

Jste tu už deset let

Podotýkat, že v letošním roce oslaví naše společnost první desetiletí svojí existence, by bylo nošením dříví do lesa. Samotné výročí si připomínáme na stránkách Cargováku malým ohlédnutím do historie, také polep jednoho z našich Vectronů nám toto jubileum připomíná. Možná si říkáte, že deset let není příliš dlouhá doba, zvláště pak v historii železniční dopravy. Vždyť první nákladní vlaky začaly v anglických dolech vozit uhlí již v 18. století. Ale je to relativní. Proto si trávím tvrdit, že v některých případech může deset let znamenat opravdu mnoho. Konkrétním příkladem je historie naší společnosti.

Na ČD Cargo můžeme být právem hrdí. V průběhu své desetileté existence obhájilo svoje místo na dopravním trhu a nebylo to jednoduché. Museli jsme překonat hospodářskou krizi, svádíme každodenní boj se silniční konkurencí i s dalšími železničními dopravci. Stanovili jsme si dlouhodobé cíle, které postupně naplňujeme. Firma bez vizí a cílů by totiž nemohla být spolehlivým partnerem svým zákazníkům ani dodavatelům.

Hrdost je oboustranná, jsem hrdý na všechny zaměstnance, kteří se každý den podílejí na zajištění železničních přeprav ke spokojenosti našich zákazníků. Spolupracujeme se středními i vysokými školami a chceme být atraktivním a seriózním zaměstnavatelem, i to je jeden z našich cílů. Naši činnost a služby chceme obchodním partnerům i široké veřejnosti, představit na dni ČD Cargo, který se u příležitosti oslav 10. výročí vzniku naší společnosti bude 6. října konat v areálu SOKV Ústí nad Labem.

Dovolte mi, abych vás, všechny zaměstnance, jménem vedení společnosti ČD Cargo pozval na tyto oslavy. Bližší informace naleznete v příloženém letáčku a samozřejmě na našich internetových stránkách. Budu se těšit na případné setkání.

Ivan Bednárik
předseda představenstva
ČD Cargo



10 let ČD Cargo

Termín akce: 6. října 2017 (9 – 17 hod.)
Místo konání: SOKV Ústí nad Labem

Program akce:

- Výstava historických železničních kolejových vozidel
- Výstava současných železničních kolejových vozidel ČD Cargo
- Ukázková technická vozidla SŽDC
- Výstava historických automobilů
- Komentované prohlídky SOKV pro skupový zájem
- Propagační vůz s expozicí o historii ČD Cargo

Slanostní zahájení je plánováno na 12 hodin
Kvadrantová doprava v trase Ústí nad Labem hl. n. – SOKV Ústí nad Labem je zajištěna
Vstup zdarma

www.cd-cargo.cz



V dnešním čísle Cargováku bychom vás chtěli blíže seznámit s činností **regionálních obchodních manažerů**. Jejich tým začíná slavit první obchodní úspěchy. V horní řadě zleva: Jan Kadlec, ředitel odboru Tomáš Eichler, Jan Vaňourek. V dolní řadě zleva: Jitka Kotálová, Jana Muchová, Drahomíra Churavá a nováček v týmu Martina Amlerová.

Foto: Michala Bílková

Klienti jsou s našimi službami spokojeni a vracejí se,

říká Petr Franče, vedoucí oddělení mimořádných přeprav akciové společnosti ČD Logistics, který se může pochlubit řadou úspěšně zrealizovaných zajímavých přeprav. Tuto službu nabízí ČD Logistics úspěšně už řadu let. Požádali jsme Petra Franče, aby nám přiblížil práci jeho týmu.

» Ve společnosti ČD Logistics zodpovídáte za akvizici a realizaci mimořádných zásilek. Mohl byste nám přiblížit, co to vše obnáší?

V první řadě jde o průzkum trhu. Je nutné znát trh, a to především z pohledu jeho možností, které lze následně využít a připravit se na případnou spolupráci. V kostce řečeno, je nezbytné znát společnosti, které svými obchodními aktivitami umožňují firmám, jako je ta naše, zapojit se do řetězce a nabídnout jim své služby. Následuje detailní rozbor jejich obchodních aktivit a zahájení komunikace ohledně našich služeb a možností. Je to dlouhodobý proces, ve většině případů se přípravě věnujeme i několik měsíců. Dojednávají se podmínky, a to nejen obchodní, ale i technologické a logistické. Vše je nezbytné připravit tak, aby realizace proběhla hladce a ke spokojenosti všech, především zákazníka. Bohužel se často stává, že zákazník nemá do-



Petr Franče

statek informací o možnostech přepravy a logistiky, nezná dopravně logistickou problematiku, nebo je nutné jeho požadavky upravit tak, aby realizace byla efektivní a bezpečná. Bezpečnost při těchto projektech je jedním z nejvýznamnějších faktorů. Je nutné klientovi vysvětlit, že realizace jeho zakázky se nesmí řídit jen cenou, ale že je nezbytné ji organizovat tak, aby splňovala veškeré předpisy a směrnice. Klienti nám často ukazují nabídky konkurenčních firem nabízejících nižší

ceny. Nutno ovšem dodat, že jsou to většinou společnosti neznalé problematiky a jejich nabídky nejsou podloženy přípravou, znalostmi a odborným podkladem.

V okamžiku, kdy klient přijme naši nabídku, rozjízdí se další fáze. Zajištění vhodného železničního vozu, projednání povolení, hledání vhodné dopravní cesty. To vždy obnáší komunikaci s klientem, jeho technickým personálem a zároveň komunikaci s infrastrukturou (přes PREMIZU) ohledně potřebných podkladů k projednání mimořádné zásilky. Také hledání přepravní cesty je někdy zdlouhavé a složité. Řeší se místo a způsob naložky. Často musíme klientům vypo- máhat tím, že najmeme techniku, která naložku provede. Dále je třeba vyřešit, zda zásilku zabalit, nebo ji nechat bez ochrany. V této fázi je nezbytný častý osobní kontakt s klientem. Vše se řeší přímo v místě, kde se díky možnosti okamžitě reagovat na aktuální situaci snažíme hledat nejvhodnější řešení. Ve většině případů zásilky osobně odbavujeme, někdy zajišťujeme dodatečné připojištění, nebo celní odbavení. Klientům též dodáváme fotodokumentaci zásilky. Během samotné realizace pak zásilku sledujeme a klienta informujeme o průběhu přepravy. Naše práce

končí v okamžiku, kdy zásilku předáme příjemci, který přijetí potvrdí.

» Je obchodně náročné získat takové přepravy?

Musím říci, že ano. Na většinu přeprav tohoto charakteru klienti vypisují výběrová řízení, do kterých zahrnují co možná nejvíce firem jak z oblasti železnice, tak kamionových společností. Problém nastává ve chvíli, kdy různé firmy nabízejí nejen odlišné ceny, ale zejména odlišné technologické provedení. Následuje kolotoč schůzek a vysvětlování, proč naše nabídka je taková jaká je a zda je nezbytné do ní zahrnovat vše, co nabízíme. V této oblasti však máme bohaté zkušenosti a daří se nám klientům podat dostatek argumentů a informací, které potřebují pro své finanční rozhodnutí. Někteří dokonce přijdou hned na začátku a chtějí se s námi bavit ne o již rozbehnutém projektu, ale projektech, které jsou teprve v jejich interní přípravě. Již chápou, že konzultace ohledně případné realizace přepravy je k nezaplacení. Ale lépe je to ilustrovat na konkrétním příkladu. Pokud s námi výrobce transformátorů již na začátku řeší budoucí problematiku dopravy, můžeme mu nabídnout vhodný typ železničního vozu a on podle toho upraví plášť nádoby transformátoru, konkrétně, vybaví plášť patkami, které nám transformátor umožní zavést.

Pokračování na str. 2

Klienti jsou s našimi službami spokojeni a vracejí se,

Dokončení ze str. 1

Další častý problém je, že většina klientů nezná cenové hladiny a často je výše ceny překvapí. Opět se vrátím k tomu, že pokud s námi řeší tento problém včas, mohou do svých kalkulací zapracovat skutečné, reálné ceny dopravy a při uzavírání smluv se svými zákazníky tak mají vše již vyřešené. Při uzavírání smluv také často dochází k nutnosti vyřešení smluvních podmínek. Občas klient trvá na svých podmínkách, které železniční doprava není schopna dodržet tak, jak si klient přeje. Pak nastupují právníci a hledají možnosti, jak najít společnou cestu.

► **Proč myslíte, že by si zákazníci pro realizaci těchto přeprav měli vybrat právě ČD Logistics?**

Domnívám se, že máme bohaté zkušenosti podložené celou řadou přeprav různého druhu. Od přeprav výrobků

těžkého strojírenství až po přepravy kolejových vozidel. Jsme schopni klientům nabídnout zpracování jejich zakázky na klíč, dle přání a zohlednit veškeré případné možnosti i rizika. Dalším významným faktorem je, že jsme přímo napojeni na ČD Cargo. Máme tedy nejen dostatečné krytí, což někteří naši klienti požadují s ohledem na cenu zboží, které nám svěřují, ale také určitou výhodu, především znalostí struktury společnosti a jejich pracovníků.

► **Silniční doprava pro vás při realizaci přeprav mimořádných zásilek představuje konkurenci nebo partnera?**

Bohužel přes veškerou snahu najít kamionového dopravce, který by byl ochoten spolupracovat, musím říci, že kamionová doprava je pouze konkurence. Vždy, když jsme se pokoušeli o spolupráci, kamionový dopravce následně učinil vlastní nabídku klientům,

samozřejmě nižší. Dokonce máme zkušenost, kdy jedna firma, kterou jsem oslovil s nabídkou spolupráce ve věci návozu, šla druhý den na jednání ke klientovi s tím, že se doslechli o možnosti přeprav a chtějí nabídnout své služby. Nám dali nabídku o 14 dní později a výrazně vyšší. Jak jsem ale již zmínil, naši klienti jsou s našimi službami spokojeni a vracejí se. Raději využijí železnici, než kamion. Železnice začala bojovat o přepravy a je to znát. Máme celou řadu případů, kdy železnice vychází pro klienta levněji než kamionová doprava. Pak už jim jen stačí vysvětlit, že se nemusí bát využít železnici. Že už to není jako před třiceti lety a hlavně, že my se o jeho zakázku postaráme s maximální péčí.

► **Můžete jmenovat některé zajímavé přepravy?**

Mezi zajímavé přepravy bych osobně zařadil náš nejnovější projekt, přepravy

uložišť jaderného odpadu CONSTOR. Tyto přepravy realizujeme s naším partnerem na speciálních hlubinových vozech vybavených na míru výrobním rámem, do kterého se CONSTOR ukládá. Přepravy realizujeme v režimu just in time, proto byla jasná volba využít zvláštních vlaků. Jedná se opravdu o velice náročné přepravy, jak z pohledu dodržování časů, tak především při jejich přípravě a plánování. Vše musí klapnout na minutu. Náš klient vyjádřil přání, aby ho naše společnost zastupovala u odbavení, což pro nás mimo jiné znamená odpovědnost za správnou technologii nakládky a celkové přípravy pro přepravu. Zásilky osobně odbavujeme a pořizujeme kompletní fotodokumentaci. Dále bych určitě chtěl zmínit přepravy brousicích vlaků SPENO. Náš partner hledal společnost, která je schopna zajišťovat přepravy na území celé Evropy včetně veškerého servisu a projednání povolení,

což u těchto souprav není jednoduché. Po několika testovacích přepravách nám klient dal důvěru a k dnešnímu dni jsme přepravili již asi 30 brousicích vlaků. Jedna ze souprav se dokonce objevila i na testovacím okruhu Velim.

Další zajímavé přepravy realizujeme pro našeho tuzemského výrobce kolejových vozidel ŠKODA Vagonka. Jedná se o projekt LITVA, kdy naše společnost zajišťuje přepravu elektrických jednotek řady 575 do Vilniusu, včetně zajištění a organizace převážání podvozků z normálního na široký rozchod v Hanisce pri Košiciach. Další akcí pro tohoto klienta je přeprava jednotek pro NIM Express (DB Regio). Na tomto projektu pracujeme od úplného začátku, kdy jsme přepravovali hrubé stavby. Nyní je projekt ve fázi dokončování a my přepravujeme již hotové a vstrojené vozy.

Připravil: Michal Roh
Foto: Michala Bílková

Každý z nás může přispět k novému obchodu

V době ekonomické konjunktury se setkáváme s poměrně příjemným problémem představovaným růstem poptávky po přepravních službách.

Abychom dokázali pružně reagovat na požadavky potenciálních zákazníků přímo v místě vzniku přepravy, vytvořili jsme v loňském roce nový tým regionálních obchodních manažerů. Ti se hned pustili do práce a nutno říci, že první úspěchy se již dostavily.

Tým regionálních obchodních manažerů pod vedením ředitele Bc. Tomáše Eichlera nečekají jednoduché úkoly. Cíl je jednoduchý, oslovit co nejvíce nových klientů a získat je pro že-

leznici, zejména jim nabízet přepravu formou jednotlivých vozových zásilek. „Nestačí jen reagovat na poptávku, která přichází od zákazníka. Chceme být aktivní, dostat zboží ze silnice zpět na železnici. Jsme ekologičtější a dokážeme být stejně flexibilní jako naše kamionová konkurence,“ říká Tomáš Eichler. Svět kolem nás se mění a spousta podnikatelů si uvědomuje, že kamionová doprava, která mnohdy na první pohled vypadá jako nejjednodušší řešení, se nemusí vždy vyplatit. Klíčem k tomu, jak přesvědčit potenciálního zákazníka, může být třeba zařízení „první míle“, tedy zabezpečení dopravy od něj po silnici na nakládací místo.

„Nejsme pouze železnice, jsme dopravce a musíme být schopni vyjít zákazníkovi vstříc a zajistit mu přepravu z A do B. Nevádí, že nám pomůže nějaký subdodavatel, na tom není nic špatného,“ doplňuje Bc. Eichler.

Regionální obchodní manažeré v těchto dnech pilotně kontaktují potenciální zákazníky v obvodech provozních pracovišť Mladá Boleslav a Protivín. Už z prvních reakcí je jasné, že firmy mají o dráhu zájem a intenzivně zvažují, zda je pro ně automobilová doprava opravdu výhodnější.

Komplexnost naší nabídky může být v takovýchto případech rozhodující.

„Možná to bude znít jako fráze, ale v ČD Cargo jsme tým, jsme profesionálové,“ zdůrazňuje Tomáš Eichler a zároveň dodává, že: „bez úzké spolupráce s provozními jednotkami by nové přepravy vůbec nebylo možné realizovat“. Proto nic nebrání tomu, abychom byli tým i v obchodní činnosti. Každý z nás může svými znalostmi a známostmi pomoci k novému obchodnímu případu. A navíc si třeba i něco vydělat. Jak na to? Stačí když dáte obchodní typ některému z regionálních obchodních manažerů. Víte třeba, kde vzniká nová fabrika na obrábění stroje ve vaší lokalitě? Chodíte na pivo s manažerem společnosti na výrobu autodílů? Pře-



Ve spolupráci s DB Cargo proběhla koncem května zkušební přeprava autobusové karoserie z výrobního závodu z německého Neu Ulm do závodu Evo Bus v Holýšově v Plzni. Zde se budou od roku 2019 tyto autobusové karoserie pro značku Daimler vyrábět a odtud transportovat po železnici do Německa, kde proběhne konečná montáž. I za touto zkušební přepravou stojí regionální obchodní manažeré a provozní zaměstnanci.

Foto: Tomáš Eichler

dejte kontakt patřičnému regionálnímu manažerovi a pokud se obchod dojedná, získáte odměnu minimálně 3 000 Kč. „Nebojte se nám zavolat, jsme tady a za každý tip jsme rádi,“ uzavírá Tomáš Eichler.

Jak již bylo řečeno, nový model služby zákazníků prostřednictvím regionálních obchodníků se osvědčil. Dokládají to úspěšně zrealizované obchodní případy. V předcházejících číslech našeho interního magazínu

jsme již informovali o přepravách betonových výrobků firmy BEST nebo o návozu skleněných lahví do pivovaru v Potštejně. Nové jsou přepravy stavebních prvků vyráběných firmou YTONG nebo přepravy vápence pro firmu MJM Litovel. Oprávněně proto můžeme říci, že při vzniku nových obchodních případů v rámci jednotlivých vozových zásilek hrají regionální obchodní manažeré stěžejní roli.

Michal Roh



Za Bohoušem Kratochvílem....

Ráno 8. září 2017 se všemi dostupnými prostředky začala šířit těžko uvěřitelná zpráva, že po krátké těžké nemoci zemřel ve věku 64 let náš bývalý spolupracovník pan Bohumil Kratochvíl.

Pro Bohouše Kratochvíla znamenala železnice mnoho a mnoho také znamenal on pro ni. Od maturity na třebovské průmyslovce v roce 1972 až do svého odchodu do důchodu pracoval na úseku řízení vlakové dopravy. Začal jako výpravčí, poté se stal vlakovým a provozním dispečerem. Od roku 1995 do roku 2007 šéfoval dispečerům OPŘ Česka Třebová, následně OPŘ Praha a po vzniku OPŘ Pardubice se vrátil zpět do České Třebové, kde pomohl založit nový dispečink pro řízení vlakové dopravy. V roce 2007, kdy se od Českých drah odstěpila nákladní doprava a byla zakládána nová akciová společnost ČD Cargo, byl právě pan Kratochvíl pověřen vytvořením nákladního dispečinku. Svého úkolu se zhostil se ctí a měl významnou zásluhu na vzniku jedinečného dispečerského pracoviště, odkud se operativně řídí provoz nákladních vlaků v celé republice, včetně uhelných pánví a pohraničních stanic. V roce

2011 byl postaven do čela odboru operativního řízení GŘ ČD Cargo, z kterého se začátkem roku vyprofilovala nová JOS řízení provozu Česká Třebová. Z funkce ředitele řízení provozu Česká Třebová odešel koncem června 2016 do důchodu. O dění na ČD Cargo se zajímal i nadále a když bylo potřeba, vrátil se na jaře 2017, aby své mateřské firmě opět pomohl svými zkušenostmi.

Pan Bohumil Kratochvíl se prakticky celých 44 let věnoval organizaci jízdy vlaků a všemu co s ní souvisí. Díky svým znalostem a schopnostem se vypracoval na předního odborníka v oblasti operativního řízení železniční dopravy. Bez nadsázky lze konstatovat, že tajemství pracovních úspěchů pana Kratochvíla spočívalo nejen v jeho vysoké odbornosti, ale také v náročnosti jak k sobě, tak ke svým podřízeným. Vždy byl vyznavačem hesla „zkušenosti jsou nepřenosné“ a právě proto byl ochoten svým kolegům kdykoliv poradit a také se jich v oprávněných případech plně zastat. Pan Bohumil Kratochvíl byl pravým českotřebovským patriotem, ale jeho jméno bude navždy spjaté nejen s městem železničářů, krásnou budovou, ve které sídlí Řízení provozu, ale především



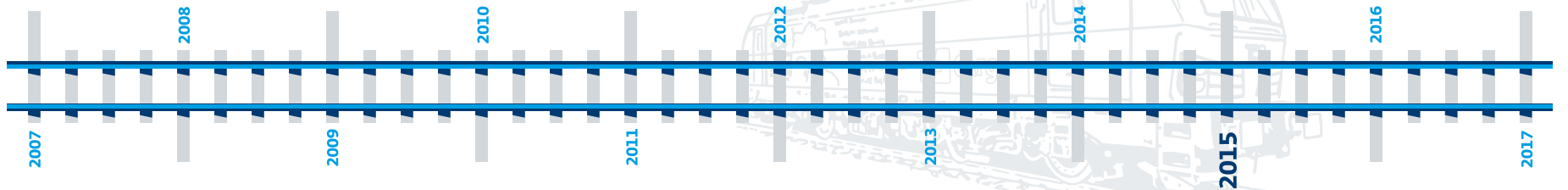
s železnici, kterou tolik miloval a které zůstal po celou pracovní kariéru věrný.

Bohouši, na Tvoji známou otázku, jestli mámě všechno hotové, odpovídáme, že zdaleka ne a že se vynasnažíme Tvoji práci nezkatit a navázat na ni.

Čest Tvé památce!

Jiří Vencel za přispění
Slavoje Halbrštáta

175 let tradice v nákladní dopravě



ČD Cargo – rok 2015

Tento rok by mohl mít podtitulek „rok expanze na polský trh“. V tomto roce se totiž výrazněji začal naplňovat jeden ze strategických cílů ČD Cargo, kterým je expanze na zahraniční trhy.

Polský trh představuje značný potenciál především s ohledem na velký objem výměny zboží mezi oběma ze-

výluky a na tyto přepravy nabalili další služby, jako např. poskytování speciálních vozů řady Ua (Dumpcar), zajišťování personálu na vykládku šterků ve výlukách apod. Výborně jsme tak využili stavební boom na síti SŽDC, který na jednu stranu dosti nepříznivě ovlivňoval provoz, ale na druhou stranu znamenal značný potenciál pro nárůst objemů i tržeb a napomohl tak

společnosti Agrana v Hrušovanech nad Jevišovkou. Celkem jsme v tomto roce přepravili asi 170 tisíc tun řepy ze střední a jihovýchodní Moravy.

I přes tyto pozitivní okolnosti bylo vlaky akciové společnosti ČD Cargo v roce 2015 přepraveno 66,4 mil. tun zboží, což bylo o 2,2 mil. tun méně než v roce předcházejícím. Za realizaci těchto přeprav utržilo ČD Cargo 9,3 mld. Kč, což je o cca 472 mil. Kč méně než za rok 2014. Vyjádřeno procenty, pokles představuje cca 5 %. Z porovnání obou hodnot je zřejmé, že v roce 2015 muselo ČD Cargo čelit značnému konkurenčnímu tlaku se samozřejmě dopadem do jednotlivých cen za přepravu.

Opět se nám podařilo zrealizovat celou řadu zajímavých přeprav. Jmenovat můžeme zajištění přepravy materiálu na zastřešení kolejí stanice Praha hlavní nádraží, kde naše vozy sloužily i pro jeřábovou techniku nebo přepravy betonových dílců na výstavbu logistického centra a skladu u Boru



Přepravy bílého fosforu z Kazachstánu do Břeclavi se od roku 2015 odehrávají v režii ČD Cargo.
Foto: Martin Ševčík



Expandujeme na polský trh – lokomotivy 130.013 + 019 v čele vyrovnávkového vlaku Dětmorovice – Czechowice-Dziedzice dopravce Koleje Czeskie projíždějí stanicí Pruchna (duben 2015).

měmi i výhodnost napojení na východní trhy. Dceřiná společnost ČD Cargo – Koleje Czeskie, Sp. z o.o., zde působí již od roku 2007 a za dobu své existence tu díky komplexnosti a kvalitě služeb získala velmi dobré renomé. 31. března 2015 v časných ranních hodinách překročil státní hranice v Petroviciích u Karviné ucelený vlak se šrotem mířící do hutě v polském městě Częstochowa Mirów, kam dorazil ve stejný den ve 14:30 hod. Již z Ostravy hlavního nádraží byl veden dvojicí lokomotiv 130.013 + 019 dopravce ČD Cargo, tzn. bez přepřahu na státní hranici a na licenci dceřiné společnosti Koleje Czeskie. Tento den se dá považovat za počátek nové etapy činnosti našeho polského dopravce.

V roce 2015 došlo zároveň k zajímavému rozšíření obchodní nabídky ČD Cargo, kdy jsme ve větší míře začali nabízet návoz stavebních materiálů na

splnění ambiciózně stanoveného plánu v komoditě stavebniny. První nakládku šterku do soupravy vozů Ua proběhla 4. března ve Žďárci u Skutče. Naložený kámen odtud putoval na zdvoukolejenní tratě mezi stanicemi Stěblová a Opatovice nad Labem-Pohřebačka.

Obchodně se nám dařilo i v jiných komoditách. 21. ledna 2015 dojel na vlečku břeclavské firmy Fosfa první vlak s bílým fosforem z Kazachstánu, kdy tato přeprava byla celé plně v režii ČD Cargo. V konkurenčním boji o tuto přepravu jsme porazili dopravce AWT. Stejně tak se nám podařilo hned na počátku ledna získat nové tranzitní přepravy kontejnerů s rozloženými automobily Dacia z rumunského Ci-umesti do Hamburku. Velmi zajímavým obchodním počinem bylo i obnovení přeprav cukrové řepy po železnici započaté v září 2015 návozem cukrovky do zpracovatelského závodu



Po dlouhé přestávce se v září 2015 začala cukrová řepa opět přepravovat po železnici. Na snímku z 22. října je zachycena její nakládku do vozů ČD Cargo ve stanici Strážnice.
Foto: Michal Roh

u Tachova. Sledované byly i přepravy kolejových vozidel na zkušební okruh u Velimi (např. jednotka Twindex Express Bombardier nebo jednotka ICE 2). Za zmínku rozhodně stojí i odvoz tramvajových kolejnic ze stanice Praha-Zličín do Kladna-Dubí a Prahy-Hostivaře. Tento obchodní případ je důkazem, že železnice může mít své opodstatnění i na kratší vzdálenosti. Do stanice Praha-Veleslavin jsme v srpnu naopak přepravili betonové pražce na rekonstrukci přilehlé tramvajové tratě. Ta byla zajímavá mimo jiné tím, že vykládka pražců byla prováděna přímo z dopravní koleje. Sledovanou byla i zářijová přeprava transformátoru 400 kV z rozvodny ČEPS Čechy střed do rozvodny Nošovice. Hmotnost transformátoru po odstrojení činila 216 tun.

Ponechme ale stranou obchodní záležitosti a zmiňme se i o jiných událostech. V únoru byly spuštěny interaktivní elektronické kurzy pro strojvedoucí, které vznikly v rámci projektu dotovaného z prostředků Evropské

ského sociálního fondu a státního rozpočtu. 19. května vyjel poprvé na svoji pouť legiovlak – projekt Československé obce legionářské, na kterém se podílí nejen ČD Cargo. Opět jsme „sponzorský“ zajistili vykládku písku na Negrelliho viaduktu pro turnaj světové série kategorie Open v plážovém volejbalu. V červnu se konal další ročník Cargiády – sportovního a společenského setkání zaměstnanců naší společnosti. Doplňme, že tento ročník vyhrál tým Pernikářů z PJ Česká Třebová.

Událostí, která rozhodně stojí za zmínku, bylo ukončení činnosti ČD Cargo v organizaci Xrail k 16. dubnu 2015. Od členství v této organizaci jsme si slibovali posílení pozice v segmentu přepravy jednotlivých vozových zásilek, resp. sjednocení systému jejich přepravy v rámci Evropy. Tato očekávání se bohužel nenaplnila.

21. října 2015 se lokomotiva 363.528 vydala na cca 770 km dlouhou cestu z Nymburka do rumunského Curtici. Ucelený vlak přepravoval automobily Škoda z Mladé Boleslavi do distribučního skladu společnosti Lagermax v Curtici. Nasazení „esa“ znamenalo další průlomový krok a dnes víme, že krok správný, protože Dracula, jak je nyní spoj do Curtici nazývá, jezdí pravidelně již třikrát týdně a nepřevazuje jen osobní automobily, ale i širokou škálu zboží.

Koncem listopadu přistoupilo ČD Cargo k emisí nových dluhopisů s pětiletou splatností v celkové hodnotě 1 miliardy Kč. V prosinci byl dokončen nákup 23 lokomotiv řady 163 od Českých drah. Část těchto lokomotiv byla určena pro provoz v Polsku. K 1. prosinci 2015 vznikl v rámci generálního ředitelství nový útvar – zákaznické centrum.

Naše vyprávění o roce 2015 zakončíme poněkud smutnou informací o zastavení provozu kontejnerového překladu společnosti Rail Cargo Operator – CSKD v Praze na Žižkově. Terminál byl odtud dočasně přemístěn do Mělníka a nákladové nádraží, které od třicátých let 20. století tvořilo nezbytnou dominantu této oblasti, osířelo.

Michal Roh



V roce 2015 se portfolio služeb ČD Cargo rozšířilo o nabídku na přepravu stavebních materiálů do výluk, a to včetně zajištění vykládky. Na snímku je zachycen návoz prázdných vozů řady Ua k nakládku v lomu v Jakubčovicích nad Odrou.
Foto: Michal Roh



Zajímavým obchodním případem byla přeprava drátu z Ostravy do Německa s překládkou železnice-silnice v terminálu ČD-DUSS v Lovosicích.
Foto: Michal Roh

Legiovlak v Rokytnici v Orlických horách

Příští rok oslavíme 100 let od vzniku Československa. Tehdy se po čtyřech letech 1. světové války naše země konečně vymanily z Rakouska-Uherska a daly se vlastní cestou.

Dějiny bojů jsou všeobecně známy a po listopadu 1989 se mohlo konečně svobodně hovořit i o dějinách a úloze československých legií na Rusi. A právě jeden z významných počinů, které toto mají připomenout, je postavení repliky vlaku, kterým se legionáři po Rusku pohybovali a s daleko větším počtem takových vlaků v podstatě ovládli celou Transsibiřskou magistrálu.

Legiovlak je významným projektem

Československé obce legionářské (ČsOL), o kterém jsme se na stránkách Cargováku již několikrát zmínili. V letech 2011 – 2015 ČsOL postupně zakoupila 11 vyřazených vagónů, kovářský vagón zrekonstruovala a dodala slovenská strana v čele s Nadáciou M. R. Štefánika a Klubom historickej techniky RD Zvolen, jeden z plošinových vozů dlouhodobě zapůjčily České dráhy. V soupravě můžeme vidět těplušku, vůz s polní poštou, plukovní prodejnu, vůz ubytovací, filmový, krejčovský, zdravotní, velitelský, štábní, obrněný a dva plošinové vozy s kolovou vojenskou technikou. Vlak doprovázejí průvodci v uniformách legio-

nářů. V minulosti, když v blízkosti expozice probíhaly oslavy tratí, mohli návštěvníci u legiovlaku vidět i parní lokomotivu. Legiovlak bude až do roku 2020 projíždět napříč Českou republikou. ČD Cargo jako významný partner tohoto projektu zajišťuje převoz legiovlaku mezi jednotlivými výstavními lokalitami.

O víkendu 15. – 16. července 2017 byl legiovlak vystaven na jedné z mnohých letošních „štací“ v Rokytnici v Orlických horách. Trať z Doudlebs nad Orlicí, která končí právě v Rokytnici, sehrála významnou úlohu v polovině třicátých let minulého století, kdy se po ní dopravovalo množství materiálu na výstavbu pohraničních opevnění. Dnes se z Rokytnice dopravuje hlavně dřevo a jinak trať slouží poměrně silně osobní dopravě. Současně s výstavou legiovlaku byla jako každý víkend v letních měsících otevřena i expozice železničního muzea v bývalé výtopně, která je majetkem města Rokytnice a výstavní činnost zajišťují členové Letohradského železničního klubu. V sobotu 15. července 2017 navštívil výstavu legiovlaku i expozici v muzeu ministr obrany České republiky Mgr. A. Martin Stropnický s chotí Veronikou doprovázený starostou města Rokytnice Petrem Hudouskem.

Aby nezůstalo jen u suché reportáže, podělím se s vámi o jednu příhodu, kterou nám vyprávěl bratr mé babičky, říkali jsme mu „strejček Karel“, který jako legionář v rámci anabáze objel ce-



Posun s legiovlakem v konečné stanici

lou zeměkouli. Jejich vlak stál tehdy v nějakém ruském nádraží, sousední stanici na míle daleko v zasněžené ruské stepi měli ještě v rukou bolševici. Najednou naši legionáři zjistili, že k nim ze sousedního nádraží rudí poslali roztopenou lokomotivu; jak později zjistili, bez posádky, zřejmě aby jako neřízená střela nadělala co nejvíce škod. Strejček dál vyprávěl, že jeden z legionářů, pekař, jmenoval se Teplý a byl z Hradce (už neřekl ze kterého), jenž to s lokomotivami uměl, si před jednu nechal přistavit nepřivěšený plošniák, rozjel se s ním proti té nepřátelské lokomotivě a z trati se vrátil. Legio-

náři pak v dálce viděli, že se rudá lokomotiva s tím vagónem srazila, plošniák se před lokomotivou postavil na nárazníky a spadl vedle, ale tu lokomotivu to zastavilo. Když jsem tuto příhodu vyprávěl vnučce strýčka Karla, mé vzdálené sestřenci Barboře Tachecí, moderátorce stanice Český rozhlas Plus, tak mi říkala, že takovou příhodu od něho nezná, ale že jí místo toho vyprávěl o jednom příjemném setkání s nějakou ruskou hraběnkou v lesíku... No, asi ta legionářská anabáze měla i světlé okamžiky...

Text a foto: Jiří Vorel



Legiovlak se blíží do dopravní Rokytnice v Orlických horách.

Přeprava historického tanku Centurion ze Švýcarska do Liberce

Přepravy vojenské techniky po železnici nejsou a nikdy ani nebyly ničím zvláštním a kuriózním, naopak se dá říci, že k železnici neodmyslitelně patří. Koneckonců vojensko-strategické důvody dokonce stály za vznikem významné části české i evropské infrastruktury.

Vojenské esalony, jak se vojenským nákladním vlakům též říkávalo, jsou a hlavně bývaly jedněmi z nejtýpějších druhů nákladních vlaků, a to nejen v době válek, ale i v dobách mírových. I dnes zajišťuje ČD Cargo řadu vojenských přeprav mezi mnoha místy v Če-

ské republice i do zahraničí, jak mimo jiné dokládá stále rozsáhlý seznam tzv. zájmových stanic, které jsou ze strategických důvodů pro Armádu České republiky i pro spojenecké armády států Severoatlantické aliance nepostradatelné.

Mnohem méně obvyklé jsou přepravy historické a muzeální vojenské techniky; ty naopak patří mezi skutečně zajímavosti. Důvodů je celá řada, ale faktem je, že s historickou vojenskou technikou se na kolejích setkáme skutečně vzácně, a pokud k něčemu takovému vůbec dojde, tak to spíše bývají přepravy vyřazených nákladních

automobilů ze zásob někdejší Československé lidové armády do různých sbírek a k novým uživatelům. Tyto přepravy vrcholily v dobách zhruba před deseti lety, kdy ČD a později ČD Cargo přepravilo nemalé počty nákladních automobilů typu Tatra 148 a Praga V3S různého provedení a určení.

Jedna z unikátních přeprav se uskutečnila ve dnech 26. – 31. července 2017 a přepravovaným nákladem byl britský bitevní tank Centurion. Tento tank byl vyvinutý v roce 1943, ale jeho výroba začala až počátkem roku 1945 a vzhledem k jeho zdařilé konstrukci se stroj vyráběl až do roku 1962, přičemž bylo vyrobeno 4 423 tanků různých variant. První tanky byly vyzbrojeny sedmnáctiliberním kanónem (ráže 76,2 mm), ale ten byl nahrazen dvacetiliberním kanónem (ráže 83,8 mm) a u posledních variant kanónem L7 ráže 105 mm. S kanónem byl spřažen 7,62 mm kulomet a podobný kulomet byl lafetován u velitelské věžičky. Dále byl na tanku instalován zastřelovací kulomet ráže 12,7 mm a 2 x 6 výmetnic dýmových granátů. Do bojů 2. světové války tank Centurion již nezasáhl, protože k bojovým jednotkám byly první kusy dodány až v květnu 1945. Účastnil se však mnoha dalších konfliktů – války v Koreji, bojů o Suezský průplav, konfliktů mezi Indií a Pákistánem, izraelsko-arabských válek, vietnamské války, občanské války



Dva snímky zachycující vykládku tanku Centurion z železničního vozu v Liberci 31. července 2017.

v Angole, osvobození Falklandských ostrovů a dokonce se objevil ještě i ve válce v Perském zálivu.

Z výše uvedených důvodů se v případě dovezeného stroje jedná o významný historický exponát. Přeprava se uskutečnila na plošinovém voze rakouských RCA, resp. RCW (Rail Cargo Wagon) běžnou vlakotvorbou ze švýcarské stanice Buchs SG (kde „SG“ znamená Sankt Gallen, tedy jméno kantonu kde město Buchs leží), odkud byl odeslán 26. července 2017. Jeho další cesta vedla přes Lichtenštejnsko po jediné železnici tohoto alpského knížectví přes městečko Schaan (slouží zároveň jako stanice pro hlavní lichtenštejnské město Va-

duz pod názvem Schaan-Vaduz), Nendeln a Schaanwald do rakouského Feldkirchu. Odtud tank pokračoval po Arlberské dráze a dále přes Horní Dvořiště a Nymburk až k příjemci do Liberce, kam dorazil letošní poslední červencový den. Zde byl přeložen na speciální silniční soupravu, na které absolvoval „poslední míli“ do muzea ve Smržovce, kde se zařadil po bok řady dalších zajímavých exponátů vojenské techniky.

Nejedná se o první přepravu tanku tohoto typu. Ta první se uskutečnila v září 2013 a stejně jako tu letošní ji zajistila spediční společnost DB Schenker.

Text: Martin Boháč
Foto: Lukáš Soukup



Železnice v Evropě 8. díl (Slovinsko)

Celá železniční síť ve Slovinsku je dnes tvořena pouze tratěmi státních Slovinských železnic (slovensky Slovenske železnice, d.o.o., SŽ) a neexistuje zde žádná privátní, případně jinou entitou (obce, regiony apod.) vlastněná dráha.

Obecně o železnici

Slovinsko je tak mezi tzv. západními státy, vymezenými například Schengenským prostorem, určitou kuriozitou, neboť tento stav bychom v těchto zemích hledali jen velmi těžko. Slovinské železnice vznikly v roce 1991 oddělením od tehdejších Jugoslávských železnic, což pochopitelně souviselo se vznikem samostatného slovinského státu ve stejné době. Unitární SŽ existovaly až do roku 2004, kdy na základě politického rozhodnutí z předchozího roku přetvořit státní železniční podnik na holdingovou strukturu, vznikla skupina skládající se ze tří částí: nákladní doprava, Slovenske železnice – Tovorni promet d.o.o., osobní doprava, Slovenske železnice – Potniški promet d.o.o. a správa infrastruktury Slovenske železnice – Infrastruktura d.o.o.; tedy vznikla struktura, která se v té době v obdobné podobě objevila ve velké části evropských zemí. Slovenske železnice – Infrastruktura dnes spravují železniční síť o délce 1 228,1 km, z nichž je 330,4 km dvojkolejných, a to s levostranným provozem, zbytek sítě je jednokolejný; neexistuje zde žádná troj- ani vícekolejná trať. 502,8 km tratí je elektrizovaných stejnosměrnou napájecí soustavou 3 kV, na území Slovinska zasahují i další soustavy, z Rakouska 15 kV 16,7 Hz do stanice Jesenice a z Chorvatska 25 kV 50 Hz do stanice Dobova.

Historie

Vzhledem k tomu, že historické země, na jejichž území se dnešní Slovinsko rozkládá, patřily stejně jako české země až do roku 1918 mezi korunní země habsburské dynastie, je i historie zdejší železnice velmi podobná té naší. Stejně jako u nás začal první železniční trať – v tomto případě Jižní státní dráhu z Vídně přes Semmering, Graz, Maribor a Lublaň do Terstu – budovat rakouský stát, a to v letech 1842 – 1857. Dnešního slovinského území dosáhla tato železnice v roce 1848, kdy byl do provozu uveden úsek Spielfeld-Strass – Celje, který byl v roce 1849 prodloužen do Lublaně. Další pokračování do Terstu bylo stavebně velmi náročné a bylo dokončeno až v roce 1857. Jižní státní dráha byla ale vzápětí privatizována, a to do rukou nově vzniklé Společnosti jižní dráhy (německy Südbahngesellschaft), která

se v celém regionu od části Maďarska přes dnešní Slovinsko, jihu Rakouska včetně Jižního Tyrolska stala železniční společností, kterou se již nikdy nepodařilo rakouskému státu ovládnout, a která přežila i jeho zánik. Tato společnost pak na území dnešního Slovinska vybudovala ještě některé další hlavní i místní dráhy, mimo jiné i trať Pragersko – Ormož (– Budapešť) a Maribor – Dravograd (– Klagenfurt) a bez nadsázky lze říci, že její tratě dnes tvoří jádro dnešního slovinského železničního sítě. Další soukromou společností, jejíž trať dosáhla území Slovinska, byla Dráha korunního prince Rudolfa (k.k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn), která 14. prosince 1870 uvedla do provozu trať Tarnovisio – Lublaň, která je dnes provozována pouze v úseku Jesenice – Lublaň. Tato společnost ale nebyla hospodářsky příliš úspěšná, a již v roce 1884 byla vykoupena státem. Tím se po čtvrtstoletí opět na dnešním slovinském území objevila státem vlastněná a provozovaná železnice. Poslední významnou hlavní trať, kterou již stát budoval ve vlastní režii, byla tzv. Bohinjská dráha (německy Wocheinerbahn). Ta byla součástí projektu tzv. Nových alpských tratí (Neue Alpenbahnen), který byl uveden v život na počátku 20. století.

Kromě této sítě hlavních tratí bylo v letech 1890 – 1915 vybudováno několik místních drah, například tratě



„Brižita“ řady 363 s uhlíkem projíždí stanicí Grobelno 13. srpna 2011.

Prvačina – Ajdovščina nebo Lublaň – Kamnik a další, z nichž některé se pochopitelně dnešních dní nedočkaly. Se vznikem nového státu, Královstvím Srbů, Chorvatů a Slovinců, po roce 1929 Jugoslávií, přebírá slovinské železnice nově vzniklá jugoslávská železniční správa, a v částech dnešního Slovinska, které tehdy patřily Itálii (Přímoří a část Istriie) pak italské Státní dráhy FS, a to v obou případech včetně tratí někdejší Jižní dráhy. FS v roce 1936 elektrizovaly svým tehdy již běžně používaným systémem 3 kV ss i některé své zdejší tratě, konkrétně (Monfalcone –) Sezana – Postojna s odboč-



„Taurus“ řady 541 na kontejnerovém vlaku z Koperu na novém úseku tratě u Borovnice pod viaduktem původní trasy dne 28. srpna 2017

kou Pivka – Ilirska Bistrica (– Rijeka). Tím se na území Slovinska dostal stejnosměrný systém, který je včetně „italského“ provedení sestavy trakčního vedení ze všech zemí bývalé Jugoslávie typický právě jen pro Slovinsko, neboť všude jinde je používán střídavý systém 25 kV/50 Hz poválečného provedení na bázi švédských technologií s typickými lokomotivami ASEA.

Po 2. světové válce

Po 2. světové válce jsou Přímoří a Istriie připojeny k Jugoslávii, ovšem přístav Terst se nevrátil ocitl za železnou oponou. Nejdříve v letech 1947 – 1954 jako tzv. Svobodné území Terst

přeshraniční spojnice do Maďarska Ormož – Murska Sobota – Hodoš, která je novostavbou mezi Ormoží a Murskou Sobotou, v Ormoži odbočuje z hlavní trati Jižní dráhy Pragersko – Budapešť a z Murské Soboty využívá někdejší maďarskou lokálku přes Hodoš do Zalău. Na této trati panoval nejprve motorový provoz a až v roce 2016 byla elektrizována, ze slovinské strany pochopitelně systémem 3 kV ss. Trať je součástí evropské sítě nákladních koridorů RFC, konkrétně Středomořského koridoru č. 6 ze Španělska na maďarsko-ukrajinskou hranici v Záhonu.

Nákladní doprava

Hlavní tíhu nákladní dopravy dnes v zemi „na sluneční straně Alp“ rozhodně nese úsek (Rakousko –) Maribor – Lublaň – Koper, doplněný směry Pragersko – Hodoš (– Maďarsko) a Lublaň – Jesenice (– Rakousko). Přepřavované komodity jsou tradiční, od sypaných substrátů přes automobily, procházející oběma směry přes přístav Koper až po kontejnery. Jejich železniční přepravy zde mají již téměř padesátiletou tradici, první terminál vznikl v roce 1969 v Hoče u Mariboru, odkud byly vypravovány kontejnery do západní Evropy i ostatní Jugoslávie, nejdříve v počtu několika za týden, ale během krátké doby došlo k rychlému nárůstu jejich přepravovaných počtů.

Převážnou část výkonů v nákladní i osobní dopravě dnes zajišťuje elektrická trakce. V osobní dopravě je poměrně velká část výkonů realizována elektrickými jednotkami, ať už jsou to tři třívozová Pendolina řady 310 nebo jednotky pro regionální dopravu Siemens Desiro řady 312. Elektrický provoz byl po válce na tratích, získaných anexí někdejších italských území, obnoven sedmnácti lokomotivami řady E 61/361, což byly původně italské lokomotivy řady E.626, které odpovídaly třem lokomotivám E 666.0 ČSD. Na ty navázaly dodávky lokomotiv řad 362, které jsou dnes již těž vyřazené, a dále 342, devětacíti francouzskými lokomotivami řady 363, známými „brižitami“ z roku 1975 a konečně dvaatřiceti třísystémovými „taurusy“ řady 541, dodanými v roce 2006 ve dvou provedeních pro mezinárodní provoz v okolních státech.

Liberalizace

Trh nákladní (ani osobní) železniční dopravy zatím není příliš liberalizován, v osobní dopravě nepůsobí kromě SŽ žádný jiný dopravce, a v nákladní dva, oba z Rakouska. Jednak Adria Transport (AT), který je dceřinou firmou GKB a tím pádem sesterskou i u nás

Současnost

Po změnách politických poměrů a vzniku samostatného Slovinska byla v roce 1999 otevřena zcela nová trať,

Ze zahraničí

CHORVATSKO

HŽ Cargo v zisku
Chorvatský dopravce HŽ Cargo dosáhl v červenci 2017 čistý zisk ve výši 4,2 milionu kuna. Je to poprvé od roku 2013, kdy se společnost dostala do kladného hospodářského výsledku. V červenci 2017 HŽ Cargo přepravilo 820 tisíc tun zboží, což je v porovnání s minulým rokem navýšení o 21 %.

RUMUNSKO

Masivní investice do evropského koridoru
Rumunský manažer infrastruktury CFR SA podepsal smlouvu na modernizaci 40,88 km dlouhého úseku, který spadá do Trans-evropské dopravní sítě TEN-T a v rámci IV. koridoru (Norimberk – Praha – Vídeň – Budapešť – Bukurešť – Konstanta) se dotýká i České republiky. V následujících třech letech bude proinvestováno 500 milionu EUR, modernizovaný úsek bude vybaven ETCS úrovně 2 a práce se dotknou 9 železničních stanic.

ASIE

Z Číny do Belgie po železnici
Auta Volvo vyráběná v čínské městě Daqing byla v červenci poprvé přepravena do Evropy po železnici. Salonní vozy S90 byly přemístovány ve speciálně navržených námořních kontejnerech dlouhých 40 stop. Kontejnery mohou obsahovat tři auta uložená v různých úhlech, aby se maximalizovalo využití volného prostoru, a mají též speciální přípravky, které zabraňují pohybu během přepravy. Dodávka byla organizována společností Changjiu Logistics, HAO Logistics, Far East Land Bridge a DB Cargo, přičemž trasa dlouhá 9 832 km přes Rusko, Bělorusko, Polsko a Německo do distribučního centra v Zeebrugge v Belgii trvala 20 dní. Očekává se, že se zvýšenou produkcí vozů se též zvýší počáteční týdenní frekvence spoje na čtyři nebo pět vlaků týdně. Přeprava po moři by trvala 60 dní.

Michal Vítěz



Jediným soukromým dopravcem ve Slovinsku je Adria Transport. 28. srpna 2017 vede jeho „hercules“ 2016.904 kontejnerový vlak z Rakouska do Koperu pod kostelem obce Vnanje Gorice.

známé LTE. AT se ve Slovinsku zaměřuje především na přepravy mezi Rakouskem a přístavem Koper, a to jak intermodální, tak i tradičních komodit, především hromadných substrátů. Druhým je státní RCC Slovenia, který zde působí od roku 2014 a provozuje například kontejnerový spoj Terst – Budapešť nebo vozí nové automobily VW do Koperu. Oba dopravci využívají především lokomotiv řady 1216 „taurus“ a 2016 „hercules“.

Jako určitou kuriozitu lze na závěr zmínit *Avtovlak*, provozovaný Bohinjským tunelem mezi Bohinjskou Bystřicí a Mostem na Soči.

ČD Cargo se Slovinskými železnicemi spolupracuje např. v rámci projektu Breza, produktového vlaku spojujícího několikrát týdně Břeclav se seřadovací stanicí Lublaň Zaloga a s přístavem Koper.

Text a foto: Martin Boháč

Z Lužických hor za kulturou do Žitavy

Mé letošní léto bylo ve znamení cyklistických výletů po různých koutech České republiky. Jedním z mých letošních plánů byla projížďka po nádherně klenutých vršcích Lužických hor. Takto krásnou přírodu snad nemáme ani u nás, v Krušných horách ☺. Ale Čechy jsou nádherným místem, ať se člověk vydá kamkoliv, pěšky nebo na kole.

Po výjezdu na TOP 3 nejvyšší vrcholky v okolí (například Rozhledna na Jedlové 774 m n. m.), jsme se roz-

z větší výšky, pak mohu doporučit jediné návštěvu nedaleké hory Oybin.

Hrad a klášter Oybin

Na Oybině stojí stejnojmenná zřícenina hradu a kláštera. Toto místo je jednou z nejčastěji navštěvovaných turistických atrakcí Žitavských hor (něm. Zittauer Gebirge). Historie hradu sahá až do 13. století, kdy jsou ve výšce 514 m n. m. na temeni mohutné pískovcové stolové hory doložen, spolu s klášteřem. Ovšem v této lokalitě řada pískovcových skal nikoho jistě nepř-



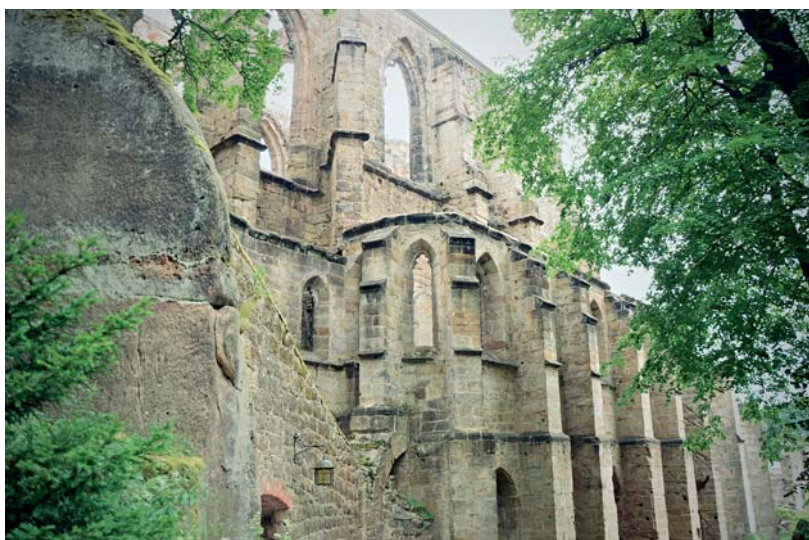
Železniční stanice Kurort Oybin

hodli zajet do pohraniční Žitavy. Přestože jsme o Žitavě věděli jen hrstku informací, rozhodli jsme se toto krásné město blíže prozkoumat.

Historické centrum Žitavy

Žitava (něm. Zittau, polsky Żytawa) se nachází v Německu, v saské části Horní Lužice. Leží blízko soutoku řek Mandavy a Lužické Nisy. Pokud se i vy vydáte do tohoto města, rozhodně si nenechte ujít některé historické pamětihodnosti. Centrum města tvoří náměstí Mládeže (něm. Platz der Jugend). Přibližně 170 let stará renesanční radnice je dominantou staré části města. Historické jádro Žitavy dále tvoří kostel svatého Jana (něm. Johanniskirche), severním směrem od Platz der Jugend narazíte na kostel svatého Petra a Pavla. Historii města vnímáte i ze zdobených barokních detailů, které jsou vidět na fontánách, kašnách a domech. Žitava se nachází v údolí, tomu odpovídá i její nadmořská výška 242 m n. m. Pokud by si někdo z vás chtěl Žitavu vychutnat

kvapí ☺. Hrad měl strategickou polohu při obchodní stezce z Čech do Lužice. Žitavské území patřilo dlouhá léta (od prvních desetiletí 13. století) panovníkům ze Zittau a z Lipé z českého šlechtického rodu Ronovců. Hrad byl rozšířen v letech 1311 – 1319 Jindřichem z Lipé, který jej dostal od Jindřicha VII. za zásluhy při volbě Jana Lucemburského za českého krále. Jindřich z Lipé celé území včetně hradu předal po několika letech Janu Lucemburskému výměnou za území na Moravě. Po smrti Jana Lucemburského připadl hrad českému králi Karlovi IV. S novým majitelem hradu přišly i rozsáhlé stavební změny. Karel IV. v roce 1369 na Oybinu založil klášter Celestýnů, který podléhal řádovému klášteru v italském městečku Sulmona. Hrad se proto stal velmi oblíbeným sídlem. V současné době gotická architektura přitahuje mnoho turistů. Na hradě se konají kulturní akce, jako jsou například Oybinské rytířské hry, historické průvody mnichů a mnoho dalších. Hrad je rozdělen do několika částí, které návštěv-



Část dochované stěny gotického kláštera Oybin



Parní vlak v čele s lokomotivou 99 758 připraven k odjezdu ze stanice Kurort Oybin.

níkům dovolí alespoň trochu nahlédnout hluboko do české historie. Jednotné vstupné pro dospělé činí 6 EUR

v Německu. Až do jeho sjednocení sloužila tato trať jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu. Druhá jmenovaná

– Jonsdorf Eisenbahn), kterou místní obyvatelé přejmenovali na „Zug ohne jede Eile (vlak beze spěchu)“ – důvod této přezdívky je velmi prostý, odpovídá rychlosti vlaku na trati (v průměru 25 km/h). Úzkorozchodná dráha zaveze výletníky/turisty do romantických zákoutí Žitavských hor. Délka trasy činí 12,2 kilometrů Zittau – Oybin + 3,8 kilometrů odbočka Bertsdorf – Jonsdorf. Na pravidelné lince hlavního úseku Zittau – Oybin jsou nasazené parní lokomotivy řad 99.73-76 a 99.77-79. V sezoně se s parním vlakem na této trati můžete setkat osmkrát denně, mimo sezonu pak dvakrát denně. Parní vlaky jsou v létě sestaveny z šesti vyhlídkových vozů bez střechy, což umožňuje návštěvníkům Žitavských hor kochat se krásami okolní přírody. Na trase je 12 zastávek. Dobrodružnějším povahám mohou jediné doporučit ferraty, které se nacházejí v okolí tratě, na hřebenech hor. Jízdenka parním vláčkem se odvíjí od počtu ujetých stanic (od 3 do 9 EUR).



I milovníci malých železničních muzeí si přijdou na své. Přímo naproti železniční stanici Kurort Oybin je malý domeček, kde je kus železniční historie této lokality. Vstupné je za pouhé jedno euro a vstupenkou je označená lepenková jízdenka na památku.

(zahrnuje vstup na zříceninu hradu, kláštera, vyhlídkovou věž a okolí hradeb). Otevírací doba je přizpůsobená sezoně (duben – říjen: 9.00 – 18.00 hod; listopad – březen: 10.00 – 16.00 hod). Celý hradní okruh měří 6 kilometrů s lesním povrchem, proto doporučuji zvolit vhodnou obuv.

byla zastoupena i přepravou poštovních zásilek. Dráhu v té době provozovala společnost ZOJE (Zittau – Oybin –

Text a foto: Michala Bilková

Foto měsíce



Že by zaměstnanci ČD Cargo měli k dispozici nová služební vozidla? Určitě ne, ale musíte uznat, že to tříkolce Velorex v korporátních barvách ČD Cargo opravdu sluší. Fotografie pořídil Jiří Vorel v Ústí nad Orlicí.

Žitavská úzkorozchodná dráha

Pod hradem se nachází stanice žitavské úzkorozchodné dráhy (něm. Zittauer Schmalspurbahn). Tato dráha je jednou z několika dochovaných saských úzkorozchodek. Po 1. světové válce délka všech saských úzkorozchodných tratí čítala více než 500 km. V této době se jednalo o největší provozuschopný systém „úzkorozchodek“

Žitavská dráha v číslech

Rozchod	750 mm
Délka trati Zittau – Oybin	12,2 km
Délka odbočky Bertsdorf – Jonsdorf	3,8 km
Počet zastávek	12
Max. stoupání	1:30
Mín. poloměr oblouků	90 m
Průměrná rychlost	25 km/h