



PŘEKLADIŠTĚ. V dopravně Lenora se dřevo nejen nakládá, ale paradoxně také vykládá, a míří odtud nákladními automobily do Rakouska. FOTO MICHAL ROH ML.

Kraj lesů a rybníků: přeprava dřeva, sladu i armády

Jihočeský kraj vznikl v roce 2000. Do května 2001 se jmenoval Budějovický kraj. Jeho rozloha činí 10 056 km², což představuje 12,8 % rozlohy státu. Žije zde 637 460 obyvatel, z čehož vyplývá nejnižší hustota osídlení v zemi – 63,4 obyvatele na km². V Jihočeském kraji je dohromady 623 obcí, z toho 53 měst, největší jsou samozřejmě České Budějovice (cca 93,5 tisíce osob). Bolestí kraje, vyhledávaného hojně turisty, je dopravní infrastruktura. Málo je hlavně kvalitních silnic, dálnice chybí zatím zcela. Krajem prochází významný severojižní železniční koridor z Prahy do Rakouska a důležitá železnice vede také z Českých Budějovic do Plzně.

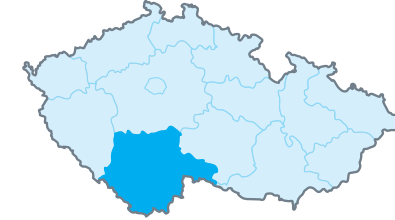
Dominuje nakládka dříví
Zátěž zdejších manipulačních vlaků tvoří dřevo, ať je to papírenská vláknina nebo pilařská kulatina. K nejznámějším místům nakládky jihočeského dříví patří Temelín, Kájov, Majdalena nebo Křemže. Ročně se ho v kraji naloží více než 100 tisíc tun, přičemž část skončí v papírnách nebo na pilách, přibližně čtvrtina však míří přes hraniční přechody v Horním Dvořišti a Českých Velenicích k dalšímu zpracování do sousedního Rakouska. Své opodstatnění ukázala železnice i při likvidaci následků ničivého orkánu Kyrill v roce 2007. Právě Šumava byla místem, kde byla tehdy lesním společností nabídnuta aktivace některých nákladíšť bez výpravního oprávnění. Zaváděny zde byly i mimořádné nákladní vlaky.
Se zpracováním dřeva úzce souvisí papírenský průmysl, který zde měl dlouhou tradici. První papírna vznikla v Českém Krumlově již roku 1572. Základem dnešní papírny ve Větřní se stala brusírna dřeva „Pečkovský mlýn“ zakoupená roku 1867 průmyslníkem Ignácem Spirem a roku 1911 zde byl postaven první stroj na výrobu novinového rotačního papíru, v té době největší na světě. V roce 1886 zahájil další průmyslník Arnošt Porák výrobu sulfitové buničiny v Loučovicích. Začátek firmy BUPAK (dnes součást Duropack) sahá do roku 1880. Bohužel papírenská výroba je utlumená a osiřela tak i cca 6 km dlouhá sklonově náročná (až 42 ‰) vlečka z Kájova do papíren ve Větřní, kde se nacházela pozoruhodná úvratňová stanice.
Ze stanic Nová Ves nad Lužnicí nebo Majdalena (dříve Chlum u Třeboně) odjížděly v minulosti ucelené vlaky s pískem na stavby po celé republice. Tyto přepravy byly z důvodu změny obchodních vztahů a také jiných stavebních technologií téměř zastaveny. Dnes jsou zde proto nakládány spíše jednotlivé vozové zásilk, které však v portfoliu přepravova-

S trochou nadsázky by se Jihočeský kraj dal nazvat krajem lesů, rybníků a rašelinišť. Značnou část jeho rozlohy zabírají Šumava, Novohradské hory a Blanský les – místa přímo stvořená pro dovolené a odpočinek. Je proto nasnadě, že v tomto regionu hraje prim osobní železniční doprava včetně té rekreační.



ných nerostných surovin doplňují zasilky štěrku ze Zlaté Koruny a Prachatic nebo živce z Nové Vsi nad Lužnicí. Do komodity stavebniny patří také železniční betonové pražce z ŽSPV Nové Hradce, keramické dlaždice z Borovan nebo betonové stožáry ze Sloupárny Majdalena.
Velice aktuální je v současné době přeprava stavebních sutí a odpadů z Karlových Varů na místo uložení na skládce DIAMO v Mydlovarech (stanice Dívčice). Substrát je do této lokality přepravován v kontejnerech Innofreight. Ty jsou využívány rovněž k přepravě dřevní štěpky z různých pošumavských stanic do plzeňské teplárny.

Elektrárna Temelín zůstává stálým zákazníkem
V jižních Čechách se nacházejí také dva významné energetické zdroje. První z nich, vodní elektrárna Lipno, služeb železnice příliš nevyužívá. Pouze při její výstavbě v letech 1953–1958 panoval na „Lipence“ takový ruch, že zde slabší elektrické lokomotivy musela na čas vystřídat parní trakce. Druhá, svým výkonem 2 000 MW nejvýkonnější v ČR, jaderná elektrárna Temelín, patří ke stálým zákazníkům.
Ještě nedávno byly do elektrárny za nejpřísnějších bezpečnostních podmínek přepravovány palivové články. Z dů-



vodu změny dodavatele paliva se bohužel změnil i způsob dopravy. V současné době tak ČD Cargo zajišťuje už „jen“ obsluhu elektrárenské vlečky, kam přistavujeme mimo jiné vozy s Castory – speciálními kontejnery na jaderné palivo. Při odstávce elektrárny zajišťují zaměstnanci a odvoz vyhořelého paliva uvnitř závodu.
Ke sledovaným přepravám patří i vojenské transporty – do vojenského výcvikového prostoru Boletice na Šumavě nebo na letiště do Bechyně. Vojákům dnes ČD Cargo nenabízí jen železniční přepravu, ale i nakládku a vykládku kontejnerů s vojenským materiálem nebo přepravu vojáků autobusy.
Ne přepravě sladu po silnici
I tak by mohl znít jeden z reklamních sloganů budějovického pivovaru Budvar. Pro výrobu tohoto světoznámého piva totiž ČD Cargo ročně přepraví téměř 20 tisíc tun sladu z tuzeských sladoven. Pro pivovar zajišťujeme i návoz části skleněných lahví.
V Jihočeském kraji působí ještě další železniční dopravce – akciová společnost Jindřichohradecké místní dráhy, která provozuje osobní i nákladní dopravu na 79 km trati o rozchodu 760 mm. ČD Cargo s tímto dopravcem spolupracuje při přepravách železného šrotu. Dalším zajímavým úsekem je trať z Tábora do Bechyně. Provoz na ní byl zahájen 21. června 1903. Zřízena byla jako elektrizovaná. Dodavatelem elektrotechnického zařízení, vozidel i vybavení elektrárny byl František Křížík. Manipulační vlaky jsou však po trati vedeny lokomotivami nezávislé trakce.
Předcházející řádky měly čtenáře přesvědčit o významu nákladní dopravy v Jihočeském kraji. Snad se to povedlo, vždyť historie železniční dopravy v jižních Čechách je spjata právě s nákladní dopravou. Základním posláním první koněspřežné dráhy na evropském kontinentě vedoucí z Českých Budějovic do Lince byla přeprava nákladů – soli, vína a dalšího kupeckého zboží.

MICHAL ROH