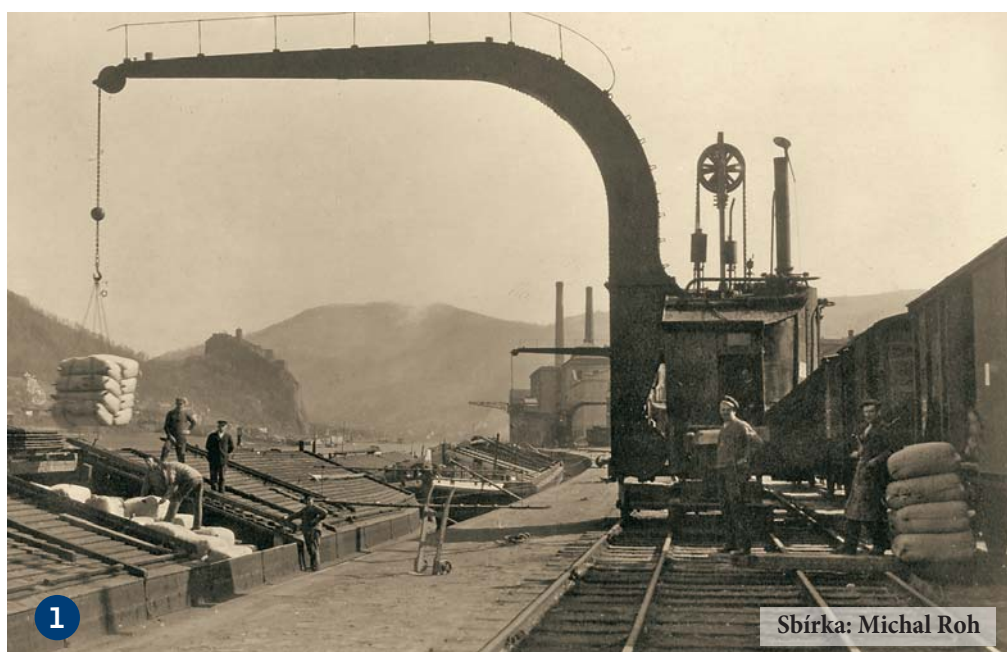
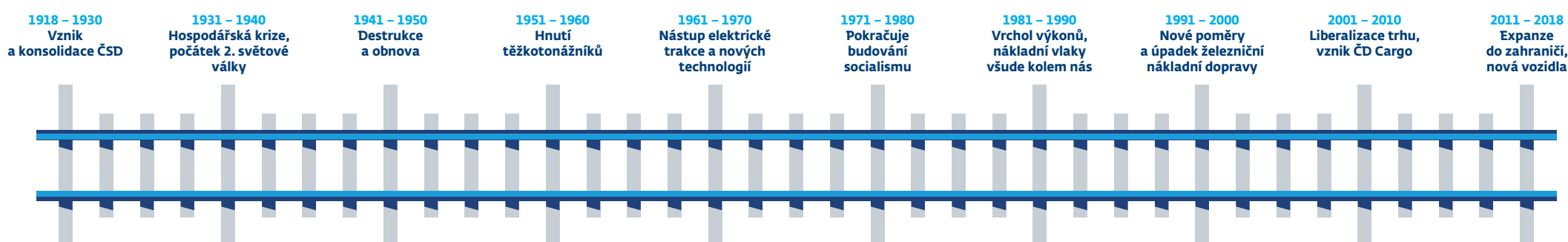


100 let ČSD



Letošní rok byl rokem kulatých výročí. Tím nejvýznamnějším bylo zcela jistě 100. výročí vzniku Československa a s ním spojený vznik Československých státních drah. Provoz na železnici doznal v průběhu uplynulých sta let velkých změn. Část je jich obecně známá, řada z nich byla podrobně popsána v odborných časopisech nebo knihách. My bychom se na stránkách této zvláštní přílohy chtěli zaměřit na události týkající se nákladní dopravy.



1918 – 1930 Vznik a konsolidace ČSD

Ihned po vzniku samostatného československého státu vznikají 2. listopadu 1918 ČSD (neboli dle tehdejšího pravopisu československé státní dráhy), řízené téhož dne vytvořeným Ministerstvem železnic. Před ty je postaven nelehký úkol konsolidovat dopravu v nově vzniklém státě, navíc postiženém končící světovou válkou. Následující roky byly nelehké, což můžeme ilustrovat na některých událostech zachycených v *Pamětní knize ředitelství československých státních drah Praha-jih 1918 – 1928*.

1. dubna 1919 byla zrušena bývalá rakouská „pospolitost nákladních vozů“, kdy vozy státních i soukromých drah byly používány v jednom oběhu. Zrušením této „pospolitosti“ došlo skokově k nutnosti vracet prázdné vozy různých vlastníků na jejich domovské síti i uvnitř Československa, čímž se rapidně snížila využitelnost vozového parku. Ve stejný den došlo k tarifní rozluce se státy bývalého Předlitavska, v první řadě s Rakouskem a polskou Haličí. V témže roce došlo ke 100% navýšení nákladních tarifů. K podpoře vývozu bylo od 1. listopadu 1919 zavedeno třináct zlevněných vývozních tarifů, zejména pro dříví, řezivo, železo, ocel, železné zboží, hospodářské stroje, pivo, celulózu nebo minerální vody. 19. prosince

1918 vešel v platnost zákon o osmihodinné pracovní době, což vyvolalo nutnost navýšit stav železničního personálu o zhruba 1/3. V roce 1920 zavedená 30% dávka na uhlí výrazně navýšila náklady železnice. Ta musela reagovat dalším zvýšením tarifů, a to u uhlí o 150 % a u ostatního zboží o 100 %.

Vysoké železniční tarify měly za následek odklon tranzitních přeprav do tras přes Rakousko a Německo, a to dokonce i ve vnitřněčeskoslovenských relacích, především mezi místy v československém pohraničí, kdy bylo výrazně levnější posílat zásilky

přes tehdejší Německo (např. Bohumín – Cheb/Plzeňsko apod.). V obou letech 1919 a 1920 zahraniční obchod stagnoval. V první polovině roku 1920 sice nejprve v důsledku oslabování koruny rostl, pak ale došlo k jejímu zpevnění a tempo růstu exportu se zastavilo, kromě vývozu uhlí do Rakouska. V době růstu exportu panovala

možná přístav Terst a **labské říční přístavy v Podmoklech a Ústí nad Labem (1)**. Navíc se objevovaly další hospodářské problémy a protesty proti drahotě a nepokoje. V roce 1921 přichází krátká konjunktura, a z té plynoucí silné navýšení přepravních objemů. Pro krytí zvýšených nákladů na modernizaci vozidlového parku i infrastruktury



vysoká poptávka po vozech, která byla dráhou kryta jen ze 48 %. Velkým problémem bylo, že sousední železnice vracely vyložené vozy prázdné bez zpětného vytížení (což je tradiční problém železnice dodnes). Přitom došlo k nárůstu importů, zejména přes ná-

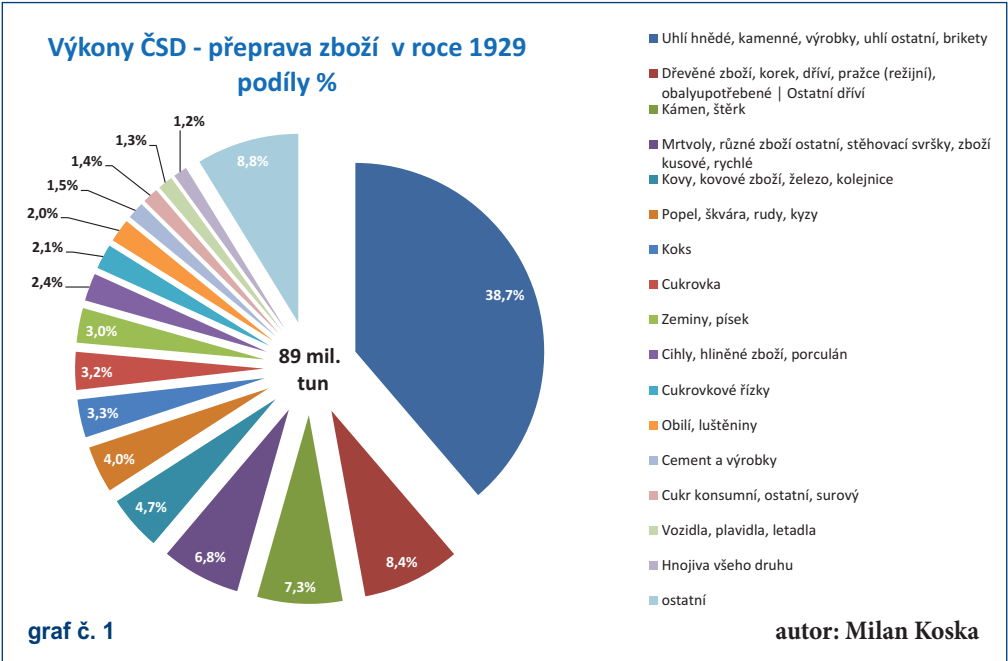
tury byly ČSD přinuceny krýt tyto takzvanou „státní investiční půjčkou dopravní“, schválenou zákonem č. 126/21. Upisování půjčky skončilo 31. října 1921 a „*upisovací povinnost byla stanovena pro všechny, kdož používají železničního zařízení, jako majitelé vleček, složišť, odesílatelé zásilek vozových*“ a bylo zavedeno povinné kolkování nákladních listů kontrolními známkami. Tato půjčka ale nebyla (pochopitelně) přijata příznivě a bylo upsáno jen asi 80 % očekávané částky.

V roce 1922 se ale objevuje další hospodářská krize vzniklá především zpevněním kurzu československé koruny a naopak znehodnocováním měn okolních států, především hyperinflací postižené německé marky. To se projevilo zdražováním československého zboží v zahraničí a naopak zlevňováním zboží cizího se všemi dopady na československé hospodářství i železniční dopravu. Zlepšení situace nastává teprve koncem roku 1922. 5. ledna 1923 byl proveden úspěšný atentát na ministra financí Aloise Rašína. Ale i po jeho smrti Českoslo-



vensko pokračuje v přísné hospodářské politice. Dochází k dalšímu zpevňování československé měny, z níž se stává významná světová valuta. Na druhou stranu ale její kurs měl negativní dopady na československý vývoz a tím i výkony železniční nákladní dopravy. Až pět let po vzniku nového státu dochází k jeho hospodářské stabilizaci a konjunkturu trvající až do vypuknutí velké hospodářské krize v roce 1929. Struktura zboží přepravovaného ČSD v roce 1929 je zřejmá z grafu č. 1.

Veškerou tíhu tehdejší nákladní dopravy u ČSD nesly výhradně parní lokomotivy (elektrizace a motorizace železniční dopravy byla v té době v úplných počátcích) a téměř výhradně dvounápravové nákladní vozy o ložných hmotnostech maximálně 15 – 20 tun. Nákladní doprava na většině vedlejších a i na některých důležitějších tratích byla v té době zajišťována tzv. **smíše-**



byli ze zabraných území do vnitrozemí odsunuti nejen železničáři, ale i většina obyvatel. S Mnichovskou dohodou, resp. s jejím slovenským ekvivalentem Vídeňskou arbitráží souvisí vznik nových hraničních přechodů a také zajímavých, mnohdy velice dlouhých peáží. Zajímavá situace nastala například na trati vedoucí z Jaroměře do Staré Paky. Tu nové hranice přetnuly na čtyřech místech. Se zánikem Československa, tzn. po odtržení Slovenska v březnu 1939, pak souvisí vznik Českomoravských drah (ČMD-BMB). Byly zřízeny zákonem a vládním nařízením 13. července 1939. Na dominanci parní trakce ani na skladbě a parametrech vozidlového parku se ani v tomto období nic nezměnilo. Za zmínku však zcela jistě stojí elektrizace tratí v pražském uzlu na konci dvacátých let.



Státní oblastní archiv Plzeň (dříve archiv ČD Plzeň)

nými vlaky přepravujícími nákladní vozy i vozy pro přepravu cestujících (2). Tyto vlaky postupně mizely zaváděním motorových vozů na vedlejších tratích a oddělováním osobní a nákladní dopravy; ovšem úplně poslední vlaky na síti někdejších ČSD dojezdily až ve druhé polovině devadesátých let 20. století (například na trati Vraňany – Lužec nad Vltavou).

1931 – 1940 Hospodářská krize, počátek 2. světové války

Meziválečné období bylo ve znamení velkých infrastrukturních projektů zaměřených na spojení mezi českými zeměmi a Slo-

zejména vycházejících z Prahy (například Kralupy nad Vltavou – Lovosice nebo Beroun – Plzeň). V nákladní dopravě se začínají objevovat moderní logistické postupy, využívající symbiózu železniční a silniční dopravy. Jejich symbolem se stala projektovaná síť moderních nákladových nádraží (dobová terminologie) v širším centru Prahy včetně patřičných spojovacích tratí. Jako jediné bylo nakonec realizováno jen nákladové nádraží Praha-Žižkov, jehož historie se ale nedávno definitivně uzavřela. **Překládku a skladování zboží však ČSD nabízely i v dalších železničních uzlech, například v Plzni (4).**

První polovina tohoto období se nese ve stínu stále se prohlubující hospodářské krize, která v Československu začíná odeznívat až po roce 1933. Ve stejném roce se v sousedním Německu dostává k moci Adolf

opevnění sestávající se ze soustavy různých velkých a různě dimenzovaných betonových bunkrů. Tato výstavba představovala velkou obchodní příležitost a i na železniční dopravu kladla vysoké nároky, neboť i do nejdlehlších částí sítě v podhůří pohraničních hor **bylo nutné dopravit obrovská množství materiálu pro výrobu**

1941 – 1950 Destrukce a obnova

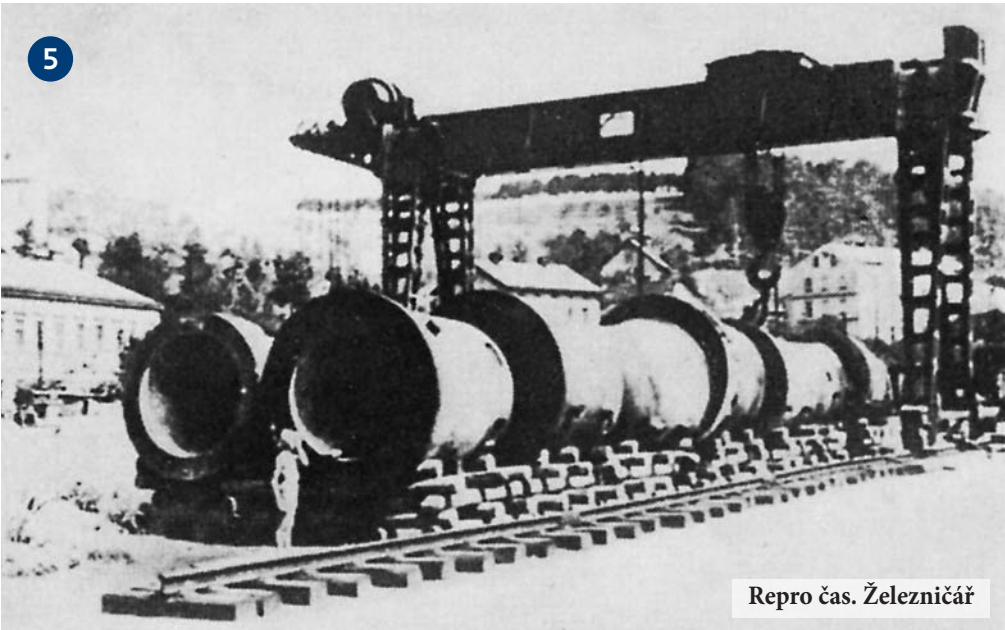
2. světová válka přináší i na české a slovenské území zmar a destrukci. Spojeneckými nálety jsou kromě průmyslových podniků zasaženy také české železniční uzly



Státní oblastní archiv Plzeň (dříve archiv ČD Plzeň)

železobetonu a rozměrné součásti strojního vybavení bunkrů i jejich výbroje (5). Výstavba opevnění končí podepsáním tzv. Mnichovské dohody 30. září 1938. Poté stavební ruch v pohraničí utichl. Po železnici

(bez ohledu na to, zda se nacházely na území odstoupeném Německu nebo ve zbytkovém protektorátu); jde například o Cheb, **Karlovy Vary (6)**, Klatovy a mnohé další. Na Slovensku (resp. tehdy v Maďar-



Repro čas. Železničář

venskem ve směru východ – západ. V letech 1927 – 1929 byla mimo jiné dokončena **spojnice Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom (3)** s celou řadou umělých staveb. Téměř dokončeno bylo i zdvoukolejňování významných železničních tratí

Hitler a začíná doba silné militarizace Evropy, která má pochopitelně vliv na zbrojní i další průmyslovou výrobu, a to i v naší republice. Československo začíná v polovině třicátých let budovat podél celé hranice s Německem a částečně i ve vnitrozemí



Archiv ČTK



8
sku) postihl ničivý nálet například Nové Zámky. Slovenská železniční síť byla navíc velmi těžce poškozena bojovou činností během posledních měsíců války, a to zvláště během Slovenského národního povstání koncem léta 1944.

strukcí parních lokomotiv pro nákladní dopravu, konkrétně řad 50 a 52 (u ČSD později 555.1 a 555.0) a též moderních čtyřnápravových nákladních vozů. Sem patří především vozy kotlové (typ Uerdingen), samovýsypné s jednostranným (německá



9
Na druhou stranu se ale na československou železnici z Německa dostala některá zcela nesporně pokroková řešení. Na Slovensku jsou položeny základy budoucí po-válečné elektrizace tratě Žilina – Spišská Nová Ves a na celé síti znovuobnovených ČSD se objevuje řada moderních kon-

řada Oot „Oldenburg“ a „Saarbrücken“, dnes Fall) i oboustranným vykládáním (Schotterwagen „Wien“, dnes Facc) nebo plošinové (řada SSys, dnes Smmp). Tyto konstrukce se v nákladní dopravě používají v prakticky nezměněné podobě dodnes. Na již zmiňovaném nákladovém ná-



Foto: Ing. Bureš, sbírka Petr Ovsenák

draží v Praze na Žižkově se z těchto vozů vykládalo uhlí. (7)
Další významnou událostí byl odsun německy mluvícího obyvatelstva českých zemí do Německa a Rakouska, resp. do spojeneckých okupačních zón, vzniklých na jejich územích. Odsun probíhal v soupravách nákladních vozů, jak bylo v oněch dobách při transportech většího počtu civilního obyvatelstva obvyklé. Akce byla velmi náročná na počty vozů i jejich stav, neboť přes

zejí ve větší či menší míře z projektů nebo i zahájených staveb z předchozích režimů. Pomalu se rozbíhá elektrizace sítě ČSD, a to stejnosměrným systémem 3 kV, nejprve na tratích Žilina – Spišská Nová Ves, Praha – Česká Třebová a Kolín – Nymburk. Elektri-zační práce však z různých důvodů nejdou předpokládaným tempem, a tak je v polo-vině padesátých let ještě **vyrobena 510 nákladních parních lokomotiv řady 556.0 „štokr“ (9)**. Výroba takto velké série



Foto: Jindřich Šaroch (archiv ČTK)

všechnu kontroverznost probíhal odsun po železnici kulturně a civilizovaně v přijatel-ných hygienických podmínkách. Odsun pro-bíhal i ze stanice **Karlovy Vary-Dvory (8)**. Po záboru Podkarpatské Rusi Sovětským Svazem koncem války a vzniku společné če-skoslovensko-sovětské hranice po jejím skončení vzniklo v Čierné při Čope, později přejmenované na Čiernou nad Tisou, pře-kладиště mezi širokým a normálním roz-cho-dem. Jeho stavba byla zahájena v roce 1946 a do provozu bylo uvedeno již 22. dubna 1947.

nově zkonstruovaných parních lokomotiv nemá v té době zřejmě nikde v Evropě ob-doby. Do výroby a provozu jsou postupně zaváděny čtyřnápravové nákladní vozy růz-ných konstrukcí pro přepravy různého typu zboží, mnohé přímo vycházející z němec-kých provedení z období druhé světové války, jak již bylo zmíněno výše. **Po želez-nici se v té době přepravuje opravdu všechno (10)**.
S tím vším souvisí další fenomén této doby, takzvané těžkotonážnické hnutí. Jed-nalo se o aktivity dle sovětského Stacha-novského hnutí, směřující k výraznému zvyšování hmotností přepravovaných ná-kladních vlaků, a to dle sovětského vzoru. Rekordní vlak, který byl 20. prosince 1958 zaveden v úseku Kojetín – Ostrava, byl ve-dený lokomotivami 556.0338 a 020 (mezi Přerovem a Hranicemi na Moravě navíc s postrkem 556.0155) a tvořený 121 čtyř-nápravovými vozy a měl celkovou hmot-nost 8 272 tun. **4. října 1958 projel Plzní**

1951 – 1960 Hnutí těžkotonážníků

Toto období se nese ve znamení mohutné militarizace a tím i industrializace Česko-slovenska. Jsou budovány velkolepé do-



Foto: Jan Tachezy (archiv ČTK)

pravní i průmyslové stavby, jako například „Trať družby“ z Margecan do Košic a Čierné nad Tisou, nová trať Havlíčkův Brod – Brno, vážská a vltavská kaskáda nebo Nová huť Klementa Gottwalda. Jistou ironií běhu dě-jin ovšem je, že všechny tyto stavby vychá-

nákladní vlak se zátěží 5 241 tun. Z Citic na Sokolovsku do Křimic u Plzně jej při-vezla mládežnická strojní četa Jiří Bar-cík a Josef Tropek, kteří jízdu překonali svůj dosavadní rekord z 11. září o více než 900 tun zátěže (11). Do těžko-



11

Foto: Bedřich Krejčí (archiv ČTK)

tonážního hnutí epizodně zasáhly i dvě tehdy vyvíjené turbínové lokomotivy TL 659.0, které se však z různých důvodů ukázaly být slepou cestou vývoje.

1961 – 1970 Nástup elektrické trakce a nových technologií

V šedesátých letech dochází i na železnici, stejně jako v celé společnosti k jistému uvolnění a modernizaci, která se na kolejích projevila především nástupem lokomotiv no-

Kutná Hora hlavní nádraží. Postupně mizí těžkotonážnické hnutí a místo toho se objevují nové přepravní technologie, například **první patrové autovozy pro přepravu automobilů Škoda z AZNP Mladá Boleslav (13)** nebo – koncem šedesátých let – i první dvacetistopé kontejnery, nejprve využívané v tranzitu z Dálného východu do západní Evropy přes naše území a později i v přepravách mezi evropskými státy. Prvních 33 kontejnerů bylo zakoupeno v roce 1970, ve vnitrostátní přepravě začaly být kontejnery používány v roce 1972. Za tímto účelem byla zřízena organizace ČSKD – INTRANS, která postupně vybudovala síť kontejnerových překladišť po celém Českoslo-

rozšířenou řadou, se stala řada **T 435.0 – dnes 720 (14)**. Nákladní dopravu na neelektrizovaných, ale částečně i elektrizovaných tratích ovládají mohutné šestnápravové sovětské „sergeje“ řady T 679.1, později 781, dodané k ČSD v letech 1966 – 1979

z hlavních tratí vytlačovány na podřadnější výkony na manipulačních vlcích a na místních tratích. Jejich definitivní konec přichází v letech 1979 – 1981. Výkony železniční nákladní dopravy neustále stoupají a kromě obvyklých přeprav hromadných substrátů



14

Foto: Ladislav Kroul

vých trakcí, elektrických a motorových. **Stejnoseměrná trakce, zavedená po druhé světové válce, dosáhla v té době rozsahu od severních Čech až po Čiernou nad Tisou (12)**. Od počátku šedesátých let zaváděná střídavá trakce 25 kV 50 Hz byla postupně rozvíjena v jižních částech Československa od Chebu přes Brno a Bratislavu až ke Štúrovu. První stykovou stanicí se stala

vensku. Pomocí kontejnerů se řešil i nedostatek zavřených vozů a tak až do osmdesátých let byla vnitrostátní doprava dominantní. Většina mezinárodní dopravy pak mířila do a ze zemí RVHP. Kromě sítě veřejných překladišť vznikla i celá řada neveřejných kontejnerových překladišť přepravců. V parku ČSD i na vlečkách se objevují nové motorové lokomotivy. **První, masivnější**



Foto: Ladislav Kroul

v počtu 599 kusů. Tyto lokomotivy, ale s rozchodem 1 524 mm ovládly zprvu provoz na širokorozchodné trati spojující tehdy sovětský Užhorod s překladištěm v Hanisce pri Košiciach. Provoz na „šrtce“ byl zahájen v roce 1966.

a spotřebního zboží se železnice začíná zapojovat i do nově plánovaných akcí. Jde například o přepravu velkých objemů stavebních hmot a materiálů pro výstavbu velkých pražských sídlišť, pro jejichž staveniště jsou zřízeny i poměrně rozsáhlé vlečkové překládkové areály. Pro Jižní město jde o areál v Praze-Uhřetěvesi, kam mimo jiné směřují ucelené vlaky písku z Chlumu u Třeboně (dnes zde nalezneme terminál kontejnerových přeprav Metrans). Pro Jihozápadní město to byla vlečka IPS v Praze-Řeporyjích, která již ale dávno téměř beze stop zmizela. S rozvojem hlavního města souvisí i výstavba tratí metra, které svůj provoz zahájilo v prvním úseku trasy C z Kačerova na

1971 – 1980 Pokračuje budování socialismu

V této době dochází k postupnému útlumu parní trakce započatému již v šedesátých letech. Parní lokomotivy jsou



15

Foto: archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy



16

Státní oblastní archiv Plzeň (dříve archiv ČD Plzeň)

Sokolovskou (dnes Florenc) 9. května 1974. **Přepravu všech jeho vozů, vyráběných v Mytiščinském závodě v SSSR, zajistily ČSD (15)**, a to po svých tratích z Čierné nad Tisou do Prahy-Krče a později částečně i do Prahy-Hostivaře. První takováto přeprava šesti vozů Ečs čísel 1001 a 1004 – 1008 se uskutečnila ve dnech 13. – 16. října 1973. Koncem tohoto období se také objevují první přepravy pro budované jaderné elektrárny, a to včetně impozantních **nadroz- měrných přeprav tlakových nádob ja- derných reaktorů (16)**.

1981 – 1990
Vrchol výkonů, nákladní vlaky všude kolem nás

Z kolejí zcela vymizely parní lokomotivy. Ty se od té doby objevují již jen v čele zvláštních historických vlaků, a též při zatěžkávacích zkouškách nových mostů, kde je jejich role nezastupitelná i dnes. V polovině osmdesátých let dosahuje československá železnice svých maximálních výkonů v tunách i tunokilometrech a na nákladní železniční dopravě je závislé skutečně celé hospodářství. **Vlastní vlečku má téměř každý průmyslový podnik (17)**. Z gra-

jimečně. **To je případ i tratě Slaný – Louny (18)**. Na těchto tratích dominují zmíněné „sergeje“, se kterými se v těch do- bách bylo možné setkat téměř všude od Aše až po Humenné. Železnice ale naráží na li- mity svých kapacitních možností, kvůli kte- rým musí být zaváděna různá nestandardní provozní a technologická opatření. Napří- klad zásobování elektrárny Chvaletice se- veročeským hnědým uhlím je v úseku Lo- vosice – Chvaletice převedeno na říční labskou dopravu, na trati Děčín – Ústí nad Labem-Střekov – Nymburk je kvůli inten- zivní nákladní dopravě velmi omezena osobní doprava a na trati Ústí nad Labem – Úpořiny – Obrnice je pak z téhož důvodu zastavena úplně. Těžbě uhlí muselo ustou- pít i několik železničních tratí. **Na fotogra- fii je zachycen „sergej“ s nákladním vla- kem na dnes již neexistujícím úseku Vrsckmaň – Holešice (19)**.

1991 – 2000
Nové poměry a úpadek železniční nákladní dopravy

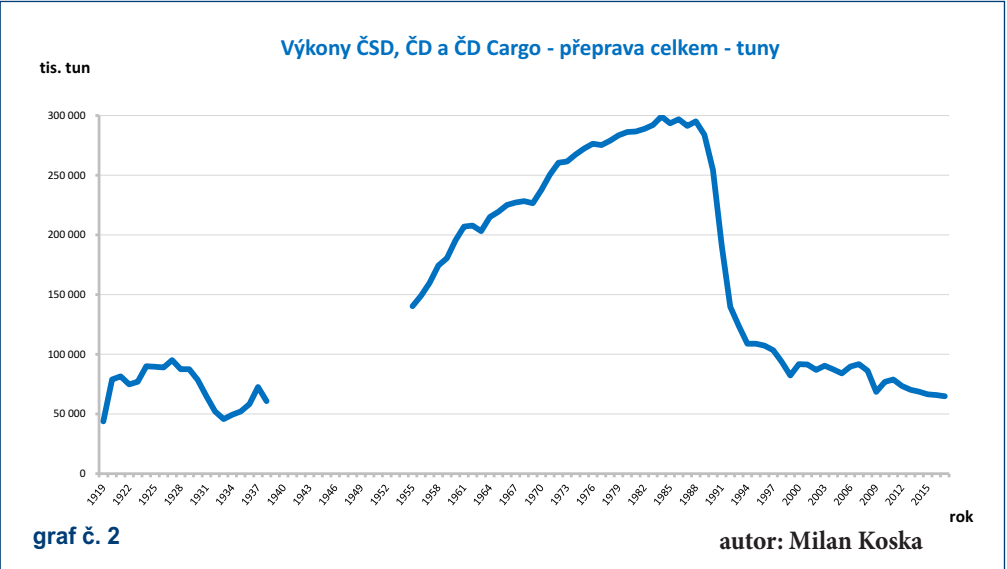
Po společenských změnách v listopadu 1989 čekalo československou železniční ná-



Foto: Petr Ovsenák

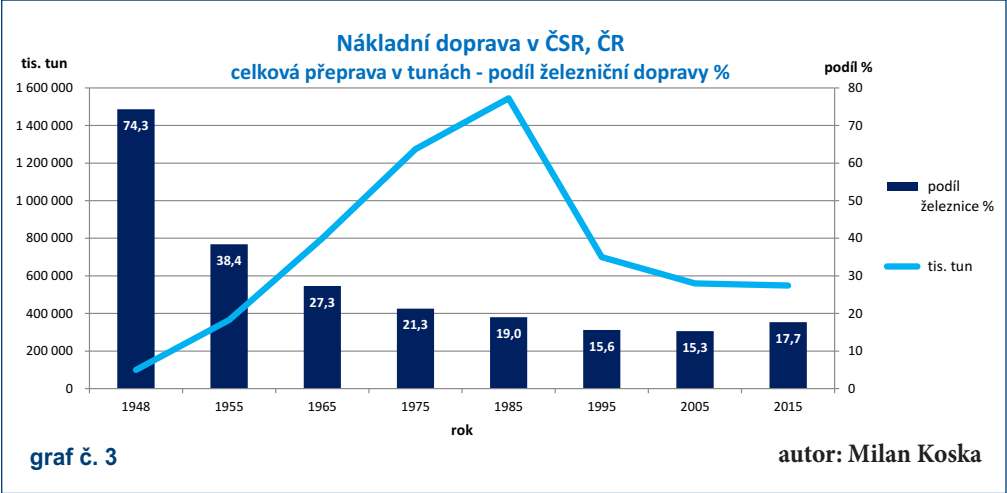
mnohem pružněji než železnice, způsobily rychlý pád výkonů i tržního podílu železniční dopravy na celkovém objemu nákladní do- pravy. Pokles podílu je zřejmý z **grafu č. 3**. Symbolem tohoto úpadku se opět stávají „sergeje“, ovšem tentokrát nikoli dunící v čele vlaků, ale stojící a chátrající v dlou- hých kolonách kolem všech tehdejších lokomotivních dep a čekajících na svou po- slední cestu. Na tomto trendu nic podstat- něho nezměnilo ani rozdělení Českosloven- ska na dva samostatné státy k 1. lednu 1993, a vznik samostatných Český drah (ČD) a Železnic Slovenské republiky (ŽSR).

Výrazným dobovým pokusem, jak upada- jící nákladní dopravu oživit a zatraktivnit jí pro zákazníky, bylo zavádění systému do- provázené intermodální přepravy, systému Ro-La. Jde o přepravu celých kamionových souprav i s řidiči (v doprovodu osobním voze), který byl v západní Evropě rozvíjen již od sedmdesátých let. Až na dvě výjimky, kterými se staly linky Nemanice – Villach, provozovaná v letech 1993 – 1999 a **Lovo- sice – Drážďany (20)**, provozovaná v le- tech 1994 – 2004, nedosáhl u nás tento sy- stém výraznějšího rozšíření a stal se spíše jen historickou kuriozitou.



fu č. 2 je zřejmý vrchol přeprav v tomto ob- dobí existence ČSD. Pro vedení těžkých nákladních vlaků je vy- užíváno nejen hlavních elektrizovaných tratí, ale i tratí neelektrizovaných, na kte- rých se dnes nákladní vlaky objevují jen vý-

kladní dopravu asi nejtěžší období v celé její historii. Úpadek tradičního průmyslu, zhroucení dosavadních „dodavatelsko-od- běratelských vztahů“ a rychlý růst ka- mionové konkurence, která byla schopna na nové liberalizované prostředí zareagovat



K určité stabilizaci výkonů a pozice želez- nice dochází až kolem poloviny devadesá- tých let. Jinou událostí té doby, která další vývoj že- lezniční dopravy velmi negativně ovlivnila, byla pětidenní stávka železničářů v únoru 1997. Její dopady se neprojeví okamžitě, ale v dlouhodobějším pohledu přiměla řadu tehdejších přepravců k odchodu od nespo- lehlivé železniční dopravy.

Do roku 1993 můžeme též klást úplné po- čátky liberalizace nákladní dopravy v České republice a vznik konkurenčního prostředí na českých kolejích. V květnu tohoto roku byl novelizován zákon o ČD, kde bylo po- prvé definováno oddělení činnosti dopravní cesty. ČD se ze zákona staly provozovate- lem této cesty a byl na ni umožněn přístup externích dopravců. Tento přístup však byl možný jen na základě smluvního vztahu



Foto: Jiří Vlach (archiv ČTK)



Foto: Martin Boháč

s ČD a pouze pro oprávněné dopravce. Tím prvním byla Škoda doprava, která svou činnost ale ukončila velmi brzy. Druhým dopravcem byla společnost OKD, Doprava, nyní AWT.

2001 – 2010 Liberalizace trhu, vznik ČD Cargo

Liberalizační trend pokračuje i v prvních letech nového tisíciletí (21). Přesně po deseti letech své existence, k 1. lednu 2003, jsou unitární České dráhy rozděleny na dvě organizace, dopravce (stále ještě osobního i nákladního) a Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) jakožto nezávislého

pravou a Plané u Mariánských Lázní do papírny Mondi Packaging Štětí (stanice Hněvice). **Úplně první vlak odjel ze Ždírcce nad Doubravou do Hněvic 26. července 2005 (23).**

2011 – 2018 Expanze do zahraničí, nová vozidla

V prozatím posledním desetiletí fungování ČD Cargo dochází jednak k jeho stabilizaci a je rovněž zahájena expanze na trhy okolních států. Děje se tak mimo jiné díky aktivitám dceřiných společností na Slovensku, v Polsku, Rakousku a Německu. Setkat se dnes v těchto zemích s lokomotivami ČD



21

Foto: Petr Kadeřávek

správce železniční infrastruktury. Toto rozdělení, ač v mnoha směrech poněkud nedokonalé – Českým drahám například stále zůstala organizace a řízení provozu – každopádně vede k dalšímu otevírání trhu nákladní železniční dopravy dalším dopravcům, kterých postupně začne přibývat. Rekrutují se – stejně jako OKD, D – jednak z vlečkových provozů velkých průmyslových

Cargo není žádná mimořádnost. I v současnosti je ČD Cargo jediným českým nákladním dopravcem, který svým zákazníkům nabízí skutečně plošnou obsluhu celé sítě SŽDC, a to fungujícím systémem vozových zásilek. Kromě tohoto standardního systému železniční nákladní přepravy jsou ale rozvíjeny i progresivní přepravní technologie. Sem patří kromě tradičních přeprav ná-



22

Foto: Petr Hanák

skupin, jako je Chemopetrol Doprava, dnes Unipetrol Doprava (Unido), později Metrans Rail, ale také se objevují menší firmy, nepropojené se svými zákazníky (IDS Cargo, BFL a další). Logickým důsledkem tohoto vývoje je vyčlenění nákladní dopravy z Českých drah a vytvoření samostatné dceřiné firmy, **nákladního dopravce ČD Cargo k 1. prosinci 2007 (22).**

V této době se i u nás začínají prosazovat progresivní technologie nákladní přepravy, přičemž mezi nejznámější patří technologie kontejnerů InnoFreight. Provoz této technologie byl u ČD zahájen v červenci 2005, a to přepravami dřevní štěpky ze závodů firmy Stora Enso v Ždírci nad Doub-

mořních kontejnerů mezi vnitrozemím a námořními přístavy, také stále se rozrůstající **sítí přeprav intermodálních návěsů (24)**, svázaná s vlastními terminály v Brně a Lovosicích, nebo již zmíněná technologie InnoFreight, která se postupně vyvinula v univerzální technologii vhodnou pro celou řadu komodit, například pro energetické uhlí nebo **hutní výrobky (25).**

K moderním přepravám samozřejmě patří i moderní lokomotivy. V prvních letech existence ČD Cargo byl rozvoj lokomotivního parku postaven na modernizaci starších lokomotiv. Výsledkem bylo především třicet dieselelektrických lokomotiv řady 753.7 + dvě 755.0, a též třicet dvousysté-



23

Foto: Martin Boháč

mových elektrických lokomotiv řady 363.5 pro oba u nás používané systémy 3 kV ss a střídavý 25 kV/50 Hz. V současné době dostává přednost pořízení nových interoperabilních elektrických lokomotiv vhodných pro provoz nejen na síti SŽDC, ale i v všech okolních státech. Nejprve to

v České republice i Evropě se neobejde bez rozvoje moderních technologií řízení a provozování železniční dopravy a železniční infrastruktury. Sem určitě patří zavádění systému ETCS L2 a výhledově i L3, jejichž plná implementace by měla přinést úplně jinou filozofii řízení a zabezpečení jízdy vlaků, než



24

Foto: Jakub Hlávka

byl nákup dvanácti lokomotiv Siemens Vectron řady 383, které budou následovány Traxxy Bombardier, jejichž počet by měl dosáhnout padesátky. Pořízení a provozování těchto lokomotiv je nutné mimo jiné i pro udržení a případné posílení pozice ČD Cargo na velmi konkurenčním trhu české nákladní přepravy, kde v současnosti dosahuje podíl naší firmy zhruba dvou třetin.

Další rozvoj nákladní železniční dopravy

jaká je již téměř 200 let existence železniční dopravy na evropském kontinentu používána, nebo konverze stejnosměrného systému napájení trakčního vedení na jednotný střídavý 25 kV/50 Hz. Obě tyto dlouhodobé akce by měly přinést výrazné zvýšení kapacity české železniční sítě, která je již v některých svých částech na hranici přetížení a která neumožňuje další navyšování přepravených objemů.

Martin Boháč



25

Foto: Martin Boháč