezpečený uzavřením vjezdových vrat (z každé strany pozemní komunikace jsou jedna vrata), aby se zabránilo nekontrolovatelnému pohybu osob

v kolejišti. Ty mohou během této doby využít blízký podchod.

„První vlak jsme v teplárně vyložili a dočistili 30. a 31. ledna, učili jsme se za pochodu, chlapi vše skvěle zvládli a akce klapla na jedničku,“ říká **Bc. Daniel Dorda**, dozorčí PP Ostrava hlavní nádraží. „Bohužel vykládku dalších vlaků nám v únoru výrazně ztížily klimatické podmínky, protože teploty dosahovaly až minus 14°C,“ doplňuje pan Dorda. „Ucelené vlaky jsou sestaveny z 22 vozů řady Falls, vykládáme je po skupinách 11 vozů a měli bychom to zvládnout za jednu směnu od 9 do 14 hodin. Vykládací četu tvoří v základní sestavě celkem tři pracovníci. Z každého vozu také musíme vzít vzorek. Po vykládce pak vzorky z celého vlaku předáváme pracovníkovi zauhlování společnosti Veolia,“ vysvětluje dále Daniel Dorda a dodává: „Pro naše zaměstnance je to úplně nová práce, ale jsme za ni rádi. Po ukončení kúrovkových přeprav je to další nová pracovní příležitost.“

TEXT A FOTO: MICHAL ROH



Vykládka vozů řady Falls na hlubinném zásobníku v teplárně Krnov

Za uhlím na jih Čech

Energetická krize, která naplno propukla v loňském roce, přinesla nejen razantní zvýšení cen elektrické energie a zemního plynu, ale ČD Cargo poskytla i řadu nových nebo spíše staronových příležitostí. V rámci politiky Green Dealu řada energetických zdrojů a tepláren přešla v minulosti zcela nebo z velké části na vytápění zemním plynem nebo štěpkou a služeb železnice přestala využívat. Zmíněné rostoucí náklady na nákup plynu spolu s vysokou prodejní cenou elektrické energie přiměly řadu tepláren ke spalování levnějšího hnědého uhlí. Jedním z takových energetických zdrojů na jihu Čech je teplárna společnosti CARTHAMUS v Domoradicích u Českého Krumlova.

Zdejší výtopna byla uvedena do provozu v roce 1988 a původně spalovala pouze hnědé uhlí. V roce 2005 teplárnu odkoupila firma CARTHAMUS, a.s. Hlavním předmětem podnikání této společnosti je výroba a rozvod tepla a výroba elektřiny. Společnost zastaralou uhelnou výtopnu přebudovala na tzv. Energoblok, moderní energetický zdroj na spalování biomasy, resp. zemního plynu. Teplo je společně

s elektřinou vyráběno tzv. kogeneračním způsobem, což představuje nejúčinnější cestu přeměny energie paliva na využitelnou energii. Energoblok zásobuje teplem a teplou užitkovou vodou cca 3 200 obyvatel Českého Krumlova, přílehlou průmyslovou zónu a budovy veřejné správy.

Objem uhlí dodávaného do teplárny se pohyboval okolo 2 000 tun ročně. Poslední vlak s hnědým uhlím dovezlo ČD Cargo na vlečku 29. října 2019. V roce 2020 teplárna spálila 87 000 tun biomasy a 149 tun hnědého uhlí. Kotel na hnědé uhlí byl využíván pouze omezeně v období odběrových špiček a sloužil jako záložní. O rok později teplárna spálila 80 000 tun biomasy a uhlí nespalovala vůbec. Celý objem



Dvojice modernizovaných 742.748 + 749 v čele první části vozů s uhlím vyfotografované u Holubova

FOTO: MICHAL ROH ML.

štěpky byl však přepravován po silnici. Na lepší časy se pro železnici začalo blýskat opět v září roku 2022, kdy si teplárna objednala další uhelné vlaky. Nakonec jsme do Domoradic vloni přepravili téměř 2 700 tun hnědého uhlí z Dolů Bílina a převazy pokračují i v letošním roce. Do konce února jsme do teplárny přivezli již dva vlaky.

Do Českých Budějovic přijíždějí vlaky samozřejmě v elektrické trakci. V Českých Budějovicích je vlak rozdělen na dvě části zpravidla po deseti vosech. Ty jsou dvojicí moderních lokomotiv řady 742.71 dovezeny do stanice Zlatá Koruna a pak dále na vlečku firmy CARTHAMUS. Ta odbočuje ze širé tratě České Budějovice – Kájov – Volary v km 23,862. Posun na

vlečce je prováděn s uvolněním traťové koleje, takže nedochází k žádnému narušení osobní dopravy. Po příjezdu na vlečku jsou vozy sunuty na vykládací most. Podobný, avšak kratší je v teplárně v Černožicích (viz Cargovák č. 4/2022). V Domoradicích může být najednou vyložena celá skupina deseti vozů. Posun, stejně jako samotnou vykládku provádějí zaměstnanci ČD Cargo, Provozní jednotky České Budějovice. Odpoledne se stejný postup opakuje s druhou skupinou vozů.

Poděkování za úspěšnou realizaci obchodního případu, resp. první a poslední míle, patří zaměstnancům Provozní jednotky České Budějovice, kteří i po delší přestávce dokázali operativně zajistit obsluhu vlečky, včetně vykládky uhlí. Zákazník může být spokojený.

MICHAL ROH



Vykládka uhlí v teplárně Domoradice FOTO: PAVEL VALENTA

Představujeme útvary generálního ředitelství ČD Cargo (13.)

Odbor bezpečnosti provozování drážní dopravy (O22)

V únorovém Cargováku jsme čtenáře trochu mystifikovali. Hala Lovosice není útvarem generálního ředitelství, ale zcela novou jednotkou organizační struktury. Dnes se tedy na generální ředitelství vrátíme a seznámíme čtenáře s činností a fungováním jednoho z nejmladších odborů – odboru bezpečnosti provozování drážní dopravy. V organizační struktuře se objevil 1. října 2022 a aktuálně má celkem 29 zaměstnanců.

Činnost odboru je organizačně rozdělena do dvou oddělení, přičemž **oddělení bezpečnosti a kontroly (O22/1)** má na starost širokou škálu činností, jako jsou například interní audity v oblasti bezpečnosti, provozní kontrola, šetření mimořádných událostí, řízení bezpečnostních rizik, reporting pro interní řízení jak v rámci společnosti, tak i pro orgány státní správy, či vypořádávání škod vzniklých při mimořádných a ostatních škodných událostech. **Oddělení specializovaných činností SMS (O22/2)** zajišťuje organizaci a realizaci zkoušek, předpisovou činnost a tvorbu KPS (Knihy pravidel pro strojvedoucí), realizaci kontrol vozů a zásilek v rámci tzv. managementu kvality či činnost specialistů pro bezpečné nakládání věcí a další širokou škálu činností. Součástí O22 je i vedení dvou samostatných agend vy-

žadujících specifický přístup. Jedná se o agendu přeprav nebezpečných věcí (RID) a agendu koordinace zavádění ETCS do provozu. Tyto činnosti zastřešují oboroví specialisté.

Specifika činnosti O22

Bezpečnost je záležitostí celé naší společnosti, a proto je jedním z hlavních specifík činnosti O22 jeho celostátní působnost. Provozní kontroly, vyšetřování mimořádných událostí či činnost referentů kvality nelze realizovat pouze

ze sídla společnosti, proto jsou specialisté odboru rozmístěni po celé České republice na jednotlivých pracovištích.

Dalším specifikem nebo spíše zajímavostí je využití 3 zaměstnanců pouze z jedné poloviny a druhou polovinu časového pracovního fondu vykonávají zaměstnanci činnosti strojvedoucích. Takto je zajištěno propojení tvorby předpisů a postupů s reálným provozem a zároveň je tak získávána bezprostřední zpětná vazba. Dalším významným specifikem je také inten-



Velmi významná je spolupráce odboru bezpečnosti drážní dopravy s oběma zahraničními pobočkami. Do kompetence O22 pak patří i podmínky přepravy a nakládání s nebezpečnými věcmi (RID). FOTO: KARIM IBRAHIM

zivní spolupráce jak s našimi zahraničními pobočkami v Německu a Rakousku, tak i s velkým množstvím externích subjektů, ať jsou to orgány státní správy (Drážní inspekce a Drážní úřad), provozovatelé drah nebo kooperující či dokonce konkurenční dopravci. Výměna informací a rizik ovlivňujících bezpečně provozování dopravy je jednou z našich společných priorit a jedním ze základů takzvané „kultury bezpečnosti“ – pokud jde o možnost eliminovat včas ohrožení bezpečnosti provozu nebo dokonce lidských životů, jde i konkurenční boj stranou.

Aktuální projekty

Odbor O22 má ve své gesci koordinaci zavádění evropského vlakového zabezpečovače ETCS do provozu. Je to obrovský úkol nejen v prostředí ČD Cargo, ale i v celorepublikovém a celoevropském měřítku, na kterém se menší či větší měrou již několik let podílí snad všechny složky ČD Cargo. Termín výhradního provozu na páteřních tratích (rok 2025) se rychle blíží, a čeká nás obrovský úkol – tento prvek koordinovaně a hlavně bezpečně uvést do provozu tak, aby se paradoxně nestal bezpečnostním rizikem.

Dalším projektem, na kterém O22 významně spolupracuje, je simulátor pro strojvedoucí. Je to počátek úplně nového pojetí systému výcviku, školení a získávání bezpečnostních dovedností našich strojvedoucích, který při kvalitním nastavení může významně přispět ke zvýšení bezpečnosti. Proto tomu věnujeme významnou pozornost a O22 se svými odborníky podílí na řešení pracovního prostředí strojvedoucích, předpisů a scénářů pro trénink řešení bezpečnostních situací na simulátoru. Dále je nutné zmínit práci na dalším vylepšování tzv. Knihy pravidel pro strojvedoucí, ve které naši specialisté zpracovávají moderní strukturovanou dokumentaci pro strojvedoucí.

PETR NEDOMLEL

Řediteli odboru Ing. Petrovi Nedomlelovi jsme položili několik otázek týkajících se nejen činnosti odboru, ale i zajišťování bezpečnosti železničního provozu.

► Jaké byly důvody vzniku samostatného odboru bezpečnosti provozování drážní dopravy?

Hlavním důvodem vzniku odboru byl významný rozvoj a rozšiřování realizovaných činností v oblasti bezpečnosti v posledních letech, a to jednak díky rostoucím požadavkům na systém bezpečnosti a současně rozšiřování pravomocí Evropské železniční agentury. Tyto nové požadavky na bezpečnost vyžadují dlouhodobější strategii a efektivnější řízení činností souvisejících s bezpečností, které byly do té doby organizačně řízeny z různých složek společnosti, zpravidla z úseku provozu. Musím ještě zároveň zmínit, že jedním z hlavních důvodů vzniku O22 byla také potřeba nezávislosti rozhodování tak, aby bezpečnost byla při rozhodování vždy na prvním místě, a to i před ekonomickým či provozním hlediskem.

► Na jaře 2020 jste se stal bezpečnostním manažerem ČD Cargo. Do jaké míry se protínají funkce bezpečnostního manažera a ředitele odboru?

To je velice dobrá otázka. A přiznám se, že nevím, odkud začít. Bezpečnostní manažer odpovídá za bezpečné provozování drážní dopravy, a aby to mohl zajistit, je v otázkách bezpečnosti nadřazen všem organizačním složkám (nebo též opačně – je podřízen pouze

nejvyššímu orgánu, a to představenstvu společnosti). V rámci činnosti malého dopravce dokáže jedna osoba tuto problematiku pokrýt, u středního je to již náročnější a část činností musíte delegovat na jiné zaměstnance a řídit je. A u dopravce velikostí a rozsahem činností, jakým je ČD Cargo, to jednoduše nelze v jedné osobě zvládnout, proto jednotlivé činnosti v oblasti systému zajišťování bezpečnosti a odpovědnost za ně musíte delegovat na jednotlivé zaměstnance odboru. Pokud to velice zjednoduším, tak bezpečnostním manažerem je

celý odbor O22. Já prostřednictvím funkce ředitele odboru pouze vrcholově tyto činnosti zastřešuji a dále zajišťuji spolupráci s bezpečnostními manažery zahraničních poboček a tzv. osobami odpovědnými za SMS v jednotlivých organizačních složkách společnosti v České republice.

► V minulosti (v rozhovoru pro Cargovák) jste zmínil přípravu pro získání jednotného evropského osvědčení o bezpečnosti. Co se pod tímto pojmem skrývá? Co konkrétně toto osvědčení obsahuje?



Ing. Petr Nedomlel FOTO: ARCHIV ČD CARGO

Jednotné osvědčení o bezpečnosti prokazuje, že dopravce má zaveden systém řízení bezpečnosti (mnozí z vás jej již znáte pod zkratkou SMS z anglického „Safety management system“) dle nejnovějších požadavků evropské legislativy. Jak již ze samotného názvu vyplývá, dopravce má jedno osvědčení pro všechny země, kde provozuje drážní dopravu. Pro ČD Cargo, které je aktuálně držitelem Osvědčení o bezpečnosti pro jednotlivé země provozu, tj. pro Českou republiku, Rakousko a Německo, se hlavním posuzovatelem naší žádosti a vydavatelem osvědčení stává Evropská železniční agentura, která při posuzování spolupracuje s jednotlivými dotčenými drážními úřady. Zkoumá se velice podrobně plnění jednotlivých evropských předpisů, požadavků národní legislativy jednotlivých zemí a následně se předkládají důkazy o tom, že dopravce předložená pravidla skutečně dodržuje. Je to skutečně velice náročná procedura, a to jak po časové, tak zejména po odborné stránce. Bez tohoto certifikátu nelze provozovat drážní dopravu na celostátních a regionálních drahách v Evropě. Jeho získání a udržování je signálem jak pro evropské a národní drážní bezpečnostní orgány, tak i pro naše zákazníky a partnery, že jsme moderní a spolehlivá firma s vyspělou kulturou bezpečnosti – prostě, že to s bezpečností myslíme vážně, je pro nás prioritou a chceme i nadále pracovat na jejím zvyšování.

PŘIPRAVILA: MICHALA GRÜNBAUM

Jak se staví sen v Českých Budějovicích

V každé epizodě pořadu „Jak se staví sen“ mají televizní diváci možnost seznámit se s jednou rodinou, která sní o lepším bydlení. S trochou nadsázky by tou rodinou, která sní o lepších podmínkách, mohli být českobudějovičtí opraváři nákladních vozů. A právě nyní jim stavební firmy plní jejich sen – výstavbu nové opravárenské haly.

Ocelový skelet nové opravárenské haly vyrůstá nedaleko areálu Střediska oprav kolejových vozidel, dá se říci, že je vlastně za kolejemi seřaďovacího nádraží. „Záměr vybudovat v této lokalitě opravárenské zázemí se objevil již krátce po vzniku společnosti ČD Cargo,“ přibližuje koordinátor výstavby haly Ing. Přemysl Pásek z SOKV České Budějovice. „Stavební povolení jsme získali již před více než 11 lety, ale zahájili jsme pouze budování vodovodní přípojky. Další práce pozastavil nedostatek finančních prostředků a také nejasnost stavebního vývoje u hlavního nádraží a změny územního plánu“, upřesňuje Ing. Pásek a zároveň dodává, že: „Po aktualizaci projektové dokumentace byly práce na výstavbě nové opravárenské haly zahájeny v březnu loňského roku.“ Stavba haly je rozdělena do tří základních etap, jejichž kompletní dokončení se předpokládá na začátku roku 2024. „S ohledem na to, že 3. etapa zahrnuje pouze dokončovací práce v exteriéru, předpokládáme, že již v závěru letošního roku bychom mohli mít halu vybavenou potřebnými stroji a zařízeními a s počátkem roku 2024 zde zahájit opravy nákladních vozů.“ Taková je představa Jana Koříňka, ředitele SOKV České Budějovice. „U haly



Fakta o opravárenské hale:

Hodnota investice:	Více než 150 mil. Kč
Generální zhotovitel:	Metrostav a.s. (subdodávky například EDIKT a.s.)
Délka haly:	100 metrů
Kolejová kapacita:	3 koleje s kapacitou až 15 vozů
Zahájení stavby:	Březen 2022

Celkový pohled na stavenišť nové opravy nákladních vozů v Českých Budějovicích. Vlevo nahoře je vidět areál Střediska oprav kolejových vozidel, vpravo pak kolejiště seřaďovací stanice.



Rozestavěná budova zázemí pro zaměstnance nové opravy nákladních vozů v Českých Budějovicích



Výstavbu kolejiště v nové opravně provádí společnost FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby.

je budováno zázemí pro cca 30 zaměstnanců, musíme vyřešit jejich stravování, přístup do areálu a celou řadu dalších věcí,“ zmiňuje ředitel SOKV a dodává: „Jisté je, že dokončením stavby dojde k výraznému zlepšení pracovních podmínek našich opravářů, kteří doposud pracují pod „širým nebem“. Očekávám, že s přesunem do nových prostor dojde i k podstatnému zvýšení produktivity práce.“

„Když jsme u té produktivity práce – v současné době jsou opravy nákladních vozů prováděny venku na kolejích v levé části SOKV, resp. u nákladového obvodu stanice České Budějovice. Práce komplikuje tma v ranních hodinách, nehledě na podmínky v zimním období, nebo za deště,“ přibližuje současný stav Jan Kořínek a doplňuje další informace: „Během 8hodinové směny zde zaměstnanci opraví cca 20 vozů, což představuje okolo 5 tisíc vozů za rok. Po dokončení haly by toto číslo mělo stoupnout minimálně o 2 tisíce a v případě personálního posílení pracoviště a úprav režimu práce ještě více. Vše bude záležet na aktuální poptávce po opravách a také na dostatku zaměstnanců.“ Doplňme, že nově bude možné vozy opravovat nejen v hale, kde budou



Nevyhovující venkovní areál, ve kterém jsou v současné době v Českých Budějovicích prováděny opravy nákladních vozů.

k dispozici prohlídkové jámy, jeřábová dráha, zvedáky a další zařízení, ale v případě příznivého počasí a zvýšených požadavků i na kolejích před a za halou. Dokončením stavby se také výrazně zjednoduší přistavba vozů do opravy. To je důležité zvláště u ložených vozů. Do stávající opravy jsou vozy přistavovány poměrně složitým posunem, který také na dlouhé minuty omezuje provoz na frekventované Novohradské ulici. Do nové opravy budou vozy přistavovány rychle, přímo ze seřaďovacího nádraží.

„Samotnému zahájení stavby předcházely průzkumy a přípravné práce na odstranění dřevin v době vegetačního klidu,“ konstatuje Přemysl Pásek. „V místech stavby byl dříve skladován popel z parních lokomotiv zdejšího depa. Historická zajímavost nám však přinesla značné problémy, se kterými jsme se museli vypořádat. Řešit musíme i ujíždějící vysoké svahy apod. Je to o každodenní komunikaci se zhotovitelem, s ohledem na rostoucí ceny materiálů a zařízení hledáme neoptimálnější varianty,“ uzavírá Ing. Pásek.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH

Provoz po novém železničním mostě v Děčíně zahájen



Ocelový most spojující Děčín východní dolní nádraží a Prostřední Žleb byl Rakouskou severozápadní drahou vybudován v letech 1873–1874 dle konceptu a plánů Konrada Wilhelma Hellwaga a Eudarda Gerlicha. Vzletně býval nazýván „Vodní branou Českosaského Švýcarska“.

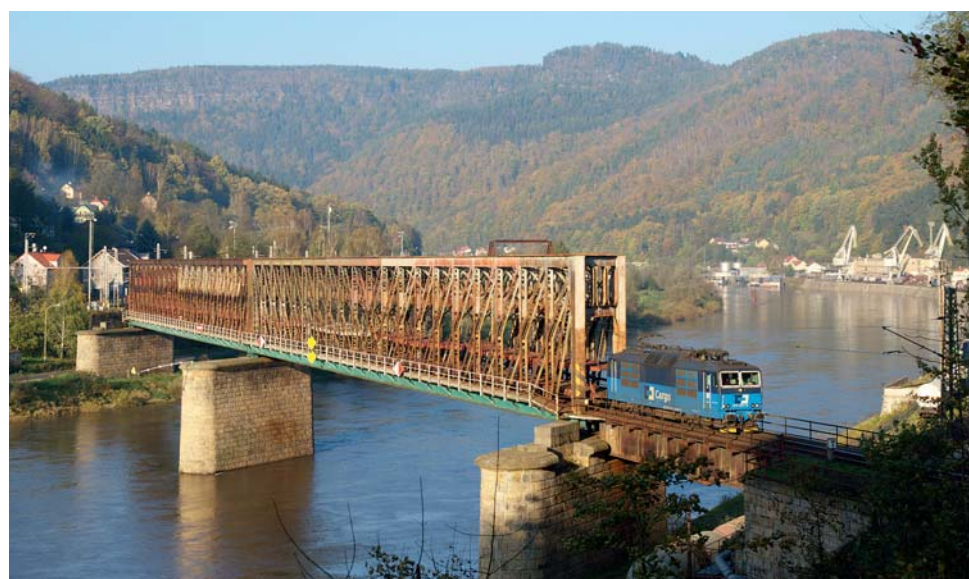
252 metrů dlouhý most o čtyřech polích a ocelovou příhradovou konstrukcí se spodní mostovkou, v úhlu cca 45° přes řeku Labe, vystavěla vídeňská firma Gebrüder Klein a Schmolli & Gaetner jako jednokolejný. Konstrukce je položena na třech pískovcových pilířích stavěných tehdy zcela novou moderní metodou pomocí kesonů, s využitím rypadel a automatické lopaty. Tyto pilíře velice pomohly při výměně ocelové konstrukce za novou už v roce 1927 (na první pohled vypadají, že na nich měl být položen dvoukolejný most). Součástí mostu byly

i trubky vedoucí pitnou vodou od pramenů v Horním Žlebu a Čertově Vodě do Děčína. Ve své době šlo o jeden z největších mostů v Čechách. V roce 2013 byly pilíře mostu poškozeny povodněmi a následně musely být v roce 2015 opraveny, nicméně samotná a v té době již korodující mostní konstrukce musela na výměnu ještě dalších sedm let počkat. Most jako takový je kromě své důležitosti pro železniční nákladní dopravu, kdy výrazně urychluje průjezdy vlakových souprav z „pravobřežky“ směrem ke státní hranici a opačně, i zajímavým krajinnotvorným prvkem a je kulturní památkou České republiky.

Dlouhé roky očekávaná náročná a neobvyklá rekonstrukce železniční trati pro nákladní vlaky mezi Děčínem východ a Prostředním Žlebem probíhala v několika etapách na sklonku roku 2021 a následně v roce 2022. Její součástí byla i výměna již zmíněného téměř 100 let starého ocelového mostu přes řeku Labe a dále sanace



Po novém železničním mostě projíždí moderní stroj 383.001 ČD Cargo s kontejnerovým Nex 44387. Vedle odsunutá stará konstrukce se postupně rozebírá a odváží na likvidaci.



Starý most se starou lokomotivou: „Bastard“ 372.007 ČD Cargo s vlakem automotive NEx 48303 přejezdí v říjnovém slunečném odpolední starý železniční most mezi Prostředním Žlebem a Děčínem východ.

400 metrů dlouhého tunelu, který s mostem přímo sousedí. Oprava zvýšila bezpečnost a rychlost na trati, která je součástí koridoru Transevropské dopravní sítě.

Náklady na obnovu této části frekventované dráhy pro nákladní vlaky přesáhly miliardu korun, přičemž 80 % pokryla evropská dotace. Při výměně ocelového mostu stavebníci využili, a ještě využijí i řeku Labe, po níž lze velice snadno splavňovat jednotlivé díly staré mostovky. Samotná nová konstrukce doputovala z Prostějova do Děčína po jednotlivých dílech, jako nadměrný náklad. Sestavená přes 200 metrů dlouhá a 1 741 tun vážící konstrukce byla dne 16. září nasunuta přes řeku za pomoci hydrauliky a dobře namazaného lože na jednotlivých pilířích. Oproti původnímu mostu na tom novém jsou koleje uloženy již klasicky do štěrku. Dlouhodobá nepřetržitá výluka v Děčíně byla

nakonec úspěšně ukončena 23. února 2023, čímž se na nákladní spojnici opět mohla vrátit železniční doprava. Na následujících 24 hodin od otevření dráhy bylo přes modernizovanou spojku natrasováno několik desítek vlaků různých železničních dopravců včetně ČD Cargo. Závěrem jen dodejme, že po dobu výluky byla část vlaků mezi Děčínem hlavním nákladním nádražím a Děčínem východ horním nádražím nuceně přestavována za pomoci výlukové lokomotivy, která byla obsazena 24 hodin denně. Určitou zajímavostí těchto přetahů bylo nasazení posunovacích lokomotiv řady 111, známých pod přezdívkou „žehlička“. Byť je tato řada u ČD Cargo dlouhodobě na ústupu, stále jsou určité i specifické výkony, kde tyto elektrické posunovací lokomotivy dokážou zastat kus práce.

TEXT A FOTO: NT

Měření radioaktivity v Horním Dvořišti



Spoločnost ČD Cargo nabízí svým zákazníkům nejen zajištění přepravy z bodu A do bodu B, ale také široké spektrum doplnkových služeb. Z těch známějších můžeme jmenovat zajištění nakládky zboží, jeho upevnění na železničním voze nebo třeba celní služby. Z těch méně známých pak za zmínku určitě stojí měření radioaktivity, které nabízíme ve dvou železničních stanicích – v Březlavi a Horním Dvořišti. Tuto službu nabízíme ve spolupráci se společností Firemet.

Měření je prováděno vysoce kvalitním portálovým systémem Thermo Scientific FHT 1388 S, který slouží k detekci, měření a vyhodnocení limitních hodnot radioaktivní kontaminace nákladu a pro kontrolu přítomnosti nelegálních zdrojů záření v železničních nákladních vozech. Zařízení je využíváno zejména při přepravě kovového odpadu. V železniční stanici Horní Dvořišti je zařízení instalováno na vjezdové dopravní koleji č. 4. Informace ze zařízení putují kabelem na pracoviště vozového disponenta ve staniční budově, který informaci vyhodnotí



Pracoviště obsluhy zařízení na měření radioaktivity v Horním Dvořišti.



Průjezd vlaku Pn 44503 (České Budějovice seř. n. – Linz Vbf Ost) zařízením na měření radioaktivity v železniční stanici Horní Dvořišti.

a certifikát přiložit k nákladnímu listu kontrolované zásilky. Zařízení je velmi citlivé. V případě zjištění nepovolených hodnot, ke kterému již také několikrát došlo, postupují zaměstnanci ČD Cargo podle předem stanoveného plánu, informují společnost Firemet, která zajistí fyzickou kontrolu vozu a případnou likvidaci radioaktivního materiálu. Na stejné dopravní koleji je umístěna i dynamická kolejová váha, takže zaměstnanci ČD Cargo mají přehled také o přetížených vozech, případně provádějí zjišťování hmotnosti na základě požadavku zákazníků.

Přes pohraniční přechodovou stanici Horní

Dvořišti putuje ročně do zahraničí okolo 200 tisíc tun železného šrotu, přičemž asi nejvýznamnějším odběratelem je ocelárna společnosti Voestalpine v Linci, další šrot putuje do italských oceláren. S ohledem na to, že v zásilkách železného šrotu se může ojediněle nacházet součástka vykazující radiační záření, je nutné takové případy eliminovat a včasným zásahem odstranit negativní vliv takové zásilky na životní prostředí. Certifikát o bezpečnosti zásilek dnes také vyžaduje většina zahraničních odběratelů.

TEXT A FOTO: MICHAL ROH

Dubenský běh pro dobrou věc

Lidské osudy a příběhy lidí, které vezmou nejednoho člověka za srdce. Nadační fond pod záštitou obce Dubné organizuje každoroční Dubenský běh pro dobrou věc. Cílem této akce je podpořit jednu konkrétní rodinu, která bojuje za lepší životní podmínky pro své zdravotně postižené dítě. Svoji účastí může kdokoli přispět na rehabilitace a léčebné pobyty, které jsou pro děti s postižením nejvíce žádané.

Obec Dubné se nachází nedaleko od Českých Budějovic. Na zdejší fotbalovém hřišti se odehrává start Dubenského běhu. Letošní 7. ročník se bude konat 13. května 2023. Akci podporuje mnoho místních a okolních organizací a firem. Jen díky nim se může tato akce uskutečnit. Každý rok se pro podporu vybere jedna z rodin mající bydliště v českobudějovickém regionu (cca okruh 50 km). Buď se rodina přihlásí sama nebo jí je tato akce přímo nabídnuta. Celý seznam rodin s dětmi, které jsou jistým způsobem hendikepované, je k dispozici v Centru ARPIDA (centrum pro rehabilitaci osob se zdravotním postižením). Právě odtud jsou nominované rodiny, kterým by mohl Dubenský běh pomoci.

V řadách našich zaměstnanců máme hned několik „dobrých duší“, kterým tyto lidské příběhy a osudy nejsou lhostejné a věnují svůj volný čas dobré věci. Jedním z nich je i pan **Jiří Jantač**, technik podpory IT z SOKV České Budějovice, který vypomáhá při organizaci akce Dubenský běh. Položila jsem mu proto několik otázek.

► Můžete nám více přiblížit samotnou akci Dubenský běh?

Jak už jste sama zmínila, jedná se o akci pro podporu rodin s nemocnými dětmi s určitým hendikepem. Byl jsem přímo u zrodu této akce, kdy se v mém okolí blízka osoba potýkala s takovou životní situací. Lidé z obce se spojili, doslova táhli za jeden provaz, a vznikla tato akce – Dubenský běh. Letos se bude běžet již po sedmé, tzn. že se bude pomáhat už sedmé rodině. Účelem akce je přivést na akci co nejvíce účastníků, protože každý příspěvek na transparentní účet rodiny se počítá – startovné činí 200 Kč. Na místě konání akce je bohatý doprovodný pro-



gram za podpory regionálních organizací a firem. Hraje zde hudba, je připravená tvůrčí dílnička ZŠ Dubné, exhibice TJ Karate, infostánek první pomoci Vodní záchranné služby, dále bývá pro děti připravený skákací hrad apod. Dubenský běh je „místem“, kde se setkávají nejen místní, ale rovněž komunita rodin s podobnými životními příběhy. Představuje to jistou míru úlevy – na okamžik nemyslet na to ošklivé, ale naopak si užít pěkný den a vědět, že v tom nejste sami. K samotnému běhu – jedná se o lesní okruh v délce 5 km, pro rodiny s dětmi máme trasu 3 km a pro ty nejmenší je nachystaná krátká dráha, kde běží jen pár metrů ☺. Není to akce zaměřená na běh jako takový, ale jak už jsem zmínil, je to akce pro rodiny s dětmi.

► Když jste součástí Dubenského běhu od samého počátku, jaká je Vaše úloha?

Jsem pouhým dobrovolníkem a mé místo je u stánku s občerstvením. Místní maminky a ženy napečou a já osobně mám stánek s grilovanými pochoutkami – párky, klobásami apod. Taková dobrůtka pak přijde vhod každému běžci. Výtěžek ze všech stánků s občerstvením putuje na transparentní účet dané rodiny. To samé výtěžek ze startovného.

► Co Vás přimělo k tomu – věnovat svůj volný čas právě této akci?

Časově náročná tato akce není, tedy konkrétně pro mě. Při organizaci občerstvení jsem jedním z posledních článků řetězce a rád bych takto alespoň pomohl zvýšit povědomí o této akci. Když jsme u toho, všechny potřebné informace nejen o Dubenském běhu, ale především celý příběh rodiny pětileté Ludmilky s rozštěpem mozku, které bude věnován výtěžek z letošní

akce, najdete na: https://www.facebook.com/DubenskyBehProDobrouVec/?locale=cs_CZ. Ale abych odpověděl na Vaši otázku. Možná se budete divit, ale pro mne to není klišé, když vidím, kolik radosti a pomoci dokáže tato akce vyvolat. Jako rodič to samozřejmě vnímám mnohem intenzivněji.

Děkuji Vám moc za rozhovor, pane Jantači a věřím, že s každým rokem bude tato akce úspěšnější, zejména tedy do počtu vybraných příspěvků. A vám čtenářům, především z okolí Českých Budějovic, navrhuji udělat si 13. května 2023 výlet do Dubného a zpríjemnit si ho pobytem na čerstvém vzduchu a můžete si i zaběhat ☺.

TEXT: MICHALA GRÚNBAUM
FOTO: PHOTOTOM.CZ

Evropská železniční cena pro rok 2023

V úterý 31. ledna 2023 se uskutečnila jedna z nejvýznamnějších evropských železničních událostí – udílení Evropské železniční ceny dvou mezinárodních organizací – CER (Společenství evropských železnic a manažerů infrastruktury) a UNIFE (Evropská asociace železničního průmyslu). V pořadí se jednalo již o 16. ročník.

Účastníci byli přivítáni Albertem Mazzolou, výkonným ředitelem CER, a Philipem Citroënem, generálním ředitelem UNIFE. Úvodního slova se pak videozprávou zprávu zhostila předsedkyně Evropského parlamentu Roberta Metsola a švédský ministr pro infrastrukturu a bydlení Andreas Carlson. Následoval kulatý stůl s tématem budování kapacit pro železnice odolné krizím, jehož se zúčastnili zástupci Evropské komise, Evropského parlamentu, UNIFE a CER.

Ocenění Železniční šampion 2023 bylo uděleno Ukrajinským drahám (UZ). Vzdal se hold pozoruhodné odolnosti při nepřetržitém zajišťování dopravní obslužnosti a strádání ve válečném období. Cenu si převzal Oleksandr Pertovskiy, člen představenstva UZ. Ocenění Průkopník železniční dopravy 2023 bylo uděleno Eglé Šiméové (generální ředitelka společnosti LTG Cargo) za její zaměření na posílení postavení žen na železnici a zároveň dovedné řízení společnosti LTG Cargo v bouřlivých časech. Na závěr byla vzdána pocta Carlu Borghinimu, odcházejícímu výkonnému řediteli Společného podniku Evropská železnice „ERJU“.

TEXT A FOTO: MICHAL VÍTĚZ



Parním vlakem do Žitavských hor



Opatření omezující cestování v souvislosti s pandemií Covid-19 snad již skončila a my opět můžeme poznávat nejen krásy naší země, ale samozřejmě i objevovat různá zajímavá místa v zahraničí. Dnešní cestopis nás zavede do Žitavských hor, do pohoří s pozoruhodnými pískovcovými útvary, skalními městy a pozůstatky po vulkanické činnosti. Pokud tuto malebnou oblast rozkládající se na severní straně Lužických hor chceme navštívit, můžeme vyrazit po některé z turistických stezek vedoucích z České republiky, například z Kropachu. My si však pro cestu do romantických Žitavských hor zvolíme stejně romantický dopravní prostředek, a to parní úzkorozchodný vlak.

Vývoj železniční sítě

První vlak přijel do Žitavy z Löbau v roce 1848. Významné bylo také spojení s Libercem z roku 1859 realizované na základě mezinárodní smlouvy uzavřené mezi Rakouskem a Saskem v roce 1853. V souvislosti s touto dráhou je nutné zmínit, že trať vystavěla a provozovala společnost Zittau-Reichenberger Eisenbahn a v roce 1905 na ní převzaly provoz, včetně českého úseku, Saské státní dráhy a později pak Deutsche Reichsbahn. Český úsek připadl ČSD až v roce 1945. Ale vraťme se zpět do Žitavy. Ta v roce 1875 získala ještě spojení se Zhořelcem (Görlitz) a na další dráhu museli její obyvatelé čekat téměř dalších 10 let. Impulsem k výstavbě dráhy do Reichenau (dnešní Bogatynia) byla ložiska uhlí a průmyslové podniky v této oblasti. Provoz na trati ze Žitavy do Reichenau a Markersdorfu byl zahájený 11. listopadu 1884. Trať byla vybudována jako úzkorozchodná s rozchodem 750 mm obvyklým v Sasku a v roce 1900 bylo dokončeno pokračování do pohraniční přechodové stanice Heřmanice. Tím došlo ke spo-

1913 zdvoukolejněn úsek Zittau Vorstadt – Bertsdorf – Kurort Oybin, což výrazně navýšilo kapacitu. Zároveň byla přeložena část tratě v Olbersdorfu. V roce 1945 byla druhá kolej sнесena. Provoz na „úzké“ měl být zastaven v devadesátých letech v souvislosti s rozvojem těžby uhlí. Uvažovalo se i o výstavbě přeložky západně od Olbersdorfu. Po změně politicko-ekonomických poměrů bylo rozhodnuto o útlumu těžby a zachování provozu. V roce 2006 vzniká společnost SOEG mbH (Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH, která provoz zajišťuje i v současné době. Na turisty z České republiky jsou na žitavských úzkorozchodkách připraveni. Jízdní řád a celá řada dalších propagačních materiálů je v českém jazyce, tak netřeba mít obavy z jazykové bariéry. Jízdné, i přes velmi příznivý kurz koruny, není nejlevnější. S ohledem na cenu uhlí se však není čemu divit. Za zpáteční jízdenku



Osobní vlak z Žitavy se v čele s parní lokomotivou 99 749 blíží do konečné stanice Kurort Oybin.

FOTO: MICHAL ROH ML.

ze Zittau do Jonsdorfu nebo Oybinu zaplatí dospělý 18 Eur, dítě 10 Eur. Lze však zakoupit i výhodnou celodenní jízdenku za 19, resp. 13 Eur.



Ve vedlejší sezóně jsou některé osobní vlaky vedeny motorovou lokomotivou 199 018 (Faur L45H). Jeden z „osobáků“ právě odjel ze zastávky Kurort Jonsdorf Haltestelle. FOTO: MICHAL ROH ML.

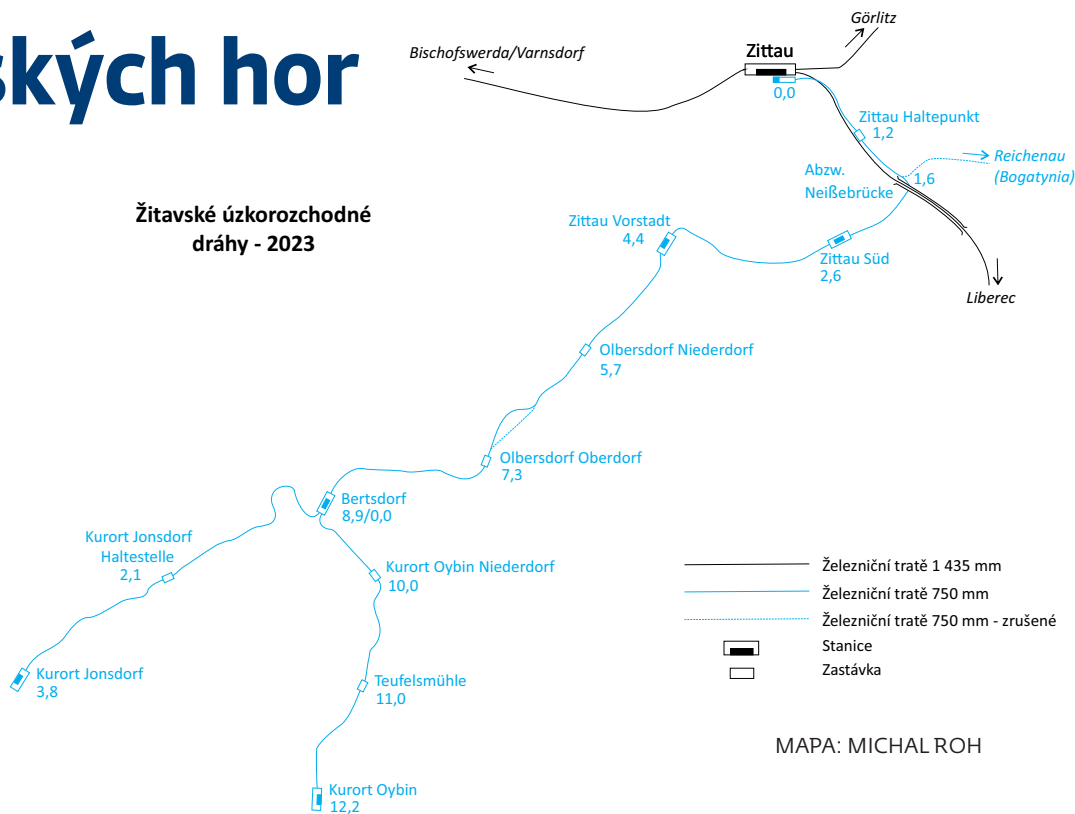
jení s tratí Frýdlantských okresních drah z Frýdlantu v Čechách.

Vývoj žitavského železničního uzlu byl završen výstavbou úzkorozchodných drah do Kurort Oybinu a Kurort Jonsdorfu. Ta byla společností ZOJE (Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn Gesellschaft) zahájena v roce 1889 a 15. prosince 1890 byl zahájen pravidelný provoz mezi Žitavou a oběma konečnými stanicemi. Provoz zajišťovaly Královské Saské státní dráhy. Svého času se dokonce uvažovalo o prodloužení dráhy do Čech. V roce 1906 byla úzkorozchodka zestátněna. Počet cestujících narůstal, zejména o nedělích a svátcích a v letní sezóně. Uvažovalo se o elektrifikaci tratě, její přestavbě na elektrickou tramvaj, ale nakonec byl v roce



Připomínkou kdysi poměrně silné nákladní dopravy na žitavských úzkorozchodných drahách je souprava historických nákladních vozů na podvalových vozech ve stanici Zittau Vorstadt. FOTO: MICHAL ROH

Žitavské úzkorozchodné dráhy - 2023



Nedaleko jezera Olbersdorf vzniklého zatopením uhlénoho lomu jsou vystavena vozidla používaná k přepravě vytěženého uhlí a skrvky.

FOTO: MICHAL ROH

je celá v retro stylu a je zde možné nahlédnout do depa nebo si pronajmout apartmán přímo ve staniční budově. Výčet železničních zajímavostí bychom mohli zakončit pozvánkou ke svezení se důlním vláčkem v Olbersdorfu. Spíše než o připomínku těžby uhlí v nedalekém lomu se jedná o dětskou atrakci. Vsousedství drážky jsou vystavena tři železniční vozidla – elektrická odklízová lokomotiva řady EL-3 z roku 1955 o rozchodu 900 mm (lokomotivy této řady byly nasazeny i na důlní dráze v lomu Olbersdorf), důlní motorová lokomotiva řady V10C a výsypný vůz na přepravu uhlí a skrvky. Hnědé uhlí se v nedalekém „Tagebau Olbersdorf“ těžilo až do roku 1991 a sloužilo jako palivo pro blízké elektrárny Hirschfelde a Hagenwerder.

MICHAL ROH

Další zajímavosti v okolí žitavských drah

Žitava – v městském muzeu jsou umístěna dvě postní plátna. Velké žitavské postní plátno z roku 1472 zobrazuje 90 scén ze Starého a Nového zákona od Stvoření světa až po Poslední soud. Ve městě je i řada dalších historických památek.

Olbersdorf – jezero na koupání a další sportovní aktivity; okolo jezera vede cyklostezka

Kurort Jonsdorf – klimatické lázně se zajímavým parkem. Vydat se můžeme do skalního města nebo se na naučné stezce seznámit s historií těžby a výroby mlýnských kamenů. Celoročně je možné navštívit Motýlí dům.

Kurort Oybin – hrad a klášter vybudovaný Karlem IV. v dobách, kdy Lužice náležela k Čechům.