

Od jara do zimy, ve dne i v noci, za každého počasí, ve všech krajích České republiky se na svoji cestu vydávají vlaky ČD Cargo, aby přepravily zboží všeho druhu. Dřevo z nákladíště v Kalné Vodě odveze 3. prosince 2021 lokomotiva 742.148. Na posun v pozadí snímku „dohlíží“ majestátní vrchol Černé hory.  Petr Malý

Foto titulní a zadní strana:
Přes viadukt v Dolních Loučkách v Jihomoravském kraji projíždí 28. července 2022 „laminátka“ 230.011 s vlakem Pn 54205 z Havlíčkova Brodu do stanice Gratwein-Gratkorn ve Štýrsku. Viadukt o délce 282 m a maximální výšce 42 m byl postaven v letech 1940–1952.  Rok Žnidarčič

Foto zadní strana, horní:
Vlaky ČD Cargo jsou častým terčem fotografů i fotografek.  Jakub Dvořák

Foto zadní strana, dolní:
S vlaky ČD Cargo, avšak v měřítku 1:87 se můžeme setkat i v krajích na kolejišti v pražském Království železnic. Poznáte, v kterém kraji byl pořízen snímek nákladního vlaku s naší lokomotivou?  Michala Grünbaum

Nákladní doprava ČD Cargo
v krajích České republiky

Vydavatel:	ČD Cargo, a. s. Jankovcova 1569/2c 170 00 Praha 7
Autor:	Michal Roh
Odpovědný redaktor:	Michal Roh
Grafická úprava:	Jana Hrabětová
DTP zpracování a tisk:	ASTRON print, s. r. o. Mladoboleslavská 1128 197 00 Praha 9 – Kbely
Vydání:	první, 2024

Obsah

ČD Cargo v krajích České republiky	4
Ústecký kraj	10
Karlovarský kraj	20
Plzeňský kraj	30
Jihočeský kraj	40
Středočeský kraj	50
Hlavní město Praha	60
Liberecký kraj	70
Královéhradecký kraj	80
Pardubický kraj	90
Kraj Vysočina	100
Jihomoravský kraj	110
Zlínský kraj	120
Olomoucký kraj	130
Moravskoslezský kraj	140
Malý zeměpisný test	152



Vlak Mn 87003 vezoucí prázdné vozy na nakládku dřeva z Karlových Varů do Teplé zastavil 26. srpna 2022 v dopravně Poutnov a strojvedoucí žádá dirigujícího dispečera o souhlas k další jízdě. Lokomotivě 742.744 pomáhá na postrku „favorit“ 731.015. Antonín Němeček

Karlovarský kraj

Rozloha: 3 310 km²

Počet obcí: 134

Počet obyvatel: 283 210

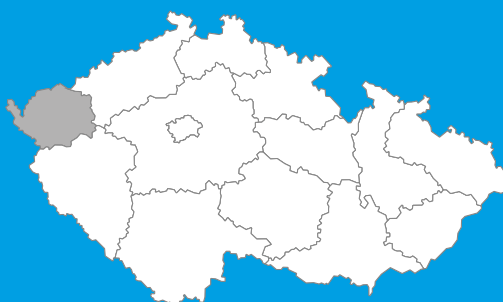
Počet registrovaných ekonomických subjektů: 74 009

– z toho obchodních spol. 10 024

Délka železničních tratí: 491 km

– z toho dvoukolejných 93 km

– z toho elektrizovaných 136 km



Karlovarský kraj – železniční trať s provozovanou nákladní dopravou



- trať mezinárodního a celostátního významu
- trať regionálního významu
- trať bez pravidelné nákladní dopravy (nepojížděné úseky, trasy pp)

© Milan Koska, aktualizováno k 1. 1. 2023

Nejzápadnější kraj naší republiky je proslulý svým lázeňstvím. Na jeho území se nachází nejen naše nejznámější lázně Karlovy Vary, ale i Mariánské Lázně, Františkovy Lázně, Lázně Kynžvart a Jáchymov. Kraj vznikl rozdělením bývalého západočeského kraje a svojí rozlohou patří k těm menším – zaujímá 4,2 % plochy České republiky. Největším sídlem jsou krajské Karlovy Vary, dalšími významnými sídly jsou pak Sokolov, Cheb a Mariánské Lázně. Kraj je poměrně hornatý, jeho severní hranici lemují hřebeny Krušných hor s nejvyšší horou Klínovcem (1 244 m), na jihu začíná pohorí Český Les a nejvyšším vrcholem je zde Dyleň (940 m). Známým pohorím je i Slavkovský les, který je zároveň jedinou CHKO v kraji. Nejnižše položeným bodem je hladina Ohře v nadmořské výšce 320 m. V Karlovarském kraji se nacházejí významná ložiska nerostných surovin – hnědého uhlí, kaolinu, jílu apod. Jinak zde převládá spíše lehký průmysl. Známé jsou sklárny Moser, Karlovarský porcelán nebo bylinný likér Becherovka.

Železniční síť tvoří necelých 500 km tratí, z nichž přibližně 30 % je elektrizovaných. Z provozního hlediska je nejvýznamnějším železničním uzlem Cheb. První vlak společnosti Bavorské východní dráhy přijel z Weidenu do Chebu v říjnu 1865. Také úsek Cheb – Aš – Selb-Plössberg postavený Bavorskými státními drahami byl otevřen v roce 1865. Ve Františkově Lázních navázala v témže roce trať Saských drah do Adorfu a Plauen.

Na vývoji chebského železničního uzlu se podílely ještě Buštěhradská dráha, a to trať do Karlových Varů otevřenou v roce 1870 a později prodlouženou do Chomutova a Dráha

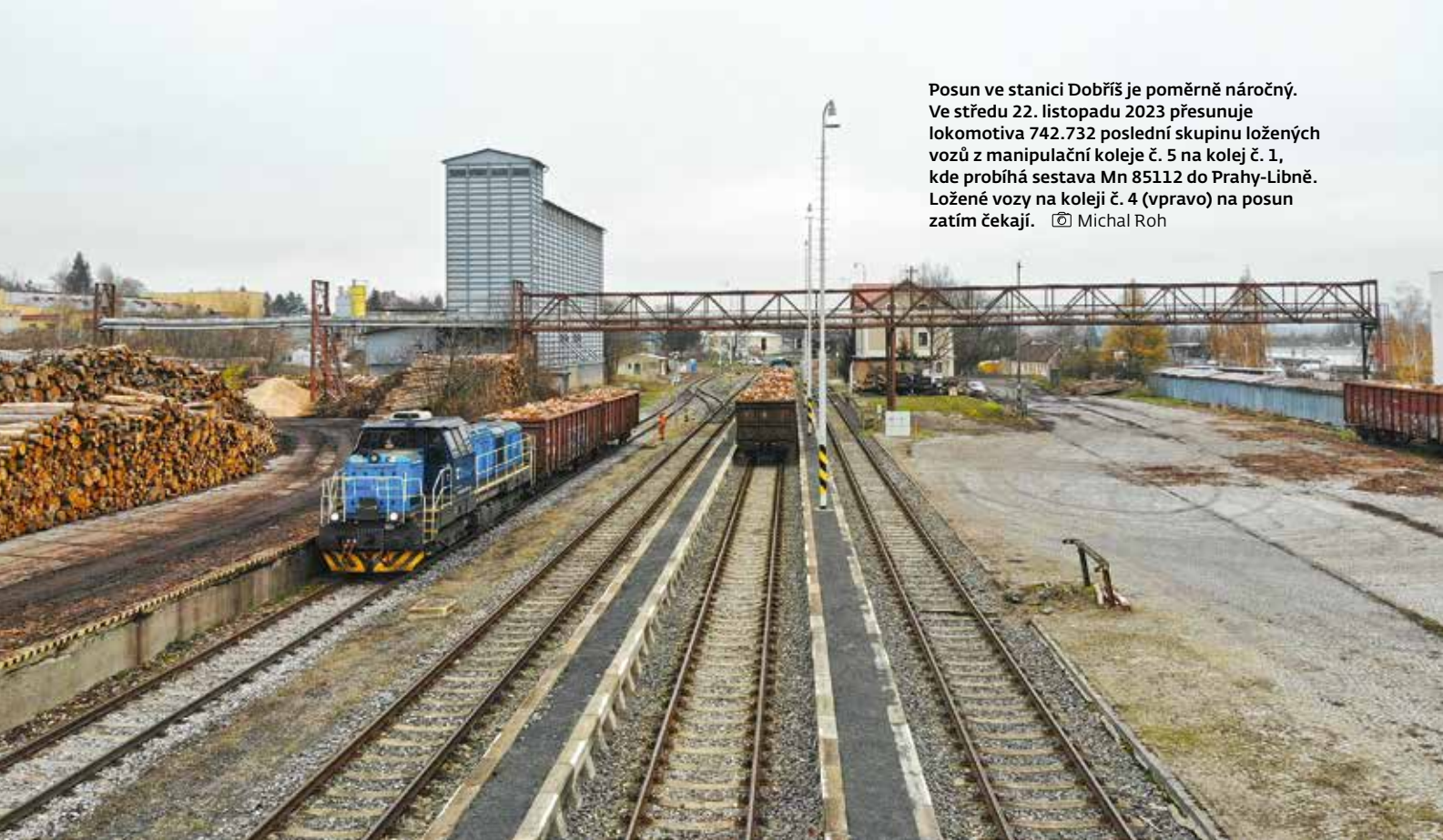


Na trati Loket – Horní Slavkov – Krásný Jez známé řadou tunelů a kamenných viaduktů, byla v roce 1997 zastavena osobní i nákladní doprava. V roce 2013 byl zprovozněn 6 km dlouhý úsek z Krásného Jezu do zastávky Horní Slavkov-Kounice (dříve Ležnice), který je využíván nejen sezónními osobními vlaky, ale v letech 2013–2019 jsme se zde mohli setkat i s vlaky ČD Cargo zajišťujícími odvoz kotlů pro nové cisternové vozy ze závodu v Horním Slavkově (dříve STASIS) do vagónky společnosti Legios v Lounech. 17. září 2015 prováděla obsluhu vlečky v Ležnici lokomotiva 742.194. Michal Roh

císaře Františka Josefa tratí do Plzně z roku 1872. Vývoj pak byl završen dokončením tratě Bavorských státních drah do Schirndingu v listopadu 1883. Je samozřejmé, že v kraji vznikla i celá řada místních tratí. Například trať Nové Sedlo u Lokte – Loket, na které byl zahájen provoz v říjnu 1877,



„Směska“ Pn 60204 z Nymburka se 30. března 2022 blíží do cílové stanice Cheb. Zachycena byla na dvoukolejném úseku u zastávky Stebnice na pozadí s lesnatým hřbetem Slavkovského lesa v čele s „laminátkami“ 230.065 + 230.0131. Trať z Plzně do Chebu byla první v bývalém Československu, na které byl od roku 1967 provoz řízen dálkově z pracoviště v Plzni. Andreas Schreiber



Posun ve stanici Dobříš je poměrně náročný. Ve středu 22. listopadu 2023 přesunuje lokomotiva 742.732 poslední skupinu ložených vozů z manipulační koleje č. 5 na kolej č. 1, kde probíhá sestava Mn 85112 do Prahy-Libně. Ložené vozy na koleji č. 4 (vpravo) na posun zatím čekají. Michal Roh



Rakouská společnost místních drah vytvořila v okolí Čáslavi nevelkou síť lokálek o délce 26 kilometrů. Sloužila přepravě zemědělských produktů, vápna, vápence a dalšího zboží. Zprovozněna byla v letech 1880–1882. V úseku Skovice – Vrdy byla v roce 1955 zastavena osobní doprava. O to silnější je ale na tomto úseku ta nákladní – z Vrdů jsou přes Čáslav odváženy betonové výrobky a lín. O odvoz Resů naložených betonovými výrobky firmy Goldbeck se 24. března 2020 postaral „kocour“ 742.200. Michal Roh



Zvláštností tratě z Kralup nad Vltavou do Velvar je její vedení v těsné blízkosti silniční komunikace č. 240. Okolo síla ve Velké Bučině projíždí 4. září 2019 „katr“ 753.763 s Mn 85461 složeným z prázdných vozů po vykládce hutního materiálu ve Velvarech. Vojtěch Brejník

a tak se zpracováním vytěženého vápence zabývá pou- ze Vápenka Čertovy Schody v Berouně. Po železni- ci je odtud odvážen například vápenec pro odsíření severočeských a lužických elektráren. Další odsířova- cí vápenec pro severočeské elektrárny je do nástaveb RockTainer nakládán v Lomech Mořina. Jeho přepravu zajišťuje pro ČD Cargo výkonný dopravce společnost Severočeské doly – Kolejová doprava. Do Berouna přijíždějí téměř každý pracovní den ucelené soupravy s cementem z Blažovic. Část je ho určena do balicí- ho centra společnosti Českomoravský cement, část na vlečku firmy Cembrit v Berouně-Závodí. Panely a různé betonové výrobky odváží ČD Cargo ze závodu Goldbeck ve Vrdech. Většina produkce tohoto závodu směřuje na stavby do Německa. Do stanice Zruč nad Sázavou byl po „dráze“ přepravován cement na moder- nizaci dálnice D1. Šamotové a lupkové závody již želez- nici nevyužívají, nicméně jejich vlečka v Novém Strašeci před nedávnem ožila při ukládce zeminy z přestavby tratě v pražských Vršovicích.

Lokomotivami a personálem ČD Cargo jsou zajišťo- vány přepravy nových vozidel ke zkouškám na železnič- ním zkušebním okruhu ve Velimi. Naši zaměstnanci pak mnohdy zajišťují i samotnou jízdu zkušebních vlaků.

Tříděné uhlí pro maloodběratele vždy tvořilo významný podíl v portfoliu zboží přepravovaného po místních drahách. Jinak tomu není ani v případě tratě Olbramovice – Sedlčany. Zajímavostí však je, že uhlí je do místních uhelných skladů přepravováno ve výsypných vozech řady Falls známých spíše z přeprav do elektráren a tepláren. V roce 2022 se jednalo přibližně o 5 tis. tun paliva. 21. září 2016 přivezlo do Sedlčan uhlí dvojče 742.184 + 742.171. Michal Roh ml.

